



Tartalomjegyzék

2010. évi XXXVII. törvény	A felnőttképzéshez kapcsolódó egyes törvények módosításáról	10194
2010. évi XXXVIII. törvény	A hagyatéki eljárásról	10194
8/2010. (III. 12.) EüM rendelet	A dimetil-fumarát biocidot tartalmazó termékek forgalmazásának megtiltásáról szóló 14/2009. (IV. 29.) EüM rendelet módosításáról	10224
6/2010. (III. 12.) IRM rendelet	A közjegyzői és végrehajtói működéshez, valamint a közvetítői névjegyzékbe vételhez szükséges, a bünygyi nyilvántartási rendszerben kezelt adatok igazolásával összefüggő miniszteri rendeletek módosításáról	10224
16/2010. (III. 12.) KHEM rendelet	A transzeurópai hagyományos vasúti rendszer járművek-zaj alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatóságot biztosító műszaki előírásokról	10230
17/2010. (III. 12.) KHEM rendelet	A hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerben a vasúti alagutak biztonságával kapcsolatos kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól	10273
18/2010. (III. 12.) KHEM rendelet	A transzeurópai hagyományos vasúti rendszer üzemeltetési és forgalomirányítási alrendszerével kapcsolatos kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó műszaki előírásokról	10346
19/2010. (III. 12.) KHEM rendelet	A transzeurópai hagyományos vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatóságot biztosító műszaki előírásokról	10570
20/2010. (III. 12.) KHEM rendelet	A hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerben a „mozgáskorlátozott személyekkel” kapcsolatos kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól	10690
7/2010. (III. 12.) PM rendelet	Az egyszerűsített felszámolás során a felszámolói díj kiegészítéséhez nyújtott költségvetési támogatás központi költségvetéssel történő elszámolásának szabályairól	10837
6/2010. (III. 12.) SZMM rendelet	A szociális és munkaügyi miniszter irányítása alá tartozó fejezeti kezelésű előirányzatok felhasználásáról	10838

II. Törvények

2010. évi XXXVII. törvény a felnőttképzéshez kapcsolódó egyes törvények módosításáról*

- 1. §** A felnőttképzésről szóló 2001. évi CI. törvény (a továbbiakban: Fktv.) 20/A. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:
„20/A. § (1) A 21. § (2)–(3) bekezdés szerinti forrásból támogatott, összességében legalább 240 órát meghaladó időtartamú képzési programot a digitális írástudás megszerzését szolgáló, a (2) bekezdés szerinti képzési modulokat tartalmazó képzési programmal együtt kell megvalósítani. A digitális írástudás képzési programjához szükséges pénzügyi forrást a támogatásban részesülő képzési program terhére kell biztosítani.
(2) A digitális írástudás megszerzéséhez szükséges ismeretek és kompetenciák körét az Európai Számítógéphasználoi Jogosítvány „Internet és kommunikáció”, valamint „Operációs rendszerek” moduljai írják le.”
- 2. §** A felnőttképzésről szóló 2001. évi CI. törvénynek az élethosszig tartó tanulás feltételeinek biztosítása érdekében történő módosításáról szóló 2009. évi XCVIII. törvény (a továbbiakban: Fktvm.) 6. §-a a következő (4) bekezdéssel egészül ki:
„(4) Az e törvény 4. §-ával megállapított, az Fktv. 28/A. § (1) bekezdésében előírt adatszolgáltatási kötelezettséget először a 2011. január 1-jétől induló képzések esetében kell alkalmazni.”
- 3. §** (1) E törvény a kihirdetését követő 3. napon lép hatályba.
(2) Hatályát veszti az Fktv. 4. § (3) bekezdésének i) pontja.
(3) Hatályát veszti az Fktvm. 6. § (3) bekezdésében a „, valamint e törvény 4. §-ában megállapított az Fktv. 28/A. §-ának (1) bekezdésében előírt adatszolgáltatási kötelezettséget” szövegrész.

Sólyom László s. k.,
köztársasági elnök

Dr. Katona Béla s. k.,
az Országgyűlés elnöke

2010. évi XXXVIII. törvény a hagyatéki eljárásról**

I. FEJEZET ALAPVETŐ RENDELKEZÉSEK

A törvény célja

- 1. §** Ennek a törvénynek az a célja, hogy az ember halálával bekövetkező hagyatékátszállást – az örökösként érdekelt személyeknek és a hagyatéki egyes vagyontárgyaira, vagyoni részhányadára való öröklési jogcímüknek a megállapításával – biztosítsa.

* A törvényt az Országgyűlés a 2010. február 22-i ülésnapján fogadta el.

** A törvényt az Országgyűlés a 2010. február 22-i ülésnapján fogadta el.

A Polgári perrendtartás szabályainak alkalmazása

- 2. §** (1) A hagyatéki eljárás polgári nemperes eljárás, melyre – ha e törvény másként nem rendelkezik – a Polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény (a továbbiakban: Pp.) szabályait a polgári nemperes eljárás sajátosságaiból fakadó eltérésekkel kell megfelelően alkalmazni. A hagyatéki eljárásra az egyes közjegyzői nemperes eljárásokról szóló 2008. évi XLV. törvény (a továbbiakban: Kjnp.) rendelkezéseit – ha e törvény másként nem rendelkezik – nem lehet alkalmazni.
- (2) A hagyatéki eljárásban a közjegyző eljárása az elsőfokú bíróság eljárásával azonos hatályú.

Hatáskör

- 3. §** (1) A hagyatéki eljárást – a (2) bekezdésben foglalt eljárási cselekmények kivételével – a közjegyző folytatja le.
- (2) Ha e törvény úgy rendelkezik, az adott eljárási cselekményre a jegyzőnek van hatásköre.

Illetékesség

- 4. §** (1) Az eljárás lefolytatására
- a) az örökhagyó utolsó belföldi lakóhelye,
 - b) az a) pontban foglaltak hiányában az örökhagyó utolsó belföldi tartózkodási helye,
 - c) az a)–b) pontokban foglaltak hiányában az örökhagyó belföldi elhalálozásának helye,
 - d) az a)–c) pontokban foglaltak hiányában a hagyatéki vagyon fekvésének helye
- szerinti közjegyző illetékes.
- (2) Az illetékesség megállapításakor az (1) bekezdés a)–c) pontok szerinti adatokat tartalmazó rendelkezésre álló közokiratokat, vagy a polgárok személyi adatainak és lakcímének adatait tartalmazó nyilvántartásáról szóló törvény szerinti nyilvántartás adatait kell figyelembe venni.
- (3) Ha a közjegyző illetékességének hiányát megállapítja, az iratoknak az illetékes közjegyzőhöz való áttétele iránt haladéktalanul intézkedik.
- (4) Ha az illetékességet a vagyon fekvése határozza meg, és több közjegyzői székhelyen (a fővárosban: működési körzetben) működő közjegyző is eljárhatna, közülük az jár el, akit – az örökösként érdekelt lakóhelyét és a vagyontárgyak fekvését figyelembe véve – a jegyző választ.
- (5) A hagyatéki eljárás lefolytatására illetékes közjegyző kizárólagos illetékességgel rendelkezik ugyanannak az örökhagyónak a hagyatékára vonatkozó újabb eljárásra (póthagyatéki eljárás, megismételt eljárás).
- (6) Az illetékes közjegyző kizárására, valamint az eljáró közjegyző kijelölésére a Kjnp. rendelkezéseit kell alkalmazni.
- 5. §** (1) A hagyatéki eljárásban a jegyző illetékességére – ha e törvény másként nem rendelkezik – a közjegyző illetékességére vonatkozó szabályokat kell megfelelően alkalmazni azzal, hogy kizárására – ha e törvény másként nem rendelkezik – a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló törvény (a továbbiakban: Ket.) rendelkezéseit kell alkalmazni.
- (2) Ha a vagyon fekvése szerint több jegyző illetékes, az eljárás bármelyik előtt megindítható; az lesz illetékes, akinél az eljárást előbb indították meg.

Értelmező rendelkezések

- 6. §** (1) E törvény alkalmazásában:
- a) *hagyaték átadása*: annak a – közjegyző végzésével történő – megállapítása, hogy a hagyatékba tartozó vagyonra, vagyonrészre vagy vagyontárgyra a hagyatéki eljárás eredményére tekintettel kit, milyen jogcímen, milyen jog illet meg, illetve milyen kötelezettség terhel;
 - b) *hagyatékátadási teher*: az örökhagyó illő eltemetésének költségei, a hagyaték megszerzésével, biztosításával és kezelésével járó szükséges költségek (hagyatéki költségek), valamint a hagyatéki eljárás költségei;
 - c) *hagyaték leltározása*: az örökhagyó és a hagyatéki eljárásban érdekelt jogszabályban meghatározott adatainak, valamint a hagyatékba tartozó vagyonnak, továbbá az ezekkel kapcsolatos, jogszabályban meghatározott nyilatkozatoknak a beszerzése és rögzítése;

- d) *hagyatéki eljárásban érdekelt*: aki
 - da) az öröklésben érdekelt,
 - db) a hagyatéki eljárás lefolytatását azon az alapon kérte, hogy a birtokában van az örökhagyó hagyatékához tartozó dolog,
 - dc) az örökhagyó hagyatékához tartozó, a halállal az örökösként érdekeltre átszálló jognak vagy követelésnek a hagyatéki eljárásban fellépő kötelezettje és
 - dd) tulajdonostársak közös öröklési szerződése esetén az örökhagyót túlélő tulajdonostárs;
 - e) *hagyatéki hitelező*: aki
 - ea) a hagyatékátadási teher, valamint az örökhagyó tartozásainak megfizetése iránti igényét a hagyatéki eljárásban előterjesztő személy,
 - eb) a hagyatékhoz tartozó vagyontárgyra – az örökhagyónak a vagyontárgy reá történő átruházására vonatkozó kötelezettségét állítva – a hagyatéki eljárásban kötelmi jogcímen támaszt igényt;
 - f) *hagyatéki per*: az öröklésben érdekelt által az ideiglenes hatályú hagyatékátadó végzéssel figyelembe nem vett és öröklési jogi vita vagy másodlagos öröklési vita tárgyát képező igénye érvényesítése iránt indított per;
 - g) *igénylő*: aki a leltározott vagyontárgyra (dologra, jogra, követelésre) a hagyatéki eljárásban olyan jogcímen terjeszt elő igényt, amely szerint az nem tartozik az örökhagyó hagyatékához, hanem (tulajdonosként, engedményesként stb.) magát az igénylőt illeti meg;
 - h) *kieséses örökös*: aki a hagyaték megnyíltával az örökhagyónak – sem a törvényes, sem a végrendeleti öröklés rendje szerint – nem örököse, de ha valamelyik örökös az öröklésből kiesett volna, akkor az örökhagyó törvényes vagy végrendeleti örökösévé válik;
 - i) *lajstromozott vagyontárgy*: olyan ingó dolog vagy jog, amelyre vonatkozóan a tulajdonjog vagy a lajstromozott jog megszerzését belföldön vezetett közhiteles nyilvántartásba történő bejegyzés igazolja;
 - j) *másodlagos öröklési vita*: az öröklésben érdekelték között a hagyatéki hitelezői igény, a nem természetben kiadni igényelt kötelesrész iránti igény, illetve a kötelmi hagyomány iránti igény jogalapja vagy annak összecszerűsége tárgyában felmerült vita;
 - k) *osztályos egyezség*: a hagyatéki eljárásban az örökösként érdekelték között létrejött – a hagyatékban való részesedés mellett és kizárólag a hagyatéki vagyonra (annak egészére vagy részére) vonatkozóan kötött –, a hagyatékból való részesedést a hagyaték megnyíltára visszamenőleges hatállyal meghatározó, élők közötti jogügyletnek nem minősülő egyezség;
 - l) *öröklésben érdekelt*: az örökösként érdekelt, továbbá az, aki az eljárásban hagyatéki hitelezőként, igénylőként vagy kötelesrészre jogosultként lépett fel, továbbá a végrendeleti végrehajtó, és a biztosítási intézkedés, illetve a jogorvoslat iránti kérelem előterjesztése körében a gyámhatóság;
 - m) *öröklési jogi vita*: az örökösként érdekelték között abban a kérdésben felmerült vita, hogy a hagyaték kit és milyen jogcímen illet, valamint a természetben kiadni igényelt kötelesrész tárgyában felmerült vita;
 - n) *örökösként érdekelt*: aki az eljárásban örökösként lép fel – ideértve azt is, akit az örökhagyó dologi hagyományban vagy halála esetére szóló ajándékban részesített, valamint a végintézkedéssel létesített alapítványt, továbbá az utóörököst és a dologi utóhagyományost is.
- (2) A meghagyás jogosultjára a hagyatéki eljárásban a hagyatéki hitelezőre vonatkozó szabályokat kell alkalmazni.
- (3) A kirendelt, illetve kijelölt zárgondnok, a biztosítási intézkedést végrehajtó személy vagy szervezet, az ügygondnok és a hatósági tanú közreműködőként (a továbbiakban: közreműködő) vesz részt a hagyatéki eljárásban.

Általános rendelkezések

- 7. § A hagyatéki eljárás nyelve a magyar.
- 8. § A hagyatéki eljárásban szünetelésnek nincs helye.
- 9. § A hagyatéki eljárásban a képviselőként fellépő személy képviseleti jogosultságát hivatalból kell vizsgálni.
- 10. § A közjegyző a hagyatéki eljárás során felmerült kérdésekben végzéssel dönt.
- 11. § (1) A közjegyző a hagyatéki eljárás iratait bíróság, közigazgatási szerv vagy más hatóság részére elektronikus úton, a hivatalos iratok elektronikus kézbesítéséről és az elektronikus térítvényről szóló törvény rendelkezései szerint

kézbcsíti, a megkeresett bíróság, közigazgatási szerv vagy más hatóság pedig a hivatalos iratok elektronikus kézbesítéséről és az elektronikus tértivevényről szóló törvény rendelkezései szerint válaszol a megkeresésre.

- (2) A hagyatéki eljárásban érdekelt a hagyatéki ügy megjelölésével elektronikus beadványában kérheti, hogy a részére szóló iratok a hivatalos iratok elektronikus kézbesítéséről és az elektronikus tértivevényről szóló törvényben foglalt, a hivatalos szerv iratainak kézbesítésére vonatkozó szabályok szerint, elektronikus úton kerüljenek kézbesítésre.
- (3) Ha a hagyatéki eljárásban érdekelt vállalkozás vagy jogi képviselővel rendelkező személy vagy szervezet, részére az iratokat a hivatalos iratok elektronikus kézbesítéséről és az elektronikus tértivevényről szóló törvényben foglalt, a hivatalos szerv iratainak kézbesítésére vonatkozó szabályok szerint, elektronikus úton kell kézbesíteni.

- 12. §** (1) A közjegyző végzésével jóváhagyott egyezség a bíróság által jóváhagyott egyezséggel azonos hatályú.
- (2) Ha az egyezség érvényességéhez hatóság vagy egyéb harmadik személy jóváhagyása vagy hozzájárulása szükséges, annak megszerzésére a közjegyző megfelelő határidőt szab; ha a határidő eredménytelenül telt el, vagy a hatóság, illetőleg a harmadik személy azt nem adta meg, az egyezség jóváhagyását megtagadja.
- 13. §** (1) Ha e törvény eltérően nem rendelkezik, a hagyatéki eljárásban – a (2) bekezdésben foglalt kivétellel – bizonyítás felvételének nincs helye, azonban a hagyatéki eljárásban érdekelt és az eljárásban részt vevő más személy álláspontja alátámasztására okiratot csatolhat be.
- (2) Ha a hagyatéki eljárásban érdekelt a hagyatéki eljárásban a hagyaték átadását érintő lényeges kérdésben a Kjnp. szerinti előzetes bizonyítás felvételét vagy igazságügyi szakértő kirendelését indítványozza, az ezen eljárás lefolytatására a hagyatéki ügyben eljáró közjegyző kizárólagosan illetékes. A közjegyző nem köteles a hagyatéki eljárás befejezését ezen eljárás befejezésétől függővé tenni, de a hagyaték átadásakor – ha ezen eljárás addigra már befejeződött és abban a kérdésben, amelyben az előzetes bizonyítás felvételére vagy igazságügyi szakértő kirendelésére került sor, a hagyatéki eljárásban bizonyításnak van helye – azt figyelembe véve dönt.
- 14. §** A közjegyző a jegyző és a hagyatéki eljárásban közreműködő személy eljárása során köteles gondoskodni az örökhagyó és a hagyatéki eljárásban érdekelt személyes adatainak védelméről.
- 15. §** (1) A közjegyzőre vonatkozó, a közjegyzőkről szóló törvényben foglalt titoktartás szabályai a jegyzőre és az eljárásban közreműködő személyre is irányadóak. A titoktartási kötelezettség a jegyzőre az eljárás megindulása, a közreműködőre az erre történő figyelmeztetésről való tudomásszerzés időpontjával áll be; a figyelmeztetést a jegyzőkönyvben, illetve a közreműködő kirendeléséről, kijelöléséről szóló iratban fel kell tüntetni.
- (2) A titoktartás alóli felmentés megadására a jogorvoslatot elbíráló bíróság, a hagyatéki ügyben eljáró közjegyző, szolgálatának megszűnése után a területi közjegyzői kamara elnöke jogosult; a felmentés nem tagadható meg, ha azt az ügyben eljáró közjegyző a közjegyzőkről szóló törvényben meghatározottak alapján megkapta.
- 16. §** (1) Ha a hagyatéki eljárás lefolytatásához olyan adat vagy irat szükséges, amellyel bíróság, hatóság, egyéb állami, önkormányzati szerv vagy az adatot kezelő egyéb szerv vagy személy (a továbbiakban együtt: megkeresett) rendelkezik, azt a jegyző vagy a közjegyző megkeresi az adatok átadása, okirat bemutatása vagy nyilatkozattétel céljából.
- (2) A megkeresésben foglaltak teljesítését csak akkor lehet megtagadni, ha az jogszabályba ütközik. Ha a megkeresés teljesítésére más jogosult, a megkeresett a megkeresést haladéktalanul, de legkésőbb a megkeresés megérkezésétől számított 3 munkanapon belül a megkeresés teljesítésére jogosulthoz továbbítja, és erről egyidejűleg tájékoztatja a megkeresőt.
- (3) A megkeresést térítésmentesen, az abban foglalt határidőn belül kell teljesíteni. A megkeresett szerv vezetője ezt a határidőt annak letelte előtt indokolt esetben egy alkalommal, legfeljebb 10 munkanappal meghosszabbíthatja. Ha az adat elektronikusan rögzített nyilvántartásban áll rendelkezésre, a megkeresést 3 munkanapon belül kell teljesíteni.
- (4) Ha az adatot kezelő, megkeresett személy hivatásos magyar konzuli tisztviselő, a (2) és (3) bekezdésekben meghatározott határidőkbe a diplomáciai vagy konzuli futárposta igénybevételének időtartama nem számít bele. A (3) bekezdés alkalmazásában a megkeresett konzuli tisztviselő számára a megkeresés teljesítésére előírt határidőt a külpolitikáért felelős miniszter hosszabbíthatja meg.

- 17. §** (1) Ha az adatok átadása, okirat bemutatása vagy nyilatkozattétel céljából kiadott megkeresés személyes adatok közlésére vonatkozik, az csak annyi és olyan személyes adatra vonatkozhat, amely a megkeresés céljának megvalósításához elengedhetetlenül szükséges. A megkeresésben az adatkezelés pontos célját és a kért adatok körét meg kell jelölni.
- (2) Ha a megkeresés eredményeként olyan személyes adat jut a megkereső tudomására, amely a megkeresés céljával nem függ össze, az adatot haladéktalanul törölni kell.
- (3) Ha a (2) bekezdésben meghatározott személyes adat az irat eredeti példányában található, a megkeresés céljával összefüggő személyes adatról kivonatot kell készíteni, és ezzel egyidejűleg az eredeti iratot a megkeresettnek vissza kell küldeni.
- (4) A közjegyző a Pp.-ben a perbeli nyilatkozatok indokolatlanul késedelmes megtétele esetében a bíróság által kiszabható pénzbírságra vonatkozó rendelkezéseket megfelelően alkalmazva pénzbírsággal sújthatja az általa megkeresett személyt vagy szervet, ha a megkeresést a megállapított határidőn belül nem teljesíti, vagy a megkeresés teljesítését jogosulatlanul megtagadja; erre vonatkozóan a megkeresés figyelmeztetést tartalmaz.
- 18. §** (1) Ha a közjegyző végzése több személyt vagy vagyontárgyat, illetve ügyet érint, és a végzésben foglalt egyes rendelkezések alapján történő intézkedésekhez a végzés rendelkező részét az abban foglaltak teljesítése céljából valamely hatóságnak, intézménynek vagy egyéb, az intézkedésben érdekeltnek meg kell küldeni, a közjegyző a végzésnek csak az adott személyre, és vagyontárgyra vonatkozó kivonatát küldi meg, amely az intézkedés foganatosításához szükséges.
- (2) Ha a közjegyzőnek hatósági megkeresésre vagy az érdekelt kérelmére kell a hagyatékban vagy annak egy részében érvényesülő öröklési rendet igazolni, a közjegyző a végzésnek csak az adott személyre és vagyontárgyra vonatkozó olyan kivonatát küldi meg, amely a megkeresés vagy a kérelem teljesítéséhez szükséges.

II. FEJEZET

AZ ELJÁRÁS MEGINDULÁSA ÉS A HAGYATÉKI VAGYONNAL KAPCSOLATOS EGYES INTÉZKEDÉSEK

Az eljárás megindulása

- 19. §** (1) Az eljárás akkor indul, amikor a jegyző
- a halottvizsgálati bizonyítvány alapján,
 - az a) pont szerinti irat hiányában a holtak nyilvánító vagy a halál tényét megállapító végzés alapján, vagy
 - olyan személynek a bejelentése alapján, akinek a hagyatéki eljárás megindításához jogi érdeke fűződik, az örökhagyó haláláról értesül.
- (2) Az (1) bekezdés c) pontja szerinti bejelentésben elő kell adni azokat az adatokat, amelyek a bejelentőnek a hagyatéki eljárás megindításához fűződő jogi érdekét valószínűsítik, valamint azokat, amelyek a hagyatéki eljárás lefolytatására való illetékesség megállapításához szükségesek. A bejelentéshez csatolni kell az illetékesség megállapításához szükséges adatokat alátámasztó, valamint a bejelentés szerinti örökhagyó halálának tényét igazoló okiratokat, vagy elő kell adni és valószínűsíteni kell azokat a körülményeket, amelyek miatt ezeknek az okiratoknak a csatolása elháríthatatlan akadályba ütközik.
- (3) Az (1) bekezdés c) pontjában foglalt bejelentést a jegyzőnél kell megtenni. Ha a bejelentés nem tartalmazza a (2) bekezdésben írottakat, a jegyző a bejelentőt 5 munkanapon belül – megfelelő határidő megjelölése és a mulasztás jogkövetkezményeire történő figyelmeztetés mellett – hiánypótlásra hívja fel. A jegyző az eljárást végzéssel megszünteti, ha a bejelentő a hiánypótlásra való felhívásnak nem tett eleget, és az erre megállapított határidő eltelte előtt a határidő meghosszabbítását sem kérte. A jegyző az eljárást megszünteti akkor is, ha a bejelentő a hiányokat a meghosszabbított határidő alatt sem pótolta. Az e bekezdés szerinti megszüntető végzés meghozatalára és az ellene rendelkezésre álló jogorvoslatra a Ket. rendelkezéseit kell megfelelően alkalmazni.
- (4) A jegyző az eljárás megindulását követő 5 munkanapon belül megkezdi a leltározást.

A hagyaték leltározása

- 20. §** (1) A hagyatékot leltározni kell, ha
- a hagyatékban
 - belföldön fekvő ingatlan van,
 - belföldi cégjegyzékbe bejegyzett gazdasági társaságban, illetve szövetkezetben fennálló tagi (részvényesi) részesedés van,
 - lajstromozott vagyontárgy van,
 - a törvényben megállapított öröklési illetékmentes értéket meghaladó értékű ingó vagyon van, vagy
 - a bejelentett hagyatéki tartozások várhatóan meghaladják a hagyatékba tartozó vagyon értékét.
- (2) A hagyatékot leltározni kell az öröklésben érdekelt kérelmére is, továbbá ha más kötelező leltározás alá eső vagyontárgy nincs, a 6. § (1) bekezdés db)–dd) alpontjaiban nevezettek kérelmére leltározni kell a kérelmező hagyatéki eljárásban való érdekeltségét megalapozó vagyontárgyat.
- (3) A hagyatékot leltározni kell akkor is, ha az örökösként érdekelt
- öröklési érdeke veszélyeztetve van és
 - méhmagzat,
 - cselekvőképtelen, valamint korlátozottan cselekvőképes kiskorú,
 - olyan nagykorú személy, akinek a cselekvőképességét a bíróság olyan ügycsoportban korlátozta, amely érinti az ingó és ingatlanvagyonnal való rendelkezési jogát, illetve az örökösödési ügyekkel kapcsolatos jognyilatkozatát,
 - ismeretlen helyen lévő személy,
 - ügyeinek vitelében akadályozott természetes személy, vagy
 - csak a Magyar Állam.
- (4) A hagyatékot akkor is leltározni kell, ha az örökhagyó végintézkedésével alapítvány létesítését rendelte.
- 21. §** (1) A leltározást – a (2) bekezdés kivételével – a jegyző végzi.
- (2) A leltározást a közjegyző végzi, ha a leltár felvételének vagy kiegészítésének szükségessége a jegyző vagy a jegyző által megbízott ügyintéző eljárása után merült fel. A közjegyző a leltár felvétele vagy kiegészítése céljából az illetékes jegyzőt is megkeresheti.
- 22. §** (1) A hagyatéki leltárt – a (2) bekezdés kivételével – az erre a célra rendszeresített, külön jogszabályban megállapított nyomtatvány kitöltésével kell elkészíteni.
- (2) Ha a hagyatéki leltárt a közjegyző maga készíti el, azt a hagyatéki tárgyalási jegyzőkönyvbe is foglalhatja.
- (3) A jegyző eljárására a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló törvényből
- a jegyzőkönyvre,
 - a tényállás tisztázására,
 - a belföldi és nemzetközi jogsegélyre, a Ket. 36. § (2) bekezdése alapján adatnak az ott meghatározott szervek nyilvántartásából történő beszerzésére,
 - az idézésre, valamint
 - a hatósági tanú igénybevételére
- vonatkozó rendelkezéseket megfelelően alkalmazni kell.
- (4) A tanú meghallgatására vonatkozó szabályok azzal az eltéréssel alkalmazandók, hogy a vallomás megtagadása kizárólag akkor lehetséges, ha a tanú vallomásával saját magát vagy hozzátartozóját bűncselekmény elkövetésével vádolná.
- 23. §** (1) A leltárt 30 napon belül el kell készíteni. E határidőt attól a naptól kell számítani, amikor a jegyző a kötelező leltározás alá eső vagyontárgyról vagy a leltár felvételét kötelezővé tevő tényről, körülményről okiratból tudomást szerzett. A (4) bekezdésben meghatározott kivételen kívül e határidő meghosszabbítása, valamint a leltár elkészítésének felfüggesztése vagy szünetelése nem lehetséges. A leltárt az elkészítését követő 5 napon belül a hivatalos iratok elektronikus kézbesítéséről és az elektronikus tértivevényről szóló törvény rendelkezései szerint kell megküldeni a közjegyzőnek.
- (2) A leltár mellékletét képező papír alapú okiratokat a hivatalos iratok elektronikus kézbesítéséről és az elektronikus tértivevényről szóló törvény rendelkezésein felül postai úton kell továbbítani, ha az okirat végintézkedést tartalmaz,

vagy papír alapú bemutatása, megtekintése egyéb, az eljárás kimenetelét befolyásoló okból szükséges; erre különösen akkor kerülhet sor, ha az eredetileg papír alapú iratok nagy mennyisége miatt azok digitalizálása aránytalan nehézséggel járna, vagy ha a papír alapú okirat valódisága vitás. A papír alapú megküldést a közjegyző hivatalból és az öröklésben érdekelt indítványára is elrendelheti.

- (3) Ha a leltár nem teljes, abban jelezni kell, hogy a jegyző mely hiányok pótlására milyen határidőn belül képes.
- (4) Az (1) bekezdésben meghatározott teljesítési határidőbe nem számít bele a konzuli védelemről szóló törvény szerint, ha az eljárásban a fogadó állam hatóságának megkeresése vagy diplomáciai, illetve konzuli futárposta igénybevétele szükséges, a megkeresés teljesítésének időtartama vagy a posta továbbításához szükséges idő.

- 24. §**
- (1) A leltár egy példányát – az ok megjelölésével – az illetékes gyámhivatalnak is meg kell küldeni a szükséges intézkedések megtétele végett, ha az öröklésben olyan személy látszik érdekeltnek, akinek nincs törvényes képviselője, vagy törvényes képviselője akár a törvény kizáró rendelkezése folytán, akár tényleges akadály miatt az ügyben nem járhat el és
 - a) méhmagzat,
 - b) cselekvőképtelen, valamint korlátozottan cselekvőképés kiskorú,
 - c) olyan nagykorú személy, akinek a cselekvőképességét a bíróság olyan ügycsoportban korlátozta, amely érinti az ingó és ingatlanvagyonnal való rendelkezési jogát, illetve az örökösödési ügyekkel kapcsolatos jognyilatkozatát,
 - d) törvényes képviselővel vagy meghatalmazottal nem rendelkező, ismeretlen helyen tartózkodó vagy az ügyeinek vitelében más okból akadályozott természetes személy.
 - (2) A gyámhivatal az (1) bekezdésben meghatározott esetekben gyámot, gondnokot, illetve eseti gondnokot rendel ki, és erről a közjegyzőt értesíti.

- 25. §**
- (1) Ha a hagyatékhöz olyan vagyontárgyak tartoznak, amelyeknek az örökhagyó csak meghatározott hányadban volt tulajdonosa, ezeket a vagyontárgyakat fel kell venni a hagyatéki leltárba, egyúttal meg kell jelölni az örökhagyót megillető hányadot és csak ennek a hányadnak az értékét kell feltüntetni.
 - (2) Ha az örökhagyó tulajdonjoga a rendelkezésre álló adatok szerint nyilvántartáson kívüli, e tényt fel kell tüntetni a leltárban.
 - (3) Ha az örökhagyó tulajdonaként nyilvántartásba bejegyzett vagyontárgy a rendelkezésre álló adatok szerint a hagyatéki megnyíltakor már nem állt az örökhagyó tulajdonában, a vagyontárgyat a leltárba fel kell venni annak feltüntetésével, hogy azt ki és milyen jogcímen igényli.
 - (4) Ha a hagyatéki eljárásban érdekelték között vita van arra vonatkozóan, hogy valamely leltározás alá eső ingóság a hagyatéki megnyíltakor az örökhagyó tulajdonát képezte-e, a vitás ingóságot a leltárba fel kell venni annak feltüntetésével, hogy azt ki és milyen jogcímen igényli.

- 26. §**
- (1) A leltárba felvett ingatlan értékét az ingatlan fekvése szerint illetékes települési önkormányzat jegyzője által az illetékekről szóló törvény szerint kiállított adó- és értékbizonyítványban foglaltakkal egyezően kell feltüntetni a leltárban.
 - (2) A leltárba felvett ingóság értékének feltüntetése előtt az öröklésben érdekelték arra – az érték meghatározását megkönnyítő adatok közlésével, a tárgy általuk becsült értékének megjelölésével – nyilatkozatot tehetnek. Erre a helyszíni leltározásról és a meghallgatásról szóló értesítés figyelemfelhívó rendelkezést tartalmaz.

- 27. §**
- (1) Ha a hagyatéki eljárás során adat merül fel arra vonatkozóan, hogy a hagyatékbba olyan vagyon, vagyonrész vagy vagyontárgy tartozhat, amely egy másik hagyatéki eljárásban még nem lett teljes hatállyal átadva, e vagyontárgyat fel kell venni a leltárba e körülmény, valamint annak a közjegyzőnek a megjelölésével, aki a másik hagyatéki eljárást folytatja.
 - (2) Az (1) bekezdésben foglalt hagyatéki eljárásokat folytató közjegyzők a Magyar Országos Közjegyzői Kamara (a továbbiakban: országos kamara) iránymutatása szerint együttműködve kötelesek eljárni annak érdekében, hogy az eljárásokban érdekelt személyek jogaikkal élhessenek és az érintett vagyon, vagyonrész vagy vagyontárgy az élő örökösnek kerüljön átadásra.

- 28. §**
- (1) Ha a rendelkezésre álló adatok alapján az örökhagyó halálakor közjegyző, ügyvéd, önálló bírósági végrehajtó, igazságügyi szakértő, gyám vagy gondnok volt, ennek tényét, valamint azokat a vagyontárgyakat, iratokat, amelyek

az örökhagyó e tevékenységével kapcsolatosak és a leltárban nem szerepelnek, jegyzőkönyvben kell feltüntetni. A jegyzőkönyv megküldésével a (2) bekezdésben meghatározott szakmai szervezeteket akkor is értesíteni kell, ha leltározásra nem kerül sor.

- (2) A jegyző vagy a közjegyző, ha adat merül fel arra vonatkozóan, hogy az örökhagyó
- a) közjegyző volt, akkor az országos kamarát,
 - b) ügyvéd volt, akkor a Magyar Ügyvédi Kamarát,
 - c) önálló bírósági végrehajtó volt, akkor a Magyar Bírósági Végrehajtói Kamarát,
 - d) igazságügyi szakértő volt, akkor a Magyar Igazságügyi Szakértői Kamarát vagy
 - e) gyám vagy gondnok volt, akkor a gyámhivatalt
- a szükséges intézkedések megtétele végett haladéktalanul értesíti az örökhagyó haláláról.
- (3) A jegyző vagy a közjegyző a szükséges intézkedések megtétele végett haladéktalanul értesíti a halálesetről – ha adat merül fel arra vonatkozóan, hogy a halál pillanatában ilyen személy volt – az örökhagyó gondnokát, gyámját és támogató személyét.

- 29. §** (1) A leltározást a vagyon fekvésének helyén a szemlére vonatkozó szabályok szerint kell elvégezni, ha
- a) az öröklésben érdekelt méhmagzat, cselekvőképtelen vagy korlátozottan cselekvőképes kiskorú, illetve olyan nagykorú személy, akinek a cselekvőképességét a bíróság olyan ügycsoportban korlátozta, amely érinti az ingó és ingatlanvagyonnal való rendelkezési jogát, illetve az örökösödési ügyekkel kapcsolatos jognyilatkozatát, ismeretlen helyen levő, ügyeinek vitelében akadályozott személy öröklési érdeke veszélyeztetve van,
 - b) örökösként csak a Magyar Állam érdekelt, vagy
 - c) a jegyző vagy a közjegyző – az eset arra okot adó körülményeire figyelemmel és azokat a leltárban feltüntetve – indokoltnak tartja, vagy
 - d) helyszíni leltározást az örökösként érdekelt személy, a végrendeleti végrehajtó, a hagyatéki hitelező vagy a gyámhatóság kéri.
- (2) A helyszíni leltár felvételének idejéről és helyéről értesíteni kell az ismert öröklésben érdekeltet.

- 30. §** (1) A hagyatéki leltár tartalmát képező adatok megállapítása érdekében meghallgatás tartható. A meghallgatás idejéről és helyéről értesíteni kell az ismert öröklésben érdekeltet.
- (2) Az értesítés tartalmazza azt a figyelmeztetést, hogy a meghallgatásról való távolmaradás a hagyatéki leltár felvételét nem akadályozza.
- (3) Ha az öröklésben méhmagzat, cselekvőképtelen vagy korlátozottan cselekvőképes kiskorú, illetve olyan nagykorú személy látszik érdekeltnek, akinek a cselekvőképességét a bíróság olyan ügycsoportban korlátozta, amely érinti az ingó és ingatlanvagyonnal való rendelkezési jogát, illetve az örökösödési ügyekkel kapcsolatos jognyilatkozatát, a jegyző a hagyatéki leltár felvétele során e személy törvényes képviselőjét, ügygondnokát és a nevében eljáró eseti gondnokot, valamint az ismeretlen helyen tartózkodó vagy az ügyben más okból eljárni nem tudó, törvényes képviselővel vagy meghatalmazottal nem rendelkező személy részére kirendelt ügygondnokot vagy eseti gondnokot meghallgatja.
- (4) Az érdekeltnek a meghallgatáson és a jelenlévőknek a szemlén tett nyilatkozatait kérelmükre a hagyatéki leltárban, valamint a szemléről készült jegyzőkönyvben fel kell tüntetni.

- 31. §** A leltár részletes tartalmát és mellékleteit az e törvény végrehajtására kiadott jogszabály határozza meg.

Biztosítási intézkedés

- 32. §** (1) Ha a hagyaték átadására még nem került sor, az öröklésben érdekelt azonban valószínűsítette, hogy a hagyatékhoz tartozó vagyontárgy veszélyben van, az öröklésben érdekelt indokolt kérelmére – amíg a leltárt meg nem küldte a közjegyzőnek, a jegyző, azt követően – a közjegyző végzésben biztosítási intézkedésként elrendelheti a leltárba felvett vagyonnak, a vagyon meghatározott részének vagy egyes vagyontárgyaknak
- a) bírósági letétbe helyezését,
 - b) hatósági vagy közjegyzői letétbe vételét (az elrendelő személyének megfelelően),
 - c) felelős őrzésre kirendelt hagyatéki gondnok birtokába adását (birtokában hagyását),
 - d) a zárlatát, szükség esetén zár alá vétellel, illetve hagyatéki gondnok kirendelésével – ha e törvény másképp nem rendelkezik – a bírósági végrehajtásról szóló törvényben szereplő zárlat szabályainak és a zárgondnokra vonatkozó szabályoknak a megfelelő alkalmazásával,

- e) a zárolását (ha az pénzforgalmi szolgáltatónál elhelyezett vagy kezelt vagyon),
- f) értékesítését, szükség esetén hagyatéki gondnok kirendelésével, és a vételárnak az a) vagy b) pont szerinti megőrzését, ha
 - fa) gyors romlásnak van kitéve,
 - fb) huzamos tárolásra alkalmatlan,
 - fc) kezelése, tárolása, illetve őrzése – különösen a vagyontárgy értékére vagy tárolási, kezelési költségeire tekintettel – aránytalan és jelentős költséggel járna, vagy
 - fd) értéke az előreláthatólag hosszú ideig tartó tárolás miatt jelentősen csökkenne.
- (2) Ha a leltár szerint a hagyatékban a gazdasági társaságokról szóló törvényben vagy a szervezetekről szóló törvényben meghatározott társasági, illetve szervezeteti részesedés van, – amíg a leltárt meg nem küldték a közjegyzőnek, a jegyző, azt követően – a közjegyző biztosítási intézkedésként a tagsági (szövetkezeti) jogok gyakorlására a társaság (szövetkezet) vagy a működésében érintett más személy, szervezet indokolt kérelmére hagyatéki gondnokot rendelhet ki, ha az intézkedés nyilvánvalóan a társasági (szövetkezeti) vagyon megóvása vagy a társaság (szövetkezet) működésének biztosítása érdekében szükséges. A hagyatéki gondnok vagyoncsökkenést eredményező határozat hozatalát a szavazatával nem támogathatja és a hagyaték terhére vagyoni kötelezettségeket nem vállalhat, kivéve, ha ezzel az érintett társaságot (szövetkezetet) és az örökösként érdekeltet nyilvánvaló károsodástól óvja meg.
- (3) Ha a leltár szerint a hagyatékban követelés van, annak behajtására az öröklésben érdekelt kérelmére a közjegyző hagyatéki gondnokot rendelhet ki.
- (4) Ha arra hivatalból nem került sor, a hagyatéki gondnokot bármelyik örökösként érdekelt kérelmére a közjegyző (a leltár megküldéséig a jegyző) végzésben kirendeli, és feladatáról a végzés megküldésével egyidejűleg – ha az a végrendelet későbbi előkerülése miatt változik, akkor ismételten – tájékoztatja. Ha valamennyi öröklésben érdekelt közös kérelemben kéri meghatározott személy hagyatéki gondnokul történő kirendelését, akkor a kérelemben megjelölt személyt kell kirendelni; e kérelemben az öröklésben érdekeltnek nyilatkozniuk kell arról, hogy más öröklésben érdekeltről nincs tudomásuk.
- (5) A (2)–(4) bekezdésekben meghatározott hagyatéki gondnok csak akkor rendelhető ki, ha az eljárásának előrelátható díját és költségeit a kérelmező – a hagyatéki eljárás költségeitől függetlenül – megelőlegezi és viseli.
- (6) Végrendeleti öröklés esetében az (1)–(5) bekezdésben foglaltakat megfelelően alkalmazni kell azzal, hogy hagyatéki gondnok helyett – ha az adott tevékenységet nem végrendeleti végrehajtó látja el – ügygondnok kirendelése lehetséges.

33. § Ha a hagyatékhoz tartozó vagyontárgyaknak vagy azok egy részének a 32. § (1) bekezdés szerinti veszélyeztetése megállapítható, biztosítási intézkedés elrendelésének a gyámhivatal értesítéséig hivatalból is helye van, ha az öröklésben olyan személy látszik érdekeltnek, aki:

- a) méhmagzat, cselekvőképtelen vagy korlátozottan cselekvőképes kiskorú, illetve akinek a cselekvőképességét a bíróság olyan ügycsoportban korlátozta, amely érinti ingó és ingatlanvagyonnal való rendelkezési jogát, illetve örökösödési ügyekkel kapcsolatos jognyilatkozatát és nincs törvényes képviselője vagy törvényes képviselője akár a törvény kizáró rendelkezése folytán, akár tényleges akadály miatt az ügyben nem járhat el, vagy
- b) törvényes képviselővel vagy meghatalmazottal nem rendelkező olyan személy, aki ismeretlen helyen tartózkodik, vagy az ügyben más okból eljárni nem tud.

34. § (1) A biztosítási intézkedést elrendelő azt maga foganatosítja, vagy annak foganatosítása végett a vagyontárgy fekvése szerint illetékes jegyzőt keresi meg. A megkeresett jegyző a megkeresést haladéktalanul köteles teljesíteni.

(2) A végrendeleti végrehajtó, a kirendelt vagy meghatalmazott hagyatéki, ügy- és eseti gondnok az általa foganatosított biztosítási intézkedéséről a jegyző vagy a közjegyző utasítása szerint beszámol.

35. § (1) Biztosítási intézkedés elrendelése előtt a biztosítási intézkedéssel közvetlenül érintettet szükség szerint meg kell hallgatni.

(2) Ha a biztosítási intézkedéssel érintett vagyontárgy birtokosa a veszélyeztetett értéknek megfelelő, – a jegyző által elrendelt biztosítási intézkedés esetén hatósági letétbe – közjegyzői letétbe vehető biztosítékot ad, a biztosítási intézkedés elrendelése mellőzhető. A felajánlott biztosítékot hatósági, illetve közjegyzői letétbe kell venni. Biztosítékként készpénzt vagy korlátozás nélkül forgalomba hozható értékpapírt lehet elfogadni.

- 36. §** (1) A biztosítási intézkedés költségeit az köteles előlegezni, aki a biztosítási intézkedést kérte.
(2) A jegyző vagy a közjegyző felhívja a biztosítási intézkedést kérelmezőt, hogy a biztosítási intézkedés foganatosításával várhatóan felmerülő költségeket helyezze közjegyzői letétbe. Ha a kérelmező a felhívásnak nem tesz eleget, a kérelmet el kell utasítani.
- 37. §** (1) Az elrendelt biztosítási intézkedést a leltárban fel kell tüntetni.
(2) A biztosítási intézkedés elrendeléséről szóló végzést a hagyatéki eljárásban érdekeltnek is kézbesíteni kell.
(3) A biztosítási intézkedés foganatosításáról jegyzőkönyv készül.
- 38. §** (1) Ha a biztosítási intézkedéssel érintett vagyontárgy rendelkezési, birtok-, vagy használati jogát közhiteles, vagy pénzforgalmi szolgáltató által vezetett nyilvántartás tartalmazza, és az intézkedés nyilvántartásba vételére jogszabály lehetőséget biztosít, az intézkedés nyilvántartásba vétele iránt a nyilvántartást vezető hatóságot vagy pénzforgalmi szolgáltatót meg kell keresni. A megkeresett a biztosítási intézkedést haladéktalanul nyilvántartásba veszi, és ennek megtörténtéről a megkeresőt tájékoztatja.
(2) A biztosítási intézkedés elrendelését követően a biztosítási intézkedést elszenvető a rendelkezési, birtok-, vagy használati jog átmeneti jellegű korlátozását tűrni köteles. Arra, hogy a közhiteles nyilvántartásba vett biztosítási intézkedést nem ismeri, senki sem hivatkozhat.
- 39. §** (1) Aki a biztosítási intézkedéssel a vagyon, a vagyon meghatározott részének vagy egyes vagyontárgyaknak a felelős őrzőjévé vált – ideértve az e törvény szerinti közreműködőt is – köteles
a) e tekintetben a Polgári Törvénykönyvről szóló törvényben meghatározott felelős őrzés szabályai és az intézkedést elrendelő utasításai szerint eljárni,
b) annak hasznairól a közjegyzőhöz számadást előterjeszteni; e számadás helyességét az öröklésben érdekelt bírósági úton vitathatják.
(2) Az (1) bekezdésben foglalt kötelezettségre a biztosítási intézkedést elrendelő végzés figyelemfelhívó rendelkezést tartalmaz.
- 40. §** (1) A biztosítási intézkedéssel érintett vagyontárgy értékesítéséből befolyt ellenérték a biztosítási intézkedéssel érintett vagyontárgy helyébe lép.
(2) Ha más törvényes örökös hiányában a Magyar Állam öröklése valószínűsíthető, és a temetési költségek fedezése céljából feltétlenül szükséges, a jegyző, illetőleg a közjegyző a biztosítási intézkedés elrendelésére és foganatosítására vonatkozó szabályok megfelelő alkalmazásával a Magyar Állam kérelmére hozzájárulhat a hagyatékhoz tartozó egyes ingóságok értékesítéséhez. Az értékesítés során befolyt összeget a temetési költségek fedezésére kell fordítani, a fennmaradó összeget pedig bírósági letétbe vagy közjegyzői letétbe kell helyezni.
- 41. §** (1) A biztosítási intézkedést haladéktalanul meg kell szüntetni, ha elrendelésének oka megszűnt.
(2) A hagyatéki eljárás megszüntetéséről szóló végzésben, a teljes hatályú hagyatékátadó végzésben vagy a hagyatékátadó végzés teljes hatályúvá válását megállapító végzésben rendelkezni kell a hagyatéki eljárás során korábban elrendelt és még meg nem szüntetett biztosítási intézkedés megszüntetéséről.
- 42. §** A biztosítási intézkedés foganatosításával felmerült költséget az intézkedést megszüntető vagy az eljárást befejező végzésében – ha az intézkedést vagy az eljárást a jegyző szünteti meg, a jegyző végzésében – kell megállapítani. Ugyanebben a végzésben – az elrendelés indokoltságával kapcsolatos összes körülmény figyelembevételével – kell dönteni a költség viseléséről.

Intézkedések a hagyaték leltározása után

- 43. §** (1) A közjegyző – ha a (2) bekezdésben foglaltaknak nincs helyük – az eljárás gyorsabb lefolytatása érdekében szükség szerint intézkedéseket tehet a tárgyalás előkészítésére, és ha az ügy alkalmas a tárgyalásra, haladéktalanul kitér a hagyatéki tárgyalást.
(2) A közjegyző a hagyatéki leltárt az érkezésétől számított 15 napon belül megvizsgálja és – ha az indokolt –
a) bejelenti, hogy kizárási ok miatt nem járhat el,
b) intézkedik az iratok illetékességi okból történő áttételéről,

- c) saját hatáskörben, illetve a jegyző megkeresésével intézkedik a hiányos leltár kiegészítése érdekében, vagy
- d) megszünteti a hagyatéki eljárást.

III. FEJEZET

A HAGYATÉKI TÁRGYALÁS

A tárgyalás kitűzése

- 44. §** (1) A tárgyalást úgy kell kitűzni, hogy a hagyatéki tárgyalásra szóló idézés kézbesítése a tárgyalás napját legalább 8 nappal megelőzze. A tárgyalási időköz a közjegyző sürgős esetben lerövidítheti.
- (2) A tárgyalást – a (3) bekezdésben foglalt kivétellel – úgy kell kitűzni, hogy az első tárgyalási nap a hagyatéki leltárnak a közjegyzőhöz érkezését – ha azt igényelte, a kiegészítést – követően legkésőbb 2 hónapon belül megtartható legyen.
- (3) A közjegyző a (2) bekezdésben meghatározott határidőt meghosszabbíthatja
- a) a kézbesítés idejének figyelembevételével, ha a tárgyalás előkészítése érdekében a megkeresést vagy az idézést külföldre kézbesíti,
 - b) az intézkedés teljesítéséhez szükséges időre figyelemmel, ha a tárgyalás előkészítése során tudomására jutott adatok alapján a tárgyalás megtartásához további előkészítő intézkedés szükséges.
- 45. §** A tárgyalást rendszerint a közjegyző hivatalos helyiségébe kell kitűzni, fontos okból azonban a tárgyalás más helyre is kitűzhető.

A végintézkedés beszerzése

- 46. §** (1) Ha adat merül fel arra vonatkozóan, hogy az örökhagyó írásbeli végintézkedést tett, a közjegyző – ha annak eredeti példánya nem áll rendelkezésre – annak átadására felhívja azt a hatóságot vagy személyt, aki azt birtokában tartja.
- (2) Aki az örökhagyó haláláról hitelt érdemlően értesül, vagy akit a közjegyző a végintézkedés átadására felhív, – ha annak birtokában van, vagy helyéről, illetve birtokosáról információval rendelkezik – köteles az örökhagyó írásbeli végintézkedését vagy az arra vonatkozó adatokat a közjegyzőnek haladéktalanul átadni vagy megküldeni.
- (3) A végintézkedést tértivevényes küldeményként kell postára adni, illetve az belföldön bármely jegyzőnek vagy közjegyzőnek, külföldön pedig a hivatásos magyar konzuli tisztviselőnek is átadható. A jegyző és a közjegyző az átvett végintézkedést, a hagyatéki ügyben eljáró közjegyző részére, ellenszolgáltatás nélkül, tértivevényes küldeményként haladéktalanul továbbítja.
- (4) Ha a végintézkedést külföldön a konzuli tisztviselőnek adták át, azt a konzuli tisztviselő a külpolitikáért felelős miniszternek terjeszti fel. A végintézkedésnek a (3) bekezdés szerinti megküldéséről a továbbiakban a külpolitikáért felelős miniszter gondoskodik. A megkeresés teljesítésére igénybe vett diplomáciai vagy konzuli futárposta a teljesítés határidejébe nem számít bele.
- 47. §** (1) Ha szóbeli végintézkedés tételére vonatkozóan merült fel adat, a közjegyző előzetes nyilatkozatra hívhatja fel azt, akinek a végintézkedés megtételének körülményeiről és tartalmáról tudomása van; a felhívott a nyilatkozattételre való felhívásnak köteles eleget tenni.
- (2) A szóbeli végintézkedés megtételének körülményeiről és tartalmáról – ha a közjegyző felhívása másként nem rendelkezik – nyilatkozni lehet
- a) teljes bizonyító erejű magánokiratnak vagy közokiratnak postai ajánlott, tértivevényes továbbításával, vagy belföldön bármely jegyzőnek vagy közjegyzőnek, külföldön pedig a hivatásos magyar konzuli tisztviselőnek továbbításra való átadásával, vagy
 - b) közjegyzőnél közjegyzői okiratba foglalt nyilatkozatban, vagy az erre felhatalmazott hivatásos magyar konzuli tisztviselőnél konzuli okiratba foglalt nyilatkozatban.
- (3) A szóbeli végintézkedés tanújának (2) bekezdésben foglalt nyilatkozatából ki kell tűnnie, hogy a tanú a nyilatkozatot a vallomástétel akadályainak és a hamis tanúzás következményeinek ismeretében tette meg. Erre a szóbeli végintézkedés tanúját az (1) bekezdésben foglalt felhívásban, a vallomástétel akadályainak és a hamis tanúzás következményeinek ismertetésével figyelmeztetni kell.

- (4) A szóbeli végintézkedésről szóló iratot átvevő vagy nyilatkozatot okiratba foglaló jegyző vagy közjegyző az átvett iratot vagy a nyilatkozatról szóló tanúsítványt ellenszolgáltatás nélkül haladéktalanul továbbítja a hagyatéki ügyben eljáró közjegyző részére tértivevényes küldeményként.
- (5) A szóbeli végintézkedés megtételének körülményeiről és tartalmáról szóló iratot átvevő vagy az erről szóló nyilatkozatot okiratba foglaló konzuli tisztviselő az átvett iratot vagy a nyilatkozatról készített konzuli okiratot a külpolitikáért felelős miniszternek terjeszti fel, aki azt a hagyatéki ügyben eljáró közjegyző részére ellenszolgáltatás nélkül, tértivevényes küldeményként továbbítja. A továbbításra igénybe vett diplomáciai vagy konzuli futárposta a teljesítés határidejébe nem számít bele.
- (6) Ha a szóbeli végintézkedés tanúja elhunyt, vagy egyéb okból nem képes nyilatkozni, a végintézkedés megtételének körülményeiről és tartalmáról az általa azokról korábban tett, teljes bizonyítóerejű magánokiratba vagy közokiratba foglalt, illetve olyan személy nyilatkozata alapján is meg lehet győződni, aki az elhunyt tanú által hallottakról tudomással bír.

- 48. §**
- (1) A hagyatéki ügyben eljáró közjegyző a tárgyalás előkészítése végett az örökhagyó által zárt borítékban letétbe helyezett végrendeletet felbonthatja.
 - (2) Ha a közjegyző az örökhagyó végintézkedésének esetleges érvénytelenségére vonatkozó körülményt észlel, arról az érintetteket legkésőbb a végintézkedés kihirdetése során tájékoztatja.

- 49. §**
- (1) A közjegyző ügygondnokot rendel ki, vagy – ha az a leltározás során nem történt meg – a gyámhatóságot keresi meg eseti gondnok kirendelése végett, ha
 - a) az öröklésben érdekeltnek nincs törvényes képviselője és méhmagzat, cselekvőképtelen vagy korlátozottan cselekvőképes kiskorú, illetve olyan nagykorú személy, akinek a cselekvőképességét a bíróság olyan ügycsoportban korlátozta, amely érinti ingó és ingatlanvagyonnal való rendelkezési jogát, illetve örökösödési ügyekkel kapcsolatos jognyilatkozatát;
 - b) nincs meghatalmazottja vagy törvényes képviselője az ismeretlen helyen tartózkodó, vagy ismert helyen tartózkodó, de visszatérésében gátolt öröklésben érdekeltnek, vagy
 - c) az öröklésben érdekelt törvényes képviselője jogszabály vagy a gyámhatóság rendelkezése folytán, érdekellentét vagy más tényleges akadály miatt nem járhat el.
 - (2) Ha a közjegyző által ismert adatok arra utalnak, hogy az öröklésben érdekelt értelmi képessége, pszichés állapota vagy szenvedélybetegsége miatt vagy az ebből eredő, a társadalmi részvételt akadályozó egyéb körülmények hatására egyes személyi vagy vagyoni ügyeiben önállóan vagy segítséggel eljárni, döntést hozni, jognyilatkozatot tenni nem képes és a cselekvőképesség korlátozásának elmaradása károsodását okozhatja, erről az illetékes ügyészt vagy az illetékes gyámhatóságot, az öröklésben érdekeltnek az érdekeltségére vonatkozó és a rendelkezésre álló más adatok közlése mellett, a gondnokság alá helyezési eljárás esetleges megindítása végett értesíti.

- 50. §**
- A közjegyző ügygondnokot csak akkor rendelhet ki, ha az ügygondnok előreláthatólag felmerülő készkiadásának és várható díjának megelőlegezése megtörtént. Az ügygondnok előreláthatólag felmerülő készkiadásának és várható díjának előlegezéséről a közjegyző külön végzésben rendelkezik.

- 51. §**
- Ügygondnokul a közjegyzőnek elsősorban ügyvédi irodát vagy egyéni ügyvédet kell kirendelnie. Sürgős esetben ügygondnokul az öröklésben érdekelt másik személy is kirendelhető, ha sem ő, sem az esetlegesen általa képviselt harmadik személy az érintettel nem ellentétesen érdekelt.

- 52. §**
- Az ügygondnokra – ha törvény másként nem rendelkezik – a meghatalmazott jogállására vonatkozó rendelkezéseket azzal az eltéréssel kell alkalmazni, hogy az ügygondnok jogköre kiterjed a hagyatéki eljárással kapcsolatos minden nyilatkozatra és cselekményre, ideértve a hagyatéki vagyon átvételét is; készpénzt, értékpapírt és értéktárgyat azonban csak a gyámhatóság engedélyével vehet át. Az ügygondnok egyezséget nem köthet, jogokról nem mondhat le, jogokat (követeléseket) nem ismerhet el és kötelezettséget nem vállalhat, kivéve, ha ezáltal az általa képviselt felet nyilvánvaló károsodástól óvja meg.

Idézés

- 53. §** (1) A közjegyző a hagyaték tárgyalására az örökhagyó végintézkedésének hiányában megidézi
- a törvényes örökösöket,
 - a hagyatéki hitelezőt,
 - a hagyatéki eljárásban fellépett igénylőt és
 - azt, aki mint az örökhagyó hagyatékához tartozó dolog birtokosa, vagy az örökhagyó hagyatékához tartozó, és a halállal az örökösre (hagyományosra) átszálló jog vagy követelés kötelezettje az idézést kérte.
- (2) Ha az örökhagyó végintézkedést tett, a közjegyző a hagyaték tárgyalására a végintézkedés lényeges tartalmának közlésével megidézi:
- a végintézkedésben megjelölt, örökösként érdekeltet,
 - a kötelesrészre jogosult törvényes örököst,
 - a végrendeleti végrehajtót,
 - a hagyatéki hitelezőt,
 - a hagyatéki eljárásban fellépett igénylőt, valamint
 - azt, aki mint az örökhagyó hagyatékához tartozó dolog birtokosa, vagy az örökhagyó hagyatékához tartozó, és a halállal az örökösre (hagyományosra) átszálló jog vagy követelés kötelezettje az idézést kérte,
 - tulajdonostársak közös öröklési szerződése esetén az örökhagyót túlélő tulajdonostársat.
- (3) Ha a közjegyző az örökhagyó végintézkedésének esetleges érvénytelenségére vonatkozó körülményt észlel, vagy valamelyik törvényes örökös – az örökhagyó végintézkedése ellenére is – örökösként igényt jelentett be a hagyatékra, akkor a hagyatéki tárgyalásra valamennyi törvényes örököst is meg kell idézni.
- 54. §** Ha az örökhagyó szóbeli végrendeletet tett, a közjegyző a hagyatéki tárgyalásra a szóbeli végrendelet tanúit megidézheti, de ha előzetes nyilatkozatot nem tett, vagy az öröklésben érdekelt kéri, meg kell idéznie vallomásuk jegyzőkönyvbe foglalása végett. Ha a tanúk vallomása folytán újabb, olyan érdekelt adatai válnak ismertté, akiknek a hagyatéki tárgyalásra történő idézése nem történt meg, a közjegyző a tárgyalást elhalasztja.
- 55. §** (1) A közjegyző a szóbeli végrendeletet a tanúk előzetes írásbeli nyilatkozatainak, illetve tárgyalási jegyzőkönyvbe foglalt vallomásainak felolvasásával hirdeti ki.
- (2) A közjegyző a szóbeli végrendelet tanúinak kihallgatásakor vagy kihirdetésekor jelen nem levő – korábban ismert vagy a tanúk kihallgatásának következtében ismertté vált – örökösként érdekeltnek a tanúk előzetes nyilatkozatait, illetve a meghallgatásukról szóló tárgyalási jegyzőkönyvet megküldi. Ha ilyen érdekelt nem ismert, a közjegyző az örökhagyó szóbeli végrendeletét nyomban kihirdeti, ellenkező esetben a végrendelet kihirdetésére azt követően kerülhet sor, miután a végrendelet lényeges tartalma a tanúk meghallgatásakor jelen nem lévő érdekelttel is szabályszerűen közlésre került.
- 56. §** (1) Ha a hagyatéki eljárásban érdekelt belföldön lakóhellyel, tartózkodási hellyel (e §-ban együtt: lakóhellyel) vagy székhellyel nem rendelkezik, és magyarországi lakóhellyel vagy székhellyel rendelkező meghatalmazottja nincs, őt a közjegyző az idézés kézbesítésével egyidejűleg felhívja kézbesítési megbízott megjelölésére.
- (2) Az (1) bekezdés szerinti érdekelt a kézbesítési megbízott nevét és címét legkésőbb az első hagyatéki tárgyaláson köteles bejelenteni, egyidejűleg benyújtani a kézbesítési megbízottal kötött és teljes bizonyítóerejű magánokiratba vagy közokiratba foglalt megbízási szerződését. Cég esetében kézbesítési megbízottként külön megbízás nélkül a külföldi érdekeltnek a cégjegyzékben szereplő kézbesítési megbízottja jár el.
- (3) Ha az érdekelt a (2) bekezdésben meghatározott időpontig, továbbá a megbízás megszűnésének akár a megbízó, akár a megbízott általi bejelentését követően külön felhívás nélkül haladéktalanul új kézbesítési megbízottat nem jelöl meg, vagy az iratokat a kézbesítési megbízott részére kézbesíteni nem lehet, erre tekintettel hiánypótlás elrendelésének vagy az érdekelt külön felhívásának nincs helye, hanem a közjegyző az érdekelt részére hirdetményi úton kézbesít. E rendelkezés nem alkalmazható az első tárgyalásra szóló idézés kézbesítésére; ezen iratok kézbesítésére a Pp. külföldön történő kézbesítésre vonatkozó szabályait kell alkalmazni.
- (4) E §-ban foglaltakra az (1) bekezdés szerinti érdekeltet külön is figyelmeztetni kell.

- 57. §** (1) Az idézés figyelmeztetést tartalmaz az alábbiakra is:
- a) ha szabályszerű idézése ellenére valaki a tárgyaláson nem jelenik meg, ez a hagyatéki tárgyalás megtartását és a végzés meghozatalát nem akadályozza,
 - b) az egyezségkötés lehetőségére és
 - c) a közvetítői eljárás igénybevételének lehetőségére.
- (2) Ha az örökhagyó házastársát törvényes örökösként az általa lakott lakáson és az ahhoz tartozó berendezési és felszerelési tárgyakon törvényes öröklés rendje szerinti, a túlélőházastársat illető, holtig tartó haszonélvezeti jog illeti meg, a közjegyző a túlélő házastársat és a törvényes állagörököseket a törvényes öröklés rendje szerinti, a túlélőházastársat illető, holtig tartó haszonélvezeti jog megváltásának lehetőségéről az idézésben tájékoztatja.

Hirdetmény

- 58. §** (1) Ha a képviselővel nem rendelkező hagyatéki eljárásban érdekelt tartózkodási helye ismeretlen, vagy olyan államban van, amely a kézbesítéshez jogsegélyt nem nyújt, vagy ha a kézbesítés egyéb elháríthatatlan akadályba ütközik, illetőleg ha a kézbesítés megkísérlése már előre is eredménytelennek mutatkozik, a kézbesítést hirdetmény útján kell teljesíteni.
- (2) A hirdetményt 15 napra kell közzétenni és a 15. napon kell kézbesítettnek tekinteni.
- 59. §** (1) A közjegyző a hirdetményt elektronikus úton megküldi az országos kamarának, amely gondoskodik a hirdetmény elektronikus közzétételéről.
- (2) Az országos kamara a hirdetmények közzétételére az interneten folyamatosan elérhető, nyilvános, díjmentesen megtekinthető elektronikus nyilvántartást működtet. Az országos kamara a hirdetményt az érkezését követő munkanapon köteles a közzététele időpontjának megjelölésével együtt a nyilvántartásban közzétenni. A közzététel 15. napján e tényről az országos kamara a közjegyzőt díjmentesen, elektronikus úton értesíti.
- (3) A hirdetmény közzétételéhez fűződő jogkövetkezmények az országos kamara nyilvántartásában való közzététel alapján állnak be.
- 60. §** (1) A hirdetmény útján kézbesítendő iratot 15 napra ki kell függeszteni az érdekelt utolsó belföldi lakóhelye, ennek hiányában bejegyzett tartózkodási helye, ennek hiányában a hagyatéki eljárásra illetékes közjegyző székhelye szerint illetékes polgármesteri hivatal hirdetőtáblájára is.
- (2) A hirdetményt a közjegyző elektronikus úton küldi meg a polgármesteri hivatalnak, amely azt az érkezését követő munkanapon köteles a hirdetőtáblájára a közzététele időpontjának megjelölésével együtt kifüggeszteni. A közzététel 15. napján e tényről a polgármesteri hivatal a közjegyzőt díjmentesen, elektronikus úton értesíti.
- 61. §** Bármelyik hagyatéki eljárásban érdekelt kérelmére a hirdetményt közzé kell tenni az elektronikus közszolgáltatásról szóló törvény szerinti kormányzati portálon vagy – ha annak költségeit előlegezi – más egyéb módon is (országos napilapban vagy más formában). Az ezzel felmerült költséget a kérelmező viseli.
- 62. §** (1) A hirdetmény tartalmazza:
- a) a közzététel napját,
 - b) a hagyatéki ügyben eljáró közjegyző nevét és székhelyét,
 - c) az ügy számát,
 - d) az örökhagyó nevét,
 - e) a címzett nevét és utolsó belföldi lakóhelyét (székhelyét), ennek hiányában bejegyzett tartózkodási helyét,
 - f) azt az okot, amelynek következtében a hirdetményi kézbesítés szükségessé vált,
 - g) az érdekelt tudomására hozandó adatokat és figyelmeztetéseket (a közlés tartalma).
- (2) A hagyatéki eljárásban hozott végzés hirdetményi úton történő kézbesítése esetén a hirdetmény a végzés tartalma helyett azt tartalmazza, hogy a közjegyző az ügyben végzést hozott, de annak kézbesítése meghiúsult, ezért az érdekelt vagy képviselője a végzést a közjegyzőnél átveheti.
- (3) Az örökhagyó végintézkedésének hirdetményi úton történő közlése esetén a hirdetmény a végintézkedés tartalma helyett azt tartalmazza, hogy az örökhagyó végintézkedését az érdekelt vagy képviselője a közjegyzőnél megtekintheti.

- 63. §** (1) Ha az öröklésben érdekeltet természetes személyazonosító adatainak – részben vagy egészben való – ismeretlensége miatt nem lehet azonosítani, hirdetményi úton kell megidézni a tárgyalásra azzal a felhívással, hogy igényét a hirdetményi kézbesítéstől számított 30 napon belül a közjegyzőnél jelentse be.
- (2) Ha az ismeretlen öröklésben érdekelt igényét a hirdetményben megadott határidőn belül nem jelenti be, és a tárgyaláson sem jelenik meg, az eljárás további szakaszában őt mint öröklésben érdekeltet és igényét figyelmen kívül kell hagyni.
- 64. §** (1) Ha arra vonatkozó adat merül fel, hogy más törvényes örökös hiányában a Magyar Állam örököl, a közjegyző a hirdetményi kézbesítés szabályait megfelelően alkalmazva hirdetményt bocsát ki, amelyben felhív mindenkit, aki a hagyatékra öröklésben érdekeltként igényt tart, hogy azt számára a kézbesítéstől számított 30 napon belül írásban jelentse be.
- (2) A közjegyző a hagyatéki eljárásról az állami vagyonnal kapcsolatos polgári jogi jogviszonyokban képviselő szervén keresztül a hirdetmény egyidejű megküldésével tájékoztatja a Magyar Államot.
- (3) Ha az (1) bekezdésben meghatározott határidő alatt a hagyatékra örökösként érdekelt nem jelentkezik, a közjegyző a Magyar Állam törvényes öröklését állapítja meg és a hagyatékot, az arra más jogcímen bejelentett igényekre is tekintettel az általános szabályok szerint adja át.
- 65. §** (1) Az ismeretlen hagyatéki tartozás jogosultját a közjegyző bármely, öröklésben érdekelt kérelmére a hirdetményi kézbesítés szabályait megfelelően alkalmazva hirdetmény útján hívja fel arra, hogy követelését a kézbesítéstől számított 30 napon belül a közjegyzőnél írásban jelentse be.
- (2) Az a hitelező, aki követelését a közjegyzői felhívásban megszabott határidő alatt nem jelentette be
- a) a jelentkezésig történt kielégítéseket a sorrend megtartása és a csoportjához tartozók kielégítésének aránya szempontjából nem kifogásolhatja és
- b) az örökösztársaktól csak az örökrészeikhez igazodó aránylagos kielégítést igényelheti, ha a hagyatéki osztály már megtörtént.
- (3) A (2) bekezdésben foglalt korlátozás nem alkalmazható annak az örökösnek a javára, akinek a követelésről a bejelentés nélkül is tudomása volt.
- (4) A (2)–(3) bekezdésben foglaltakra való figyelemfelhívást az (1) bekezdésben foglalt esetben a hirdetmény tartalmazza, és a közjegyző az érdekeltekkel is közli.
- 66. §** (1) A hirdetményi kézbesítésről az országos kamara számítógépes nyilvántartást (e §-ban a továbbiakban: nyilvántartás) vezet, amelybe rögzíti az eljáró közjegyző nevét, az ügy számát, az utolsó belföldi lakóhelye (székhelye), ennek hiányában belföldi tartózkodási helye, ennek hiányában a hagyatéki eljárásra illetékes közjegyző székhelye megjelölésével a címzett nevét, akinek részére a kézbesítés hirdetmény útján történt, továbbá azt az okot, amelynek következtében a kézbesítés szükségessé vált, illetve a kézbesítés megtörténteire vonatkozó vélelem beálltának időpontját.
- (2) A nyilvántartás közhiteles, a benne foglalt adatokról az országos kamara külön jogszabályban meghatározott módon kérelemre vagy megkeresésre felvilágosítást ad.
- (3) A hirdetménnyel kézbesített irat címzettjén kívül, más személy kérelmére vagy megkeresésre felvilágosítás csak akkor adható, ha a bíróság, bírósági végrehajtó, büntetőügyben eljáró nyomozó hatóság és ügyészség, nemperes eljárást lefolytató közjegyző vagy közigazgatási szerv törvényben meghatározott feladatainak teljesítéséhez, illetve a felvilágosítást kérő személynek törvényben biztosított jogai gyakorlásához szükséges. A törvényes jogcímet valószínűsíteni kell. Ilyen esetben az adatszolgáltatás tényét a számítógépes rendszerben oly módon kell rögzíteni, hogy az adatszolgáltatás időpontja, jogcíme és az adat felhasználója megállapítható maradjon.
- (4) A hirdetmény nyilvántartásba való rögzítéséért és a közzétételéért költségtérítést kell fizetni, amely a közjegyző készkiadását képezi; az országos kamara a hirdetményi nyilvántartás létesítésének, működtetésének és fejlesztésének költségeit a költségtérítésből fedezi.

A tárgyalás menete

- 67. §** (1) A tárgyalás megnyitása után a közjegyző megállapítja, hogy a megidézettek személyesen vagy képviselőik útján megjelentek-e. Ha valamelyik idézett a tárgyaláson nem jelent meg, meg kell állapítani, hogy a tárgyalásra e törvény szabályai szerinti idézése megtörtént-e. A szabályszerűen megidézett érdekelt távolmaradása a hagyatéki tárgyalás megtartását és a határozathozatalt nem akadályozza.

- (2) A hagyatéki tárgyalást akkor is meg lehet tartani, ha valamelyik meg nem jelent, a tárgyalásra egyébként megidézendő érdekelt a tárgyalásra nem volt szabályszerűen megidézve. Ilyen esetben azonban a tárgyaláson érdemi végzést hozni nem lehet, hanem a tárgyalás folytatására új határnapot kell kitűzni és arra a tárgyalásra megidézendő, de szabályszerűen meg nem idézett és meg nem jelent érdekeltet meg kell idézni. A megjelent érdekeltet az újabb tárgyalásra csak szükség esetén kell megidézni.
- (3) Ha valamelyik meg nem jelent érdekelt idézésének kézbesítési bizonyítványa a tárgyalás határnapjáig nem érkezett vissza, az érdemi végzés meghozatalát a kézbesítési bizonyítvány megérkezéséig el kell halasztani. Ha a kézbesítési bizonyítvány a tárgyalás megtartását követő 30 napon belül a közjegyzőhöz megérkezik, és abból megállapítható, hogy a meg nem jelent érdekelt tárgyalásra történő megidézése szabályszerű volt – ha újabb tárgyalás megtartása nem szükséges –, az érdemi végzés újabb tárgyalás kitűzése nélkül is meghozható; az ekként hozott végzést kézbesítés útján kell közölni.
- (4) Ha a hagyatéki eljárásban érdekelt nevében megjelent meghatalmazott vagy törvényes képviselő a képviseleti jogát nem igazolja, a közjegyző az érdekelt nevében megjelent személyt megfelelő határidő kitűzésével felhívja a képviseleti jog megfelelő igazolására. Ha a képviselőként megjelent személy az érdekeltet nem képviselheti, az érdekeltet megfelelő határidő kitűzésével fel kell hívni, hogy személyesen vagy a törvénynek megfelelő képviselő útján járjon el.
- (5) Ha a (4) bekezdésben említett hiány pótolható, a közjegyző a tárgyalást a hiány pótlása előtt is folytathatja, a megjelent érdekelt egyező kérelmére pedig a tárgyalást folytatni köteles. Ha a hiányt a kitűzött határidő alatt nem pótolta, a közjegyző az (1)–(3) bekezdésben foglaltak szerint jár el.

- 68. §** (1) Ha a megjelentek számbavétele után a közjegyző megállapítja, hogy helye van a tárgyalás elhalasztásának, akkor elhalasztja a tárgyalást, valamint – amennyiben ez lehetséges – a folytatólagos tárgyalás időpontját kitűzi, feltéve, hogy az érdemi határozathozatalt befolyásoló
- a) fontos okból azt bármelyik hagyatéki eljárásban érdekelt kéri,
 - b) egyezség megkötése érdekében érdemesnek látszik, vagy
 - c) tényállás további tisztázása miatt szükséges.
- (2) A tárgyalás elhalasztása esetén, ha az öröklésben érdekelt egyezően kéri, a közjegyző tárgyaláson kívül, a rendelkezésre álló adatok alapján dönthet a hagyaték átadásáról, és e döntést kézbesítés útján közli.

- 69. §** (1) A tárgyaláson a közjegyző először a hagyatéki leltárt ismerteti, szükség esetén azt kijavítja, kiegészíti vagy ennek érdekében intézkedik. A hagyatéki leltár tartalmával kapcsolatban a tárgyaláson megjelentek észrevételt tehetnek.
- (2) Az örökhagyó végintézkedését a közjegyző a tárgyaláson hirdeti ki. A szóbeli végrendelet kihirdetése a tanúk tárgyalási jegyzőkönyvbe foglalt vallomásának és – ha készült – az általuk a szóbeli végrendelet megtételének körülményeiről és tartalmáról készített nyilatkozatok felolvasásából és jegyzőkönyvhöz csatolásából áll.
- (3) A tárgyaláson a jelen lévő hagyatéki eljárásban érdekeltnek módot kell adni arra, hogy észrevételét megtehesse.

- 70. §** (1) A tárgyaláson az elhangzott nyilatkozatok és a rendelkezésre álló iratok alapján a közjegyző megállapítja
- a) a hagyaték átadásához szükséges tényállást,
 - b) az öröklés konkrét ügyben irányadó rendjét, valamint
 - c) azt, hogy ki és milyen jogcímen támasztott igényt a hagyatékkal szemben.
- (2) A tényállás tisztázása keretében meg kell állapítani a törvényes örökösként fellépő személy és az örökhagyó között fennálló hozzátartozói, illetve rokoni kapcsolatot.

A hagyatéki eljárás felfüggesztése

- 71. §** (1) A közjegyző a hagyatéki eljárást felfüggesztheti, ha
- a) az öröklésben érdekelt gondnokság alá helyezési eljárásának megindítása érdekében az illetékes ügyész vagy az illetékes gyámhatóságot értesítette, vagy
 - b) a hagyaték vagy egy részének átadása olyan előzetes kérdés elbírálásától függ, amelynek tárgyában
 - ba) büntetőeljárás vagy közigazgatási hatósági eljárás, vagy
 - bb) polgári per vagy a bíróság hatáskörébe tartozó más polgári eljárásvan folyamatban.

- (2) A közjegyző a hagyatéki eljárást felfüggeszti, ha a hagyaték átadását befolyásoló kérdésben
- a házasság létezésének, érvényességének vagy gyermek családi jogállásának bírósági megállapítása,
 - holtnak nyilvánítási vagy halál tényének megállapítása iránti eljárás vagy
 - az ingatlan-nyilvántartásban az örökhagyó tulajdonaként,
 - bejegyzett ingatlanra vagy annak a tulajdoni hányadára az örökhagyó túlélő házastársa vagy volt (elvált) házastársa házastársi vagyontörszösség vagy élettársa élettársi vagyontörszösség jogcímén őt megillető részesedés megállapítása vagy
 - be nem jegyzett ingatlannal kapcsolatban az örökhagyó tulajdonjogának ingatlan-nyilvántartásba való bejegyzése
- tárgyában bírósági vagy hatósági eljárás van folyamatban.
- (3) Ha az (1) és (2) bekezdésekben meghatározott eljárás még nincs megindítva, de a rendelkezésre álló adatok és a megindításra jogosult nyilatkozata alapján rövid időn belül megindulása valószínűnek mutatkozik, a közjegyző az eljárás megindítására és annak igazolására az arra jogosultnak megfelelő határidőt tűz. Ha a határidő eredménytelenül telik le, az eljárás felfüggesztésének nincs helye.
- (4) A hagyatéki eljárás felfüggesztése az (1) és (2) bekezdésekben meghatározott eljárások jogerős befejezéséig tarthat.
- (5) A hagyatéki eljárás felfüggesztése alatt rész-hagyatékátadó végzés (79. §) hozható.

A hagyatéki eljárás költsége

- 72. §** (1) A hagyatéki eljárás költsége
- a közjegyzőt a közjegyzői díjszabásról szóló jogszabály szerint megillető munkadíj és költségtérítés (közjegyzői díjazás),
 - az ügygondnok és eseti gondnok eljárásának külön jogszabályban meghatározott díja és költségtérítése (gondnoki díjazás) és
 - a biztosítási intézkedés elrendelésével és foganatosításával kapcsolatban felmerült, külön jogszabályban meghatározott költség (biztosítási intézkedés költsége).
- (2) A Pp. költségkedvezményekre vonatkozó rendelkezései a hagyatéki eljárásban nem alkalmazhatók.
- 73. §** (1) A hagyatéki eljárás költségét – a közjegyzői díjazás kivételével – a hagyatéki eljárásban
- annak kell előlegeznie,
 - aki a költséggel járó intézkedés megtételét kérte, vagy
 - aki örökösként érdekelt (ha az intézkedés hivatalból történt);
 - az viseli, akinek az eljárásbeli cselekménye folytán a költséggel járó intézkedés megtétele szükségessé vált; ha ez a személy nem állapítható meg, az örökös.
- (2) Az (1) bekezdés ab) pontja szerint előlegezett összeg hagyatékátadási tehernek minősül.
- (3) Ha jogszabály eltérően nem rendelkezik, a gondnoki díjazást és a biztosítási intézkedés költségét – ha az (1) bekezdés b) pontja szerinti személy nem állapítható meg vagy nem örököl – az örökös viseli.
- (4) A közjegyzői munkadíj megelőlegezése elrendelésének nincs helye; a közjegyzői díjazást egyéb tekintetben
- annak kell előlegeznie,
 - aki a költséggel járó intézkedés megtételét kérte, vagy
 - aki örökösként érdekelt (ha az intézkedés hivatalból történt);
 - az viseli, aki örököl; ilyen személy hiányában az, aki a hagyatékokra igényt terjesztett elő.
- (5) Ha a hagyatéki eljárás díjának előlegezésére, illetve viselésére többen kötelesek, e kötelezettség őket egyetemlegesen terheli.
- 74. §** A költségek megelőlegezésére szolgáló pénzüsszeget – a jegyző vagy a közjegyző felhívásának megfelelően – közjegyzői letétbe kell helyezni.
- 75. §** A hagyatéki eljárás költségeinek megfizetésére megfelelő határidőt kell tűzni, mely az eljárást befejező végzés jogerőre emelkedésétől számított 15 napnál távolabbi nem lehet; a meg nem fizetett közjegyzői díj erejéig a hagyatékon a közjegyzőt törvényes zálogjog illeti meg.
- 76. §** A hagyatéki eljárás költsége a végrehajtandó követelések kielégítésének sorrendje vonatkozásában a munkavállalói munkabérrel egy tekintet alá eső követelésnek minősül.

- 77. §** Az eljárás során készült irat nem hiteles másolatáért a másolat kiadását kérőnek a külön jogszabályban meghatározott másolati díjat kell fizetnie a közjegyző részére, a jegyző eljárásában készült irat másolata esetén a települési önkormányzatnak.

A hagyatéki eljárás megszüntetése

- 78. §** A közjegyző az előtte folyamatban levő hagyatéki eljárást végzéssel akkor is megszünteti, ha öröklési bizonyítvány kiadását nem kérték és
- a) megszűnik az a körülmény, amelynek fennállása miatt a hagyaték leltározása e törvény alapján kötelező, vagy
 - b) a hagyatéki leltár felvétele kérelemre történt és a kérelmező – több kérelmező esetén valamennyi kérelmező – e kérelmét a hagyatékátadó végzés meghozataláig visszavonta.

A hagyaték átadása

- 79. §** A hagyaték egy része is átadható ideiglenes, illetőleg teljes hatállyal, ha az átadásnak az előfeltételei a hagyatékra erre a részére már fennállnak (rész-hagyatékátadó végzés).

- 80. §** Ha az öröklés feltételhez kötött, ezt – ha még nem következett be – a hagyaték átadásáról szóló végzésben fel kell tüntetni.

- 81. §**
- (1) Ha vitás az örökösként érdekeltek között, hogy milyen ingó vagyontárgyak tartoznak a hagyatékhoz, a közjegyző a nem vitás ingó vagyontárgyakat a hagyaték átadására vonatkozó szabályok szerint azzal a figyelmeztetéssel adja át, hogy a vitás ingó vagyontárgyakra vonatkozó igény bírósági úton érvényesíthető.
 - (2) Ha az ingó vagyontárgy hagyatékba tartozását, tulajdonjogát az örökösként érdekelteken kívül álló igénylő teszi vitássá, a vagyontárgyat csak akkor lehet kihagyni a hagyatékból, ha
 - a) ezt az igényt az adott vagyontárgy vonatkozásában örökösként érdekeltek elismerik,
 - b) az ingó vagyontárgyon lévő jelből vagy más körülményből valószínű, vagy
 - c) az igénylő okirattal valószínűsíti,hogy az ingó vagyontárgy nem tartozik a hagyatékhoz, hanem az igénylőt illeti meg.
 - (3) Közhiteles nyilvántartásban az örökhagyó tulajdonaként bejegyzett vagyontárgyat csak abban az esetben lehet a hagyatékból kihagyni, ha
 - a) jogerős bírósági vagy közigazgatási határozat alapján megállapítható, hogy az nem tartozott az örökhagyó hagyatékához, vagy
 - b) a vagyontárgy tulajdonjogára igényt tartó személy javára a tulajdonjogot – a közjegyző által megállapított megfelelő határidő alatt – a nyilvántartásba bejegyzik.
 - (4) Ha a leltárba felvett vagyonra, vagyonrészre vagy vagyontárgyra az örökhagyó túlélő házastársa (volt házastársa) házastársi vagyonközösség jogcímén, vagy az örökhagyót túlélő élettársa (volt élettársa) az együttélés alatt keletkezett vagyonközösségből őt megillető részesedés jogcímén igényt tart és
 - a) az igényt tartó az egyetlen örökösként érdekelt,
 - b) igényét az örökösként érdekelt egyéb személy igényét elismeri, vagy
 - c) arra az örökösként érdekelt felhívás ellenére sem nyilatkozik és az igény jogossága egyéb körülményekből valószínűnek mutatkozik,azt a hagyatékból ki kell hagyni, egyben – az a) pontban foglalt eset kivételével – külön végzésben meg kell állapítani, hogy az házastársi vagyonközösség jogcímén a túlélő házastársat (volt házastársat), vagy együttélés alatt keletkezett vagyonközösségből őt megillető részesedés jogcímén az örökhagyó túlélő élettársát (volt élettársát) illeti; e végzés jogerőre emelkedéséig a hagyatéki eljárást a vagyontárgy tekintetében fel kell függeszteni. Ha a vagyontárgy rendelkezési jogát közhiteles nyilvántartás tartalmazza, a tulajdonjognak a házastárs (volt házastárs), illetőleg az élettárs (volt élettárs) javára történő bejegyzése iránt a hagyatékátadó végzés megküldésével nyilvántartó hatóságot meg kell keresni.
 - (5) Ha vagyontárgy közhiteles nyilvántartásában tulajdonosként feltüntetett személynek az örökhagyóval való azonossága kétséges, a vagyontárgy csak akkor vehető fel a hagyatékba, ha a közjegyző az azonosságot megállapítja. Ha az azonosság a hagyatéki iratokból vagy a hagyatéki eljárásban érdekeltek által felmutatott okiratból, vagy az érdekeltek nyilatkozataiból nem állapítható meg, a közjegyző az azonosság igazolása és ennek eredményeként

a leltár kiegészítése érdekében a jegyzőt keresi meg. Az azonosság megállapítását a közjegyző a hagyatékátadó végzésben a nyilvántartást vezető hatósággal közli. Ez a közlés a nyilvántartást vezető hatóságot köti.

- 82. §** A hagyatékátadó végzésben a hagyatékot abban a részében teljes hatállyal kell átadni, amelyben a teljes hatályú átadás feltételei fennállnak, míg ideiglenes hatállyal kell átadni abban a részében, amelyben az ideiglenes hatályú átadás feltételei állnak fenn.

A hagyaték átadása teljes hatállyal

- 83. §** (1) A közjegyző a hagyatékot teljes hatállyal adja át, ha a hagyaték átadásának nincs törvényes akadálya, és
- a hagyatékra csak egy örökösként érdekelt jelentett be igényt és a rendelkezésre álló adatok szerint másnak a hagyatékra öröklés, halál esetére szóló ajándékozás, dologi hagyomány vagy közérdekű meghagyás jogcímén igénye nincs, vagy
 - a hagyatéki eljárásban a hagyatéki vagyon átadása tekintetében nincs öröklési jogi vita vagy – figyelembe véve a (2) bekezdésben foglaltakat – másodlagos öröklési vita.
- (2) A közjegyző akkor is teljes hatállyal adja át a hagyatékot, ha csak másodlagos öröklési vita merült fel és e vitában az igény előterjesztője a teljes hatályú hagyatékátadáshoz hozzájárult, vagy az igénye összegének megfelelő pénzüsszeget a többi örökösként érdekelt biztosítékként közjegyzői letétbe helyezte. A közjegyző a letétbe helyezett biztosíték összegét a teljes hatályú hagyatékátadó végzés jogerőre emelkedését követő 30. nap leteltét követően haladéktalanul a letevőnek fizeti ki, kivéve, ha az igény előterjesztője a 30. napig – az érkeztetett keresetlevél egy példányával – igazolja, hogy igénye érvényesítése érdekében bírósági eljárást kezdeményezett. A közjegyzői letétbe helyezett biztosítékkal egy tekintet alá esik, ha az örökösként érdekelt beleegyezik, hogy a hagyatékba tartozó ingatlanra az igény összege erejéig jelzálogjogot jegyezzenek be, és a bejegyzés költségeit megelőlegezi. A közjegyző a költségeknek az örökösként érdekelt általi megelőlegezése után a jelzálog bejegyzése iránt megkeresi a földhivatalt. Ha az örökösként érdekelt a törlés díját megelőlegezi, és az, aki a vitatott igényt a hagyatéki eljárásban előterjesztette a teljes hatályú hagyatékátadó végzés jogerőre emelkedését követő 30 napon belül – az érkeztetett keresetlevél egy példányával – nem igazolja, hogy igénye érvényesítése érdekében bírósági eljárást kezdeményezett, a közjegyző a jelzálog törlése iránt megkeresi a földhivatalt.
- (3) Ha a másodlagos öröklési vitában támasztott igény előterjesztője a (2) bekezdés szerinti per megindítását igazolta,
- a biztosíték összegét a közjegyző a keresetlevél idézés kibocsátása nélkül történő jogerős elutasítása – feltéve, hogy a keresetlevél beadásához fűződő jogi hatályok fennmaradása nem következett be –, a per érdemi döntés nélküli jogerős megszüntetése vagy szünetelés folytán történő megszűnése esetén a letevőnek vagy a bíróság érdemi döntése alapján arra jogosultnak fizeti ki,
 - a jelzálogjogot kérelemre
 - törölni kell, ha a bíróság a keresetlevelet idézés kibocsátása nélkül elutasította – feltéve, hogy a keresetlevél beadásához fűződő jogi hatályok fennmaradása nem következett be – vagy a pert érdemi döntés nélkül jogerősen megszüntette vagy
 - a bíróság jogerős érdemi döntésének megfelelően módosítani kell.
- (4) A (3) bekezdés b) pontjában foglalt ingatlan-nyilvántartási eljárások költségét az viseli, akinek javára a jelzálogjog-törlési vagy -módosítási – felemelésre vagy leszállításra irányuló – eljárást megindítják.
- (5) A (2) bekezdésben meghatározott bírósági eljárást kezdeményező keresetlevélben – a jogszabályban meghatározottakon kívül – fel kell tüntetni a pénzüsszeg letételének, illetve a jelzálogjog bejegyzésének tényét és kérelmet kell előterjesztetni az azokról való döntés iránt. A bíróság jogerős ítéletét vagy a pert megszüntető vagy megszűnését megállapító végzését a közjegyzői letéttel kapcsolatos intézkedések megtétele céljából a közjegyzőnek, a jelzálogjoggal kapcsolatos intézkedések megtétele céljából a földhivatalnak is megküldi; ugyanezen célból a keresetlevél idézés kibocsátása nélkül történő jogerős elutasításáról szóló végzést csak akkor küldi meg a közjegyzőnek, illetve a földhivatalnak, ha a keresetlevél beadásához fűződő jogi hatályok fennmaradása nem következett be.
- 84. §** A közjegyző az örökhagyó túlélő házastársa (élettársa) az általa lakott lakáson és az ahhoz tartozó berendezési és felszerelési tárgyakon az örökhagyó halála miatt a törvényes öröklés rendje szerint megillető, holtig tartó haszonélvezeti joggal (holtig tartó használati joggal) terhelten és teljes hatállyal adja át a hagyatékot, ha csak a haszonélvezeti jog (használati jog) vagy annak terjedelme vitás.

A hagyaték átadása ideiglenes hatállyal

- 85. §** (1) Ha a hagyatékot teljes hatállyal átadni nem lehet, azt ideiglenes hatállyal kell átadni.
(2) A hagyatékot ideiglenes hatállyal megszerző a neki ideiglenesen átadott hagyatékot – kivéve a biztosítási intézkedés alapján más személy birtokába kerülő, illetve abban maradó vagyontárgyat – birtokában tarthatja, a birtokában nem lévő vagyontárgyakat birtokba veheti és azokat jóhiszemű birtokosként használhatja, de el nem idegenítheti és meg nem terhelheti.
(3) Az ideiglenes hatályú hagyatékátadó végzés hozatala esetén az örökös a hagyatéki-átadási terheket és az öröklési illetéket a hagyatékból is kifizetheti; e célból a közjegyző azt engedélyező végzése alapján a hagyatéki vagyontárgyakat értékesítheti, a bírósági letétbe helyezett vagy közjegyzői letétbe vett készpénzt és vagyontárgyat is birtokba veheti. Ha a birtokba vett készpénzből és vagyontárgyból vagy annak értékesítéséből befolyt összeget az örökös nem e célnak megfelelően használja fel, annak erejéig e terhek kielégítéséért saját vagyonával felel.
- 86. §** (1) Az öröklési jogi vitával érintett hagyatékot – függetlenül attól, hogy kinek a birtokában van – ideiglenes hatállyal a szerződéses örökösnek, ha ilyen nincs, a végrendeleti örökösnek, írásbeli és szóbeli végrendelet esetén az írásbeli végrendeletben megnevezett örökösnek, végintézkedés hiányában pedig a törvényes örökösnek kell átadni.
(2) Ha annak az öröklési szerződésnek vagy végrendeletnek, amelyre az örökös igényét alapítja, nincsenek meg a törvényben megszabott alaki kellékei, a vitás hagyatékot a törvényben megszabott kellékekkel rendelkező végrendeletben megnevezett örökösnek, illetőleg a törvényes örökösnek kell ideiglenesen átadni. Ezt a szabályt kell megfelelően alkalmazni akkor is, ha a végintézkedés tartalmi okból nyilvánvalóan érvénytelen.
(3) Minden más öröklési jogi vita esetén a rendelkezésre álló adatok alapján kell döntenie a hagyaték ideiglenes hatályú átadásáról.
- 87. §** A hagyaték ideiglenes átadásának hatályára vonatkozó rendelkezésekre a feleket a végzésben figyelmeztetni kell.
- 88. §** (1) Az ideiglenes hatályú hagyatékátadó végzés teljes hatályúvá válik, ha
a) a hagyatéki per megindítását a jogosult nem igazolja,
b) a hagyatéki pert megindító keresetlevelet a bíróság a jogerősen elutasította,
c) a bíróság a keresetet jogerősen elutasította,
d) a hagyatéki pert a bíróság jogerősen megszüntette, vagy
e) a hagyatéki pert a bíróság érdemi döntés nélkül fejezte be.
(2) A közjegyző az ideiglenes hatályú hagyatékátadó végzés teljes hatályúvá válását az (1) bekezdés a) pontja esetén a határidő elteltével, illetve az (1) bekezdés b)–e) pontjaiban foglalt irat átvételét követő 15 napon belül végzéssel állapítja meg.
- 89. §** Ha a hagyatéki perben döntést hozó bíróság jogerős határozata az ideiglenes hatályú hagyatékátadó végzéstől részben vagy egészben eltér, a közjegyző az ideiglenes hatályú hagyatékátadó végzést a bírósági határozattal érintett részében hatályon kívül helyezi, és a bírósági határozatnak megfelelő teljes hatályú hagyatékátadó végzést hoz, míg az ideiglenes hatályú hagyatékátadó végzés bírósági határozattal nem érintett részére vonatkozóan megállapítja annak teljes hatályúvá válását.

Végzések közzétele

- 90. §** (1) A tárgyaláson hozott végzéseket a tárgyalás napján kell kihirdetni.
(2) Kézbefizetés útján kell közölni:
a) – a (3) bekezdésben foglaltak kivételével – a hagyatékátadó végzést vagy az eljárást befejező egyéb végzést
aa) a hagyatéki eljárásban érdekeltekkel,
ab) ha az érdekeltek között méhmagzat, cselekvőképtelen vagy korlátozottan cselekvőképes kiskorú, illetve olyan nagykorú személy, akinek a cselekvőképességét a bíróság olyan ügycsoportban korlátozta, amely érinti ingó és ingatlanvagyonnal való rendelkezési jogát, illetve örökösödési ügyekkel kapcsolatos jognyilatkozatát, valamint ismeretlen helyen levő, illetve ügyeinek vitelében akadályozott személy van, akkor a gyámhatósággal;

- b) a tárgyaláson hozott végzést azzal az eljárásban fellépett érdekelttel, aki a tárgyalásra nem volt szabályszerűen megidézve;
 - c) a tárgyaláson hozott olyan végzést, amely új hatánap kitűzésére vonatkozik, vagy amely ellen külön fellebbezésnek van helye, azzal az érdekelttel, aki a tárgyaláson – szabályszerű idézés ellenére – nem jelent meg;
 - d) a tárgyaláson kívül hozott végzést az érdekeltekkel.
- (3) A közjegyző a hagyatékátadó végzést vagy az eljárást befejező egyéb végzést a tárgyaláson jelen levő érdekeltek részére nyomban kézbesítheti.
- (4) A (2) bekezdés alá nem eső végzést a kihirdetéssel közölni kell tekinteni.

Az eljárás befejezését követő intézkedések

- 91. §** (1) A fellebbezéssel megtámadható végzés jogerőre emelkedését a közjegyző állapítja meg. A jogerőre emelkedésről az érdekelteket külön értesíteni nem kell, de az érdekelt kérelmére a végzés bemutatott kiadmányaira rá kell vezetni a jogerőre emelkedést tanúsító záradékot.
- (2) Ha a hagyatékot teljes hatállyal átadó végzés vagy a teljes hatályúvá vált ideiglenes hatályú hagyatékátadó végzés jogkövetkezményeinek foganatosításához közhiteles nyilvántartásba való bejegyzés szükséges, annak foganatosítása iránt a közjegyző a nyilvántartást vezető hatóságot a végzés egy példányának megküldésével megkeresi.
- (3) A közjegyző a teljes hatályú hagyatékátadó végzés és az ideiglenes hatályú hagyatékátadó végzés teljes hatályúvá válását megállapító végzés jogerőre emelkedésének megállapítása után megteszi a jogszabályban előírt intézkedéseket.
- (4) A teljes hatályú hagyatékátadó végzés, az ideiglenes hatályú hagyatékátadó végzés teljes hatályúvá válását megállapító végzés, valamint az eljárást megszüntető végzés jogerőre emelkedésének megállapítása után a végzés rendelkezéseinek megfelelően a közjegyző intézkedik a biztosítási intézkedés folytán hatósági, közjegyzői vagy bírósági letétben levő vagyontárgy kiutalása, valamint a hagyatéki eljárás során korábban elrendelt biztosítási intézkedéssel felelős őrzésbe adott vagy őrzésben hagyott vagyontárgynak a jogosult részére való átadása és a zár alá vétel megszüntetése iránt.
- (5) Az ideiglenes hatályú hagyatékátadó végzésben a közjegyző rendelkezik a hagyatéki eljárás során korábban elrendelt biztosítási intézkedés fenntartásáról vagy megszüntetéséről. A közjegyző a biztosítási intézkedést megszünteti, ha elrendelésének oka megszűnt.
- 92. §** (1) A közjegyző a jogerős teljes hatályú hagyatékátadó végzést és a teljes hatályúvá vált ideiglenes hatályú hagyatékátadó végzést az illetékkiszabás végett megküldi az illetékes állami adóhatóságnak.
- (2) A hagyaték bejelentése céljából a közjegyző a jogerős teljes hatályú hagyatékátadó végzést, a teljes hatályúvá vált ideiglenes hatályú hagyatékátadó végzést és a jogszabályban előírt egyéb iratokat a teljes hatályú hagyatékátadó végzés, az ideiglenes hatályú hagyatékátadó végzés teljes hatályúvá válását megállapító végzés jogerőre emelkedésének megállapításától számított 15 napon belül az illetékes állami adóhatóságnak küldi meg.

IV. FEJEZET

KÜLÖNLEGES ELJÁRÁSOK

Közvetítői eljárás, osztályos és egyéb egyezségek

- 93. §** (1) Ha az öröklési jogi vita és a másodlagos öröklési vita rendezése érdekében a felek a bírósági eljárás megindításának igazolására nyitva álló határidő alatt – a per megindítása helyett – külön törvényben meghatározott közvetítői eljárás megindítását igazolják, a közjegyző – az általa jóváhagyandó egyezség megkötése céljából – a bírósági eljárás megindítására nyitva álló határidőt az eredeti határidő elteltétől számított 30 nappal meghosszabbítja.
- (2) Ha az (1) bekezdésben foglalt meghosszabbított határidő alatt a közvetítői eljárás a felek által a közjegyzőhöz a meghosszabbított határidő alatt egyezségként jóváhagyás végett beterjesztett olyan megállapodással fejeződik be,
- a) amelyet a vitatott érték – része vagy egésze – tekintetében a közjegyző részben vagy egészben jóváhagy, akkor a közjegyző a jóváhagyott egyezségnek megfelelően intézkedik; a jóvá nem hagyott rész tekintetében
 - a b) pontban és a (4) bekezdésben foglaltak irányadók;

- b) amelynek jóváhagyását a közjegyző megtagadja, vagy a közvetítői eljárás – a közvetítőnek az eljárás eredménytelen befejezéséről készített, a közjegyzőhöz beterjesztett igazolásával vagy feljegyzésével igazoltan – a megállapodás nélkül fejeződik be, akkor a közjegyző megállapítja a meghosszabbított határidő lejártát, és az erről szóló végzést a vitás felekkel közli.
- (3) A (2) bekezdés b) pontjában foglalt esetben, vagy ha a meghosszabbított határidő a közvetítői eljárás befejeződése nélkül jár le, a per megindítását az arra jogosult a határidő lejártát megállapító végzés közlésétől vagy a meghosszabbított határidő lejártát követő 8 napon belül joghatályosan igazolhatja; erről a közjegyző a feleket a határidő lejártakor hivatalból értesíti.
- (4) A felek a jóváhagyás céljából a közjegyzőhöz beterjesztett egyezségüket az annak jóváhagyásáról rendelkező végzés meghozataláig módosíthatják, és eddig az időpontig a módosított egyezséget jóváhagyás végett a közjegyzőhöz beterjeszthetik. Ebben az esetben a közjegyző a módosított egyezség jóváhagyása felől határoz, és e határozatának megfelelően intézkedik.

- 94. §** (1) A hagyatékot az osztályos egyezség alapján öröklés jogcímén kell átadni. Az ilyen egyezséget a közjegyző nem alakszerű végzéssel hagyja jóvá, hanem az egyezségnek megfelelő hagyatékátadó végzést hoz, vagy ha az osztályos egyezség jogszabályba ütközik, a hagyatékot az osztályos egyezsége tekintet nélkül adja át.
- (2) Ha az örökösként érdekelt a hagyatéki eljárásban az általa öröklés, halál esetére szóló ajándékozás, dologi hagyomány jogcímén megszerzett hagyatéki vagyon egészét vagy részét az öröklésben érdekelt más személyre, a kieséses örökösekre vagy a hagyatéki hitelezőre átruházza, avagy az igénylőnek – az eredetileg a hagyatékhoz tartozónak tekintett – vagyontárgyra vonatkozó igényét elismeri, a közjegyző ezeket a jognyilatkozatokat egyezségbe foglalja, és dönt az egyezség jóváhagyása felől. Ha a közjegyző ezen egyezséget jóváhagyta, a hagyatékot az egyezség szerinti jogcímen szerző félnek adja át az öröklésben érdekelt öröklés jogcímén történő közbelső megszerzésének megállapítása mellett.

A hagyaték átadása tárgyalás nélkül

- 95. §** (1) Ha az örökhagyó után végintézkedés nem maradt, a közjegyző a hagyatékot tárgyalás nélkül is átadhatja
- a) ha csak egy törvényes örökös van,
- b) ha az örökösként érdekelt egyezően, teljes bizonyító erejű magánokiratba vagy közokiratba foglaltan nyilatkoznak arról, hogy az örökhagyónak kizárólagos törvényes örökösei és a hagyaték átadását a törvényes öröklés rendje szerint kérik, vagy csatolják az iratokhoz a közöttük a hagyatékra vonatkozóan létrejött teljes bizonyító erejű magánokiratba vagy közokiratba foglalt olyan egyezséget, amelynek alapján a hagyaték átadható,
- c) a póthagyatéki eljárásban vagy
- d) ha az örökhagyó után csak olyan ingóság maradt, amelynek átadása az öröklési illeték alól mentes.
- (2) A törvényes örökös a tárgyalás nélkül meghozott hagyatékátadó végzés jogerőre emelkedése előtt kérheti hagyatéki tárgyalás kitűzését, ha az örökséget visszautasítja, más öröklésben érdekelttel egyezséget kíván kötni, vagy a hagyaték tárgyalás nélküli átadása alapjául szolgált, az iratokhoz csatolt egyezségtől el kíván térni, illetőleg örökségét vagy annak egy részét hagyatéki hitelező követelésének kielégítése fejében a hagyatéki hitelezőre vagy a hagyatéki eljárásban kieséses örököse kívánja átruházni, vagy igénylővel kíván egyezséget kötni. A törvényes örököst erre a jogára a tárgyalás nélkül meghozott hagyatékátadó végzésben figyelmeztetni kell.

A törvényes öröklés rendje szerinti, a túlélő házastársat megillető, holtig tartó haszonélvezeti jog megváltása

- 96. §** (1) A hagyatéki eljárás során a törvényes öröklés rendje szerinti, a túlélő házastársat megillető, holtig tartó haszonélvezeti jog megváltását az összes arra jogosult együttesen, az arról szóló egyezségnek a közjegyző elé terjesztésével, a hagyatéki tárgyalás berekesztéséig kérheti.
- (2) Ha a törvényes öröklés rendje szerinti, a túlélő házastársat megillető, holtig tartó haszonélvezeti jog megváltását nem az összes arra jogosult közösen előterjesztett egyezsége alapján kérték, a közjegyző a kérelmet előterjesztőt megfelelő határidővel felhívja arra, hogy a hiányt pótolja vagy az igényt bíróság előtt érvényesítse. Ha a hiányt az előterjesztő pótolja vagy igazolja a per megindítását, a közjegyző ennek figyelembevételével folytatja tovább az eljárást.

- 97. §** A törvényes öröklés rendje szerinti, a túlélő házastársat megillető, holtig tartó haszonélvezeti jog megváltásáról szóló egyezség jóváhagyásáról a közjegyző dönt.
- 98. §** (1) A megváltás iránti kérelem a törvényes öröklés rendje szerinti, a túlélő házastársat megillető, holtig tartó haszonélvezeti joggal terhelt hagyatéki vagyon, illetve vagyontárgy meghatározott hányadára, illetőleg meghatározott vagyontárgyra is előterjeszthető.
- (2) A törvényes öröklés rendje szerinti, a túlélő házastársat megillető, holtig tartó haszonélvezeti jog megváltásának a póthagyatéki vagyonra nézve a póthagyatéki eljárásban is helye van.

A végrendeleti végrehajtó jogállása

- 99. §** (1) A jegyző vagy a közjegyző amint arról tudomást szerez, hogy az örökhagyó végrendeleti végrehajtót nevezett meg és a rendelkezésre álló adatok alapján e személy erről nem tud vagy a végrendeletet nem ismeri, haladéktalanul értesíti és a végrendelet tartalmát vele közli.
- (2) A jegyző vagy a közjegyző amint a végrendeleti végrehajtó személyéről tudomást szerez, értesíti a végrendeleti végrehajtót jogairól és kötelezettségeiről, valamint felhívja, hogy nyilatkozzon megbízatása elfogadásáról. A megbízatás elfogadásáról szóló nyilatkozat a jegyző vagy a közjegyző által felvett jegyzőkönyvbe foglalással, vagy az arról szóló teljes bizonyító erejű magánokiratba vagy közokiratba foglalt elfogadó nyilatkozat közjegyző elé terjesztésével történhet.
- (3) Ha a végrendeleti végrehajtó az értesítés és tájékoztatás kézhezvételétől számított 30 napon belül megbízatásának elfogadását a jegyző vagy a közjegyző előtt nem igazolja, a hagyatéki eljárásban úgy kell tekinteni, mintha a végrendeleti végrehajtói megbízatás nem jött volna létre. A határidő elmulasztása miatt igazolásnak nincs helye.
- 100. §** (1) A végrendeleti végrehajtó megbízatásának létrejöttét vagy létre nem jöttét a jegyző vagy közjegyző végzéssel állapítja meg; a végzést az öröklésben érdekelttel – ha a végzést nem a közjegyző hozta meg, azt vele is – közölni kell. Amennyiben a végrendeleti végrehajtó megbízatása a hagyatéki eljárásban – legkésőbb annak jogerős befejeződéséig – megszűnik, a megbízatás megszűnését a jegyző vagy a közjegyző bármely érdekelt kérelmére végzéssel megállapítja. A megbízatás megszűnésének megállapításához szükséges tények, körülmények fennállását teljes bizonyító erejű magánokirattal vagy közokirattal kell igazolni.
- (2) A végrendeleti végrehajtó megbízatásának létrejöttét megállapító végzésben fel kell tüntetni a végrendeleti végrehajtónak a végrendelet és a jogszabályok szerinti jogait és kötelezettségeit. Egyes jogosultságainak gyakorlása vagy egyes kötelezettségeinek teljesítése céljából a végrendeleti végrehajtó kérelmére a közjegyző e végzés egyes rendelkezéseiről kivonatot készít.
- 101. §** A végrendeleti végrehajtó felmentését az örökhagyó egyes rendelkezései alól – ezek pontos megjelölésével – a közjegyző végzéssel állapítja meg; a végzést az öröklésben érdekelttel közölni kell. A felmentés kérdésében a közjegyző a hagyatéki eljárást érdemben befejező végzésben is dönthet.

Öröklési bizonyítvány

- 102. §** (1) Annak a kérelmére, aki valószínűsíti, hogy jogainak érvényesítéséhez vagy megóvásához az örökhagyó utáni öröklési rend igazolása szükséges, a közjegyző a hagyatékban vagy annak egy részében érvényesülő öröklési rendet (az örökös személyét, a hagyatékban való részesülése jogcímét és a hagyatékban való részesülése arányát) külön végzésbe foglalt öröklési bizonyítvánnyal állapítja meg.
- (2) Öröklési bizonyítvány kiállításának akkor van helye, ha
- a) az örökhagyó után hagyatéki vagyon nem maradt vagy a hagyaték tárgya kizárólag külföldi ingatlan vagy olyan külföldön lévő ingóság, melynek átadására vonatkozóan a közjegyzőnek nincs joghatósága, vagy
- b) a kérelmező igazolja, hogy az öröklési rend tekintetében több, örökösként érdekelt között öröklési jogi vita nincs és hagyatékátadó végzés meghozatalára még nem került sor.
- (3) A közjegyző a hagyatéki eljárásban érdekelt kérelmére vagy hivatalból a hagyatéki tárgyalásra vonatkozó általános szabályoknak megfelelően tárgyalást tűz ki, ha az öröklési bizonyítvány kiadásához szükséges tényállás megállapításához az érdekelt meghallgatása válik szükségessé. Egyebekben a közjegyző az öröklési bizonyítvány kiadásához szükséges tényállás megállapítása érdekében és az öröklési bizonyítvány kiadása tekintetében az általános szabályok szerint jár el.

- (4) Ha az öröklés feltételhez van kötve, ezt az öröklési bizonyítványban fel kell tüntetni. Ha a hagyaték megnyíltáig a feltétel már bekövetkezett, a feltételre való utalást mellőzni kell.
- (5) A (2) bekezdés b) pontja alapján kiállított öröklési bizonyítványhoz a közjegyző annyiban van kötve, hogy attól eltérő határozatot osztályos egyezség alapján nem hozhat, valamint a hagyatékon (a hagyatéknak azon a részén, amelyre az öröklési bizonyítvány kiállítása vonatkozik) a törvényes öröklés rendje szerinti, a túlélő házastársat megillető, holtig tartó haszonélvezeti jog megváltásának is csak pénzben lehet helye.
- (6) Az öröklési bizonyítvány kiadása iránti eljárásban e törvénynek a közjegyző eljárásával kapcsolatos jogorvoslatokra vonatkozó rendelkezéseit alkalmazni kell.

Póthagyatéki eljárás

- 103. §**
- (1) Ha a hagyatéki eljárás (jelen §-ban a továbbiakban: alaphagyatéki eljárás) befejezése után kerül elő a hagyatékhoz tartozó valamilyen vagyontárgy, póthagyatéki eljárásnak van helye. A póthagyatéki eljárásra a hagyatéki eljárás szabályait kell megfelelően alkalmazni.
 - (2) Az alaphagyatéki eljárásban tett nyilatkozatok és elvégzett eljárási cselekmények – az örökség visszautasításától vagy a visszautasítás jogáról való lemondástól eltekintve – a póthagyatéki eljárásra nem hatnak ki.
 - (3) A közjegyző a hagyatékátadó végzés meghozatalát megelőzően hivatalból intézkedik az alaphagyatéki iratok beszerzése érdekében.

Nemzetközi vonatkozású rendelkezések

- 104. §**
- (1) Nemzetközi vonatkozású ügyekben törvény vagy nemzetközi szerződés alapján kell eldönteni, hogy van-e a közjegyzőnek joghatósága az eljárás lefolytatására, és az eljárásban mely állam anyagi joga alkalmazandó.
 - (2) Ha arra vonatkozó adat merül fel, hogy az örökhagyó az esetleges külföldi állampolgársága mellett halálakor magyar állampolgársággal is rendelkezett, ennek tisztázása érdekében adatszolgáltatás céljából a hagyatéki eljárásra illetékes jegyző vagy közjegyző megkeresi az állampolgársági ügyekben eljáró hatóságot.
 - (3) Ha az örökhagyó kizárólag külföldi állampolgár volt vagy a magyar állampolgárság mellett külföldi állampolgársággal is rendelkezett, a jegyző vagy a közjegyző a hagyatéki eljárás lefolytatásának tényéről az állampolgárság szerinti állam Magyarországra akkreditált külképviseletét közvetlenül értesíti.

V. FEJEZET

A KÖZJEGYZŐ ELJÁRÁSÁVAL KAPCSOLATOS JOGORVOSLATOK

A hagyatéki eljárás megismétlése

- 105. §**
- (1) A hagyatéki eljárást érdemben befejező jogerős végzés (ideiglenes hatályú hagyatékátadó végzés, teljes hatályú hagyatékátadó végzés, teljes hatályúvá vált ideiglenes hatályú hagyatékátadó végzés és az öröklési bizonyítvány) ellen – a teljes hatályúvá nem vált ideiglenes hatályú hagyatékátadó végzés kivételével – a hagyatéki eljárás megismétlése iránti kérelmet lehet előterjeszteni, ha az öröklésben érdekelt olyan tényre hivatkozik, amelyet a hagyatéki eljárásban nem bíráltak el, feltéve, hogy az – elbírálás esetén – az öröklés rendjének vagy az öröklés jogcímének, továbbá ezekhez kapcsolódóan a hagyatékban való részesedés arányának megváltoztatását eredményezhette volna.
 - (2) A kérelmet az érdemi végzést hozó közjegyzőnél kell jegyzőkönyvbe mondani vagy írásban benyújtani a teljes hatályú hagyatékátadó végzés, az ideiglenes hatályú hagyatékátadó végzés teljes hatályúvá válását megállapító végzés, vagy az öröklési bizonyítvány jogerőre emelkedésétől számított egy éven belül; e határidő elmulasztása miatt igazolásnak nincs helye.
 - (3) Ha a hagyatéki eljárás megismétlésének és a póthagyatéki eljárás lefolytatásának a feltételei egyaránt fennállnak, a póthagyatéki eljárásra tartozó igényeket a megismételt hagyatéki eljárás során kell érvényesíteni.
 - (4) Ha az öröklési bizonyítvány kiadása iránti eljárás megismétlésének és a hagyatéki eljárás megismétlésének feltételei egyaránt fennállnak, az öröklési bizonyítvány kiadása iránti eljárás megismétlésére vonatkozó kérelemről külön végzést nem kell hozni, azt a megismételt hagyatéki eljárás során kell elbírálni.

- 106. §** A hagyatéki eljárás megismétlése iránti kérelmet a gyámhatóság is előterjesztheti az arra nyitva álló határidőben, ha az öröklésben érdekelt
- a) méhmagzat, cselekvőképtelen vagy korlátozottan cselekvőképes kiskorú, illetve olyan nagykorú személy, akinek a cselekvőképességét a bíróság olyan ügycsoportban korlátozta, amely érinti ingó és ingatlanvagyonnal való rendelkezési jogát, illetve örökösödési ügyekkel kapcsolatos jognyilatkozatát,
 - b) ismeretlen helyen levő személy, vagy
 - c) ügyeinek vitelében egyébként akadályozott személy.
- 107. §** (1) A hagyatéki eljárás és az öröklési bizonyítvány kiadása iránti eljárás megismétlése iránti kérelemben meg kell jelölni azt a hagyatéki eljárást érdemben befejező végzést, amely ellen a kérelem irányul, az annak megváltoztatására okot adó tényt, valamint annak bizonyítékait.
- (2) A hagyatéki eljárás megismétlésének az előfeltételeit a közjegyző hivatalból megvizsgálja, és az eljárás megengedhetőségéről (a hagyatéki eljárás, az öröklési bizonyítvány kiadása iránti eljárás megismétlésének elrendeléséről vagy a kérelem elutasításáról) a kérelem beérkezését követő 30 napon belül külön végzéssel dönt. Hiányos kérelem esetén ezt a 30 napos határidőt a hiányok pótlásától, illetve a hiánypótlásra megszabott határidő eredménytelen eltelte esetén a határidő lejártától kell számítani.
- (3) A hagyatéki eljárás megismétlésének elrendeléséről szóló végzésben a közjegyző biztosítási intézkedés elrendeléséről is határozhat olyan vagyontárgy tekintetében, amelynek átadására a hagyatékátadó végzéssel sor került, és még annak a tulajdonában és birtokában van, akinek azt a hagyatékátadó végzéssel átadták; a megismételt eljárásra egyebekben a hagyatéki eljárás általános szabályait kell alkalmazni.
- 108. §** A megismételt hagyatéki eljárás eredménye alapján a közjegyző új végzése a korábbi hagyatéki eljárást érdemben befejező végzést hatályában fenntartja, vagy (részben vagy egészben) hatályon kívül helyezi, és a korábbi végzéstől eltérő hagyatéki eljárást érdemben befejező végzést hoz.

Fellebbezés

- 109. §** (1) A közjegyző hagyatéki eljárást érdemben befejező (ideértve az öröklési bizonyítvány kiállítása iránti kérelem tárgyában hozott végzést is), valamint az eljárási költséget megállapító és annak viselésére kötelező, továbbá pénzbírságot kiszabó végzése ellen fellebbezésnek van helye.
- (2) A közjegyző a biztosítási intézkedésről szóló végzést – a fellebbezésben foglaltaknak megfelelően – részben vagy egészben maga is megváltoztathatja.
- 110. §** (1) A közjegyző hagyatéki eljárás során hozott egyéb végzései ellen – a (2) bekezdésben foglalt kivétellel – fellebbezésnek nincs helye.
- (2) Fellebbezésnek van helye a hagyatéki eljárás során
- a) a hagyatéki eljárás megindítása iránti kérelmet elutasító,
 - b) a helyszíni leltár felvétele iránti kérelmet elutasító,
 - c) a biztosítási intézkedés tárgyában hozott,
 - d) végrendeleti végrehajtó megbízatásának létrejöttét, létre nem jöttét, megszűnését megállapító vagy a megszűnés megállapítására irányuló kérelmet elutasító,
 - e) a végrendeleti végrehajtót az örökhagyó egyes rendelkezéseinek teljesítése alól felmentő, vagy a felmentésre irányuló kérelmet elutasító,
 - f) a hagyatéki eljárás felfüggesztése tárgyában hozott,
 - g) az egyezség jóváhagyása tárgyában hozott,
 - h) a hagyatéki eljárást megszüntető,
 - i) a hagyatéki eljárás megismétlése tárgyában hozott,
 - j) a tárgyalás tartása iránti kérelmet elutasító,
 - k) a törvényes öröklés rendje szerinti, a túlélő házastársat megillető, holtig tartó haszonélvezeti jog megváltása tárgyában hozott, valamint
 - l) a hagyatékátadási terhek és az öröklési illeték ideiglenes hatályú hagyatékátadás esetén a hagyatékából való kifizetésének engedélyezése tárgyában hozott végzés ellen.

- (3) A (2) bekezdésben foglalt fellebbezésnek a végzés végrehajtására halasztó hatálya nincs.
- (4) Az eljárást befejező végzés elleni fellebbezésben kifogásolható a bizonyítási indítványt elutasító végzés.

- 111. §** (1) Fellebbezéssel élhet az öröklésben érdekelt, és a rendelkezés reá vonatkozó része ellen az, akire a végzés rendelkezést tartalmaz.
- (2) A közjegyző végzése ellen fellebbezéssel a gyámhatóság is élhet, ha az örökösként érdekelt
- a) méhmagzat, cselekvőképtelen vagy korlátozottan cselekvőképes kiskorú, illetve olyan nagykorú személy, akinek a cselekvőképességét a bíróság olyan ügycsoportban korlátozta, amely érinti ingó és ingatlanvagyonnal való rendelkezési jogát, illetve örökösödési ügyekkel kapcsolatos jognyilatkozatát,
 - b) ismeretlen helyen levő személy vagy
 - c) ügyeinek vitelében egyébként akadályozott személy.
- 112. §** A fellebbezési jogról előzetesen lemondani nem lehet. A végzés közlése után sem mondhat le képviseltje nevében a fellebbezési jogról a természetes személy törvényes képviselője, valamint a gyám, az eseti és az ügygondnok.
- 113. §** (1) A közjegyző végzése a jogorvoslat szempontjából a helyi bíróság által hozott végzéssel azonos hatályú.
- (2) A közjegyző végzése elleni fellebbezést a végzést hozó közjegyzőnél kell előterjeszteni és a megyei bírósághoz kell címezni.

VI. FEJEZET

A HAGYATÉKI PER ÉS A JEGYZŐ ELJÁRÁSÁVAL KAPCSOLATOS JOGORVOSLATOK

Hagyatéki per

- 114. §** Hagyatéki pert az ideiglenes hatályú hagyatékátadó végzés jogerőre emelkedésétől számított 30 napon belül kell megindítani. A per megindítását legkésőbb a határidő elteltét követő 8. napig a perre illetékes bíróság által érkeztetett keresetlevél bemutatásával vagy más, hitelt érdemlő módon a közjegyzőnél igazolni kell. A pert azzal szemben kell megindítani, akinek a hagyatékából való részesülése az öröklési jogi vita tárgya.

Jogorvoslat a jegyző eljárásával kapcsolatban

- 115. §** (1) A hagyaték leltározása során a nem a közjegyző által hozott végzésekkel szembeni jogorvoslatra a közjegyző végzése elleni jogorvoslat szabályait kell alkalmazni azzal az eltéréssel, hogy
- a) a fellebbezést a jegyzőnél kell előterjeszteni,
 - b) a végzést a fellebbezésben foglaltaknak megfelelően – részben vagy egészben – a jegyző is megváltoztathatja, de ha a fellebbezésnek 3 napon belül nem, vagy nem egészben ad helyt, köteles azt haladéktalanul megküldeni a közjegyzőnek, aki – ha a fellebbezésben foglaltaknak 3 napon belül nem ad helyt – felterjeszti a bírósághoz.
- (2) A fellebbezés elbírálása során a bíróság a közjegyző végzése elleni fellebbezés elbírálásának szabályai szerint jár el.

VII. FEJEZET

ADATKEZELÉS

- 116. §** (1) A jegyző és a közjegyző a hagyatéki eljárás lefolytatása céljából az örökhagyó alábbi személyes adatait kezelheti:
- a) természetes személyazonosító adatai,
 - b) utolsó belföldi lakóhelye és tartózkodási helye,
 - c) állampolgársága,
 - d) halálesete bekövetkezésének helye, ideje,
 - e) családi állapota,
 - f) a 28. §-ában felsorolt foglalkozásokra vonatkozó adat,
 - g) gondnokság alatt állásának ténye.

- (2) A jegyző és a közjegyző a hagyatéki eljárás lefolytatása céljából a hagyatéki eljárásban érdekelt természetes személy alábbi személyes adatait kezelheti:
- a) természetes személyazonosító adatai,
 - b) lakóhelye és tartózkodási helye,
 - c) az általa önként közölt sürgős elérhetősége (telefon, fax, e-mail),
 - d) az eljárásban való érdekelttségét megalapozó ok (végintézkedésen, hozzátartozói kapcsolaton vagy egyéb jogviszonyon alapul),
 - e) a törvényes képviselő a), b) és c) pontjában meghatározott adatai, ha az öröklésben érdekelt méhmagzat, cselekvőképtelen vagy korlátozottan cselekvőképes kiskorú, illetve akinek a cselekvőképességét a bíróság olyan ügycsoportban korlátozta, amely érinti ingó és ingatlanvagyonnal való rendelkezési jogát, illetve örökösödési ügyekkel kapcsolatos jognyilatkozatát, vagy ismeretlen helyen levő, ügyeinek vitelében akadályozott személy.
- (3) A jegyző és a közjegyző a hagyatéki eljárás lefolytatása céljából a hagyatéki eljárásban érdekelt jogalany képviselőjének (ha képviseleti jogosultságát igazolta) nevét, címét és az általa önként közölt sürgős elérhetőségét (telefon, fax, e-mail) kezelheti.

- 117. §** (1) A jegyző és a közjegyző a hagyatéki eljárás lefolytatása céljából a hagyatéki eljárásban közreműködő alábbi személyes adatait kezelheti:
- a) a természetes személy
 - aa) természetes személyazonosító adatai,
 - ab) lakóhelye és tartózkodási helye,
 - ac) az általa önként közölt sürgős elérhetősége (telefon, fax, e-mail) vagy
 - b) a nem természetes személy képviselője (ha képviseleti jogosultságát igazolta) neve, címe és az általa önként közölt sürgős elérhetősége (telefon, fax, e-mail).
- (2) A jegyző és a közjegyző a hagyatéki eljárás lefolytatása céljából az örökhagyó írásban tett végintézkedését őrzőjének vagy szóbeli végrendeletéről tudomással bíró személynek, illetve (ha gondnokság alatt állt) gondnokának alábbi személyes adatait kezelheti:
- a) a természetes személy
 - aa) természetes személyazonosító adatai,
 - ab) lakóhelye és tartózkodási helye,
 - ac) az általa önként közölt sürgős elérhetősége (telefon, fax, e-mail) vagy
 - b) a nem természetes személy képviselője (ha képviseleti jogosultságát igazolta) neve, címe és az általa önként közölt sürgős elérhetősége (telefon, fax, e-mail).

- 118. §** (1) A jegyző és a közjegyző az örökhagyó e törvény szerint kezelhető adatainak megállapítása és az ezekről rendelkezésre álló adatok ellenőrzése céljából adatot igényelhet a személyiadat- és lakcímnnyilvántartásból, valamint a születési, házassági és halotti anyakönyvet vezető anyakönyvvezetőtől.
- (2) A jegyző és a közjegyző az örökhagyó gondnokság alatt állásának megállapítása és az erről rendelkezésre álló adat ellenőrzése céljából arra vonatkozóan igényelhet adatot a gondnokoltak nyilvántartásából, hogy abban az örökhagyó szerepel-e és ki a gondnoka (név, cím, egyéb elérhetőség).
- (3) A jegyző és a közjegyző az örökhagyó vagyonának megállapítása és a rendelkezésre álló adatok ellenőrzése céljából adatot igényelhet az ingatlannyilvántartásból, az egyedi azonosítójellel ellátott (lajstromozott) vagyontárgyak nyilvántartásából és a zálogjogi nyilvántartásból.
- (4) A jegyző és a közjegyző az ismert vagy ismeretlen öröklésben érdekelt e törvény szerint kezelhető adatainak megállapítása és az ezekről rendelkezésre álló adatok ellenőrzése céljából adatot igényelhet a személyiadat- és lakcímnnyilvántartásból, valamint a születési, házassági és halotti anyakönyvet vezető anyakönyvvezetőtől.
- (5) A jegyző és a közjegyző a hagyatéki eljárásban a rendelkezésre álló adatoknak a pénzforgalmi szolgáltatónál nyilvántartott adatokkal való egyezősége, és a hagyaték tárgyához tartozó vagyon megállapítása céljából a pénzforgalmi szolgáltatóktól igényelheti az örökhagyó náluk kezelt vagyonára vonatkozó adatokat.

VIII. FEJEZET
ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

Felhatalmazások

- 119. §** Felhatalmazást kap az igazságügyért felelős miniszter, hogy rendeletben állapítsa meg
- a) hagyatéki ügyben az azonos illetékességi területen működő közjegyzők közötti ügyelosztási rendet,
 - b) a hagyatéki leltár nyomtatványának adattartalmát és a nyomtatvány közzétételének módját,
 - c) a hagyatéki eljárás során közjegyzői letétbe vehető vagyontárgyakat és a letétkezelés szabályait,
 - d) az államháztartásért felelős miniszterrel egyetértésben a hagyatéki eljárásban elrendelt biztosítási intézkedés foganatosításával kapcsolatban felszámítható készkiadásokat, munkadíjakat, valamint költségeket, továbbá ezek megelőlegezésének és megfizetésének módját,
 - e) az államháztartásért felelős miniszterrel egyetértésben a hagyatéki eljárásban kirendelt hagyatéki gondnok, ügygondnok és eseti gondnok díját, felszámítható költségeit, valamint ezek megfizetésének módját,
 - f) az államháztartásért felelős miniszterrel egyetértésben a hagyatéki eljárás iratainak nem hiteles másolatáért járó díj mértékét és megfizetésének módját,
 - g) a hagyatéki eljárásban kibocsátott hirdetmények elektronikus nyilvántartásából történő felvilágosításadás részletes szabályait és az államháztartásért felelős miniszterrel egyetértésben a hirdetményi nyilvántartásba való rögzítés és közzététel költségterítésének összegét, valamint megfizetésének módját.

Hatálybalépés

- 120. §** (1) Ez a törvény – a (2)–(5) bekezdésben foglalt kivétellel – a kihirdetését követő 15. napon lép hatályba.
 (2) A 122. § és a 124. § 2010. június 2-án lép hatályba.
 (3) A 1–10. §, a 11. § (1)–(2) bekezdése, a 12–119. § és a 121. § 2011. január 1-jén lép hatályba.
 (4) A 125. § 2011. január 2-án lép hatályba.
 (5) A 11. § (3) bekezdése 2011. július 1-jén lép hatályba.
 (6) A 122–125. § 2011. január 3-án hatályát veszti.

Átmeneti rendelkezés

- 121. §** E törvény rendelkezéseit a 2010. december 31. után indult hagyatéki eljárásokban kell alkalmazni.
- 122. §** (1) A jogi segítségnyújtásról szóló 2003. évi LXXX. törvény (a továbbiakban: Jst.) a 38. §-t követően az alábbi címmel és 38/A. §-sal egészül ki:
- „Méltányosság gyakorlása a támogatás visszatérítésével kapcsolatos eljárásban**
- 38/A. § A jogi segítségnyújtó szolgálat a félnek a visszatérítési kötelezettséget előíró határozat jogerőre emelkedésétől a visszafizetési határidő lejártáig előterjesztett kérelmére a fél tartozását – a támogatás megvonása alapján keletkezett visszafizetési kötelezettséget kivéve – mérsékelheti vagy elengedheti, ha a fél rászorultsága az 5. §-ban és a 7–9. §-ban foglalt feltételeknek megfelelő mértékben változott meg és a körülményeiben bekövetkezett változást a 22. §-ban foglaltaknak megfelelően igazolja. A visszafizetendő összeg mérséklése vagy elengedése iránti kérelem tárgyában hozott döntés ellen fellebbezésnek helye nincs.”
- (2) A Jst. 73. §-a a következő (3) bekezdéssel egészül ki:
- „(3) E törvénynek a hagyatéki eljárásról szóló 2010. évi XXXVIII. törvény 122. § (1) bekezdésével megállapított 38/A. §-át a hatálybalépését megelőzően jogerősen megállapított, de még meg nem fizetett tartozásokra is alkalmazni kell.”
- (3) A bűncselekmények áldozatainak segítéséről és az állami kárenyhítésről szóló 2005. évi CXXXV. törvény (a továbbiakban: Ást.) a 15. §-át követően a következő címmel és 15/A. §-sal egészül ki:
- „Méltányosság**
- 15/A. § (1) A 15. § (1) bekezdés b) és d) pontjaiban meghatározott eseteket kivéve az áldozatsegítő szolgálat az áldozatnak a visszatérítési kötelezettséget előíró határozat jogerőre emelkedésétől a visszafizetési határidő lejártáig előterjesztett kérelmére a visszafizetendő összeget méltányosságból mérsékelheti vagy elengedheti, ha az áldozat havi nettó jövedelme – közös háztartásban élők esetén az egy főre eső jövedelem – nem haladja meg az alapösszeget, vagy a visszafizetés az áldozat vagy a vele közös háztartásban élők számára méltánytalanul súlyos hátrányt okozna.

(2) A méltányosság iránti kérelemhez csatolni kell az áldozat és a vele közös háztartásban élők jövedelmére vonatkozó igazolásokat.

(3) A méltányossági kérelem tárgyában hozott döntés ellen fellebbezésnek helye nincs.”

(4) Az Ást. 45. §-a a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

„(3) E törvénynek a hagyatéki eljárásról szóló ... törvény 122. § (3) bekezdésével megállapított 15/A. §-át a hatálybalépését megelőzően jogerősen megállapított, de még meg nem fizetett tartozásokra is alkalmazni kell.”

123. § (1) A fizetési meghagyásos eljárásról szóló 2009. évi L. törvény (a továbbiakban: Fmhtv.) 13. §-a a következő szöveggel lép hatályba:

„13. § (1) A papír alapú beadvány az eljáró közjegyzőnél nyújtható be. Ha a fél beadványát nem az eljáró közjegyzőnél nyújtotta be, az a közjegyző, akihez a beadványt benyújtották, haladéktalanul megküldi a beadványt az eljáró közjegyzőnek.

(2) Az eljáró közjegyző a beadvány adatait haladéktalanul, de legfeljebb annak a hozzá való érkezésétől számított 3 munkanapon belül rögzíti a MOKK rendszerében. Hiánypótlási felhívás esetén a kérelmet nem kell visszaadni a félnek.

(3) Az 5. § és a 9. § (3) bekezdésében meghatározott esetben a kijelölt közjegyzőnek a beadvány adatait a kérelem megérkezését követően haladéktalanul, de legfeljebb 3 munkanapon belül kell rögzítenie a MOKK rendszerében.”

(2) Az Fmhtv. 14. §-ának (2) bekezdése a következő szöveggel lép hatályba:

„(2) A szóban előterjesztett beadvány adatait az a közjegyző, akinél azt előterjesztették, az esetleges hiányok pótlása után nyomban rögzíti a MOKK rendszerében, és erről igazolást ad; az igazolásra a Pp.-nek (115–118. §) a jegyzőkönyvre vonatkozó szabályait kell megfelelően alkalmazni. Ha az ügyben nem az a közjegyző jár el, akinél a kérelmet előterjesztik, a kérelemnek az eljáró közjegyző részére történő megküldésére a kérelem adatainak a MOKK rendszerébe történő rögzítésével kerül sor. Ha a beadvány adatait nem az eljáró közjegyző rögzíti a MOKK rendszerén, az eljáró közjegyzőre vonatkozó ügyintézési határidő a beadvány adatainak a MOKK rendszerében történő rögzítésével kezdődik meg.”

(3) Az Fmhtv. 15. §-ának (1) és (2) bekezdése a következő szöveggel lép hatályba:

„(1) A belföldi idézési címmel és belföldi idézési című képviselővel sem rendelkező jogosult a fizetési meghagyás kibocsátása iránti kérelem előterjesztésével egyidejűleg köteles belföldi idézési című kézbesítési megbízottat megjelölni.

(2) Az (1) bekezdésben foglalt kötelezettség elmulasztása esetén a fizetési meghagyás kibocsátása iránti kérelmet hiánypótlási felhívás kibocsátása nélkül el kell utasítani, és az erről rendelkező végzést a jogosult részére hirdetmény útján kell kézbesíteni.”

(4) Az Fmhtv. 18. §-ának (5) bekezdése a következő szöveggel lép hatályba:

„(5) E törvény, valamint az e törvény felhatalmazása alapján kiadott rendeletek alapján a közjegyző, illetve a MOKK rendszere által előállított jegyzőkönyv (igazolás), aktanyomat, határozat (értesítés, végrehajtási lap) és az ezekről kiállított hiteles kiadmány közokirat. Ugyanilyen bizonyító erővel bizonyítja a felek beadványairól, valamint a kézbesítési bizonyítványról (tértivevényről) a közjegyző vagy a MOKK rendszere által készített másolat, illetve ezen iratokról a rendszerbe bevitt adatok, valamint ezen adatok alapján készített okirat azt, hogy annak tartalma az eredeti okirattal megegyezik. A MOKK rendszerén keresztül előállított elektronikus közokiratokat legalább fokozott biztonságú elektronikus aláírással kell ellátni.”

(5) Az Fmhtv. 24. §-a (1) bekezdésének k) pontja a következő szöveggel lép hatályba:

[A közjegyző a kérelmet hivatalból végzéssel elutasítja, ha megállapítható, hogy]

„k) a jogi képviselővel rendelkező fél vagy a jogi személy fél kérelmét nem elektronikus úton terjesztette elő, és a 10. § (3) bekezdésében meghatározott eset sem áll fenn; kivéve ha a jogi képviselővel rendelkező természetes személy fél költségkedvezmény iránti kérelmet terjesztett elő (50. §); vagy”

(6) Az Fmhtv. 52. §-ának (4) bekezdése a következő szöveggel lép hatályba:

„(4) A végrehajtás elrendelésére a fizetési meghagyásos eljárásnak a MOKK rendszerében rögzített adatai alapján kizárólag végrehajtási lappal, illetve biztosítási intézkedést elrendelő végzéssel (a továbbiakban együtt: végrehajtási lap) kerül sor.”

124. § (1) A bírósági végrehajtásról szóló 1994. évi LIII. törvény (a továbbiakban: Vht.) 23/C. §-a (1), (3) és (4) bekezdésében a „Bármely közjegyző” szövegrész helyébe az „Az okiratot készítő közjegyző” szöveg lép.

- (2) A Vht. 23/C. §-a a következő (6) bekezdéssel egészül ki:
„(6) Ha az okiratot készítő közjegyző kizárás vagy egyéb ok miatt nem járhat el, az eljáró közjegyzőt a területi közjegyzői kamara elnöke jelöli ki.”
- (3) Az Fmhtv. 23. §-a (2) bekezdésének a) pontjában a „nyilvántartásába betekinthez” szövegrész helyébe „elektronikus nyilvántartásába betekinthez” szöveg, az Fmhtv. 52. §-ának (3) bekezdésében a „26. § (1)–(4) bekezdését” szövegrész helyébe a „26. § (1) és (2) bekezdését” szöveg, az Fmhtv. 55. §-ának (4) bekezdésében a „fizetendő” szövegrész helyébe a „fizetett” szöveg lép. A Vht. 31/E. § (1) bekezdésében a „190.” szövegrész helyébe a „189–190.” szöveg, a „204/A. §-ban” szövegrész helyébe a „204/B. §-ban” szöveg, a 204/B. §-ában a „[22. § c) pont]” szövegrész helyébe a „[23/C. § (3) bekezdés]” szöveg lép.
- (4) Az Fmhtv. 50. §-ának (3) bekezdése a következő mondatral egészül ki:
„A közjegyző a 11. § (3) bekezdése alapján elektronikus iratbenyújtásra köteles nem természetes személy jogosult költségkedvezmény iránti kérelmét azzal utasítja el, hogy a fizetési meghagyás kibocsátása iránti kérelmét a 11. §-ban meghatározott módon terjessze elő.”
- (5) A Vht. 31/E. §-a (1) bekezdésének „24–27., 29–31.,” és „80.,” szövegrésze, az Fmhtv. 16. §-a (3) bekezdésének „jogerős” szövegrésze, az Fmhtv. 23. §-a (2) bekezdésének a b) pontja, az Fmhtv. 25. §-a (1) bekezdésének a „; a kötelezett példányához csatolni kell a kérelem másolatát” szövegrésze, az Fmhtv. 37. §-a (2) bekezdésének „az ellentmondással együtt” szövegrésze, az Fmhtv. 48. §-a (2) bekezdésének „és a másolati díj” szövegrésze és az Fmhtv. 60. §-a b) pontjának „a MOKK-hoz közvetlenül benyújtható űrlapok körét,” szövegrésze hatályát veszti.

125. § Az Fmhtv. 37. §-a (3) bekezdésének b) pontjában a „XXVI. Fejezet” szövegrész helyébe a „Pp. XXVI. Fejezete” szöveg lép.

Sólyom László s. k.,
köztársasági elnök

Dr. Katona Béla s. k.,
az Országgyűlés elnöke

V. A Kormány tagjainak rendeletei

Az egészségügyi miniszter 8/2010. (III. 12.) EüM rendelete a dimetil-fumarát biocidot tartalmazó termékek forgalmazásának megtiltásáról szóló 14/2009. (IV. 29.) EüM rendelet módosításáról

A fogyasztóvédelemről szóló 1997. évi CLV. törvény 56. §-ában kapott felhatalmazás alapján, az egészségügyi miniszter feladat- és hatásköréről szóló 161/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. § a) pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

- 1. §** A dimetil-fumarát biocidot tartalmazó termékek forgalmazásának megtiltásáról szóló 14/2009. (IV. 29.) EüM rendelet 3. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
„(2) Ez a rendelet 2011. március 15-én hatályát veszti.”
- 2. §** Ez a rendelet 2010. március 14-én lép hatályba és az azt követő napon hatályát veszti.

Dr. Székely Tamás s. k.,
egészségügyi miniszter

Az igazságügyi és rendészeti miniszter 6/2010. (III. 12.) IRM rendelete a közjegyzői és végrehajtói működéshez, valamint a közvetítői névjegyzékbe vételhez szükséges, a bünyügyi nyilvántartási rendszerben kezelt adatok igazolásával összefüggő miniszteri rendeletek módosításáról

A közjegyzőkről szóló 1991. évi XLI. törvény 183. § b) és f) pontjában, a 3. § tekintetében a közjegyzőkről szóló 1991. évi XLI. törvény 183. § d) pontjában, a 4. § tekintetében a közjegyzőkről szóló 1991. évi XLI. törvény 183. § i) pontjában, az 5–7. § tekintetében a bírósági végrehajtásról szóló 1994. évi LIII. törvény 307. § (2) bekezdés c) és d) pontjában, a 8. § tekintetében a bírósági végrehajtásról szóló 1994. évi LIII. törvény 307. § (2) bekezdés g) pontjában, a 9–10. § tekintetében a közvetítői tevékenységről szóló 2002. évi LV. törvény 40. § b) pontjában kapott felhatalmazás alapján, az igazságügyi és rendészeti miniszter feladat- és hatásköréről szóló 164/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. § h) pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva, és a 11. § tekintetében a bünyügyi nyilvántartási rendszerről, az Európai Unió tagállamainak bíróságai által magyar állampolgárokkal szemben hozott ítéletek nyilvántartásáról, valamint a bünyügyi és rendészeti biometrikus adatok nyilvántartásáról szóló 2009. évi XLVII. törvény 96. § (3) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján, az igazságügyi és rendészeti miniszter feladat- és hatásköréről szóló 164/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. § q) pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

1. A közjegyzőkről szóló 1991. évi XLI. törvény végrehajtásáról szóló 13/1991. (XI. 26.) IM rendelet módosítása

- 1. §** (1) A közjegyzőkről szóló 1991. évi XLI. törvény végrehajtásáról szóló 13/1991. (XI. 26.) IM rendelet 3. §-a helyébe a következő rendelkezések lépnek:
„3. § (1) A területi elnökség a pályázati hirdetményt a pályázati határidő lejártát megelőző tizenötödik napig közzéteszi a Hivatalos Értesítőben és egy országos napilapban. A hirdetményben a pályázati határidő utolsó napját naptár szerint kell meghatározni. A hirdetményben fel kell tüntetni
a) a közjegyzői kinevezéshez szükséges törvényi feltételeket és a kinevezést kizáró okokat,
b) a pályázathoz mellékelendő iratok körét és a Ktv. 17. § (3) bekezdés a)–d) pontjában foglalt feltételek igazolásának módját, továbbá

- c) a pályázat leadásának módját és a pályázati határidőt.
- (2) A pályázatot ahhoz a területi kamarai elnökséghez kell benyújtani, amelyik a pályázati hirdetményt közzétette. A pályázathoz mellékelni kell
- a) a Ktv. 17. § (1) és (2) bekezdésében foglalt kinevezési feltételek fennállását igazoló okiratokat vagy azok hiteles másolatát,
- b) az összeférhetetlenségnek a kinevezés esetére vállalt megszüntetésére vonatkozó nyilatkozatot,
- c) a köztartozás-mentesség igazolására szolgáló iratot,
- d) a vagyonyilatkozat-tételi kötelezettség vállalását tartalmazó nyilatkozatot,
- e) a pályázó részletes szakmai önéletrajzát, továbbá
- f) közjegyzőhelyettes pályázó esetén az alkalmazó közjegyző értékelését.
- (3) A (2) bekezdésben meghatározottakon túl, a Ktv. 17. § (3) bekezdés a)–d) pontjában foglalt feltételek igazolása céljából kiállított hatósági bizonyítvánnyal összefüggésben a pályázathoz mellékelni kell
- a) a hatósági bizonyítvány kiadása iránti eljárásért fizetendő igazgatási szolgáltatási díj megfizetésének igazolását, vagy
- b) ha a hatósági bizonyítvány kiadása iránti kérelmét a pályázó a területi kamara elnöksége adatigénylésének kezdeményezése útján terjeszti elő, a bünyügyi nyilvántartó szerv által teljesített adatszolgáltatás rendjéről, valamint a bünyügyi nyilvántartásokban kezelt adatok igazolására kiállított hatósági bizonyítvány kiadásának részletes eljárási rendjéről szóló 22/2009. (VI. 19.) IRM rendelet 6. § (1)–(3) és (6) bekezdésében meghatározott adatokat és nyilatkozatokat.
- (4) A pályázati határidő utolsó napján postára adott és a személyes meghallgatás lezárultának időpontjáig beérkezett pályázatot határidőben beadottnak kell tekinteni.
- (5) Ha a pályázó a területi kamara elnökségénél bünyügyi személyes adatainak igazolására adatigénylést kezdeményez, az adatigénylést haladéktalanul meg kell küldeni a bünyügyi nyilvántartó szervhez.
- (6) Ha a közjegyzői álláshelyre más kamara illetékességi területén működő közjegyző vagy közjegyzőhelyettes nyújt be pályázatot, a pályázatot közzétevő területi elnökség az illetékes területi kamara elnökségének a pályázóra vonatkozó írásbeli véleményét beszerzi.”
- (2) A közjegyzőkről szóló 1991. évi XLI. törvény végrehajtásáról szóló 13/1991. (XI. 26.) IM rendelet 4. §-a a következő (3) bekezdéssel egészül ki:
- „(3) A területi kamara elnöksége véleményét a pályázat tartalma és mellékletei, a bünyügyi nyilvántartó szerv által kiállított hatósági bizonyítvány adattartalma, a pályázó személyes meghallgatása, a kamarai nyilvántartásban szereplő adatok, valamint közjegyző és közjegyzőhelyettes esetén a pályázó működésének helye szerint illetékes területi kamara véleménye alapján alakítja ki.”
- (3) A közjegyzőkről szóló 1991. évi XLI. törvény végrehajtásáról szóló 13/1991. (XI. 26.) IM rendelet 5. § (2) bekezdése a következő e) ponttal egészül ki:
- (A területi elnökség a kinevezési javaslatához csatolja:)*
- „e) a bünyügyi nyilvántartó szerv által kiállított hatósági bizonyítványokat.”
- (4) A közjegyzőkről szóló 1991. évi XLI. törvény végrehajtásáról szóló 13/1991. (XI. 26.) IM rendelet 11. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:
- „11. § (1) A közjegyzőjelöltként történő névjegyzékbe vétel iránti eljárásban a kérelmezőnek a 3. § (3) bekezdésében foglaltakat, valamint a Ktv. 26. § (1) bekezdés a), c) és d) pontjában foglalt feltételek fennállását igazoló okiratokat vagy azok hiteles másolatait kell csatolnia.
- (2) A közjegyzőhelyettesként történő névjegyzékbe vétel iránti eljárásban a kérelmezőnek a 3. § (3) bekezdésében foglaltakat, valamint a Ktv. 27. §-ában foglalt feltételek fennállását igazoló okiratokat vagy azok hiteles másolatait kell csatolnia.
- (3) A területi kamara elnöksége a kérelmező által benyújtott okiratok, a bünyügyi nyilvántartó szerv által kiállított hatósági bizonyítvány adattartalma, a kamarai nyilvántartás adatai, a kérelmező és az őt foglalkoztatni kívánó közjegyző személyes meghallgatása alapján határoz a felvételi kérelemről.”
- (5) A közjegyzőkről szóló 1991. évi XLI. törvény végrehajtásáról szóló 13/1991. (XI. 26.) IM rendelet a következő 12. §-sal egészül ki:
- „12. § A közjegyzőhelyettestel vagy közjegyzőjelölttel szemben a nyilvántartásba vételt követően keletkezett összeférhetetlenség esetén a területi kamara elnöksége a 8/A. § (1) bekezdésében foglaltakat alkalmazza azzal, hogy az összeférhetetlenség további fennállásának megállapítása esetén törli a közjegyzőhelyettest vagy közjegyzőjelöltet a nyilvántartásból.”

- (6) A közjegyzőkről szóló 1991. évi XLI. törvény végrehajtásáról szóló 13/1991. (XI. 26.) IM rendelet a 13. §-át követően az alábbi alcímmel egészül ki, és a 13/A. § helyébe a következő rendelkezés lép:

„A KÖZJEGYZŐI IRODA

(A Ktv. 30–31/F. §-ához)

13/A. § A nem közjegyző, közjegyzőhelyettes vagy közjegyzőjelölt természetes személy a közjegyzői irodai tagság létesítésének engedélyezése iránti eljárásban a 3. § (3) bekezdésében foglaltakat, valamint a Ktv. 31/B. § (5) bekezdés a) és c) pontjában foglalt feltételek fennállását igazoló okiratokat vagy azok hiteles másolatait kérelméhez csatolja.”

2. §

A közjegyzőkről szóló 1991. évi XLI. törvény végrehajtásáról szóló 13/1991. (XI. 26.) IM rendelet

- a) 7. § (6) bekezdésében „a közjegyző szolgálatának megszűnése és névalírásának megváltozása” szövegrész helyébe „a közjegyző szolgálatának megszűnése, a közjegyzői kinevezés érvénytelenségének megállapítása és a közjegyző névalírásának megváltozása” szöveg, a „– szolgálatának megszűnését kivéve –” szövegrész helyébe a „– szolgálatának megszűnését és a kinevezés érvénytelenségének megállapítását kivéve –” szöveg,
- b) 7/A. § (4) bekezdésében a „közjegyző felfüggesztése, illetve szolgálatának megszűnése” szövegrész helyébe a „közjegyző felfüggesztése, szolgálatának megszűnése vagy a közjegyzői kinevezés érvénytelenségének megállapítása” szöveg,
- c) 8/A. § (1) és (2) bekezdésében a „Ktv. 22. §-ának j) pontjában” szövegrészek helyébe a „Ktv. 22. § (3) bekezdés d) pontjában” szöveg,
- d) 8/A. § (1) bekezdésében az „értesíti a területi elnökséget a szolgálat megszűnése kérdésében hozott döntésről” szövegrész helyébe a „megállapítja a közjegyzői szolgálat megszűnését” szöveg,
- e) 21. § (1) bekezdésében a „ha a közjegyzői szolgálat megszűnik” szövegrész helyébe a „ha a közjegyzői szolgálat megszűnik, a miniszter a közjegyzői kinevezés érvénytelenségét állapítja meg” szöveg,
- f) 27. § (4) bekezdésében a „Ha a közjegyző szolgálata megszűnt, őt áthelyezték,” szövegrész helyébe a „Ha a közjegyző szolgálata megszűnt, őt áthelyezték, a miniszter a közjegyzői kinevezés érvénytelenségét állapította meg,” szöveg,
- g) 30. § (5) bekezdésében „A közjegyző szolgálata megszűnésének időpontjától,” szövegrész helyébe „A közjegyző szolgálata megszűnésének vagy a közjegyzői kinevezés érvénytelensége megállapításának időpontjától,” szöveg,
- h) 34. § (1) bekezdésében a „kivéve, ha a közjegyző szolgálata előbb megszűnik” szövegrész helyébe a „kivéve, ha a közjegyző szolgálat előbb megszűnik, vagy a miniszter a közjegyzői kinevezés érvénytelenségét állapítja meg” szöveg

lép.

2. A közjegyzői ügyvitel szabályairól szóló 37/2003. (X. 29.) IM rendelet módosítása

3. §

A közjegyzői ügyvitel szabályairól szóló 37/2003. (X. 29.) IM rendelet 50. § (6) bekezdésében a „közjegyző szolgálata megszűnt, vagy áthelyezték” szövegrész helyébe a „közjegyző szolgálata megszűnt, közjegyzői kinevezés érvénytelenségét állapították meg, vagy a közjegyzőt áthelyezték” szöveg lép.

3. A Közjegyzői Levéltár tevékenységével összefüggő szakmai követelményekről szóló 62/2009. (XII. 17.) IRM rendelet módosítása

4. §

A Közjegyzői Levéltár tevékenységével összefüggő szakmai követelményekről szóló 62/2009. (XII. 17.) IRM rendelet

- a) 1. §-ában a „közokiratokról,” szövegrész helyébe a „köziratokról,” szöveg,
- b) 17. §-t megelőző alcímében a „megszűnése,” szövegrész helyébe a „megszűnése, a közjegyzői kinevezés érvénytelenségének megállapítása” szöveg,
- c) 18. §-ában a „megszűnése” szövegrész helyébe a „megszűnése vagy a közjegyzői kinevezés érvénytelenségének megállapítása” szöveg,
- d) 19. § (1) bekezdésében a „megszűnése” szövegrész helyébe a „megszűnése vagy a közjegyzői kinevezés érvénytelenségének megállapítása” szöveg,
- e) 29. § (3) bekezdésében „a közokiratokról,” szövegrész helyébe a „köziratokról,” szöveg

lép.

4. A bírósági végrehajtás szervezetéről szóló 16/2001. (X. 26.) IM rendelet módosítása

5. § (1) A bírósági végrehajtás szervezetéről szóló 16/2001. (X. 26.) IM rendelet 9. § (2) bekezdése a következő e) ponttal egészül ki:
[A pályázati hirdetményben (a továbbiakban: hirdetmény) fel kell tüntetni]
 „e) a pályázathoz mellékelendő iratok, igazolások körét és a Vht. 233. § (2) bekezdés a)–d) pontjában foglalt feltételek igazolásának módját.”
- (2) A bírósági végrehajtás szervezetéről szóló 16/2001. (X. 26.) IM rendelet 10. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:
 „10. § (1) A pályázatot a kamara elnökéhez kell benyújtani, és mellékelni kell hozzá
 a) a kinevezési feltételek fennállását igazoló okiratok eredeti példányát vagy hiteles másolatát,
 b) a részletes szakmai önéletrajzot,
 c) a pályamunkát.
 (2) Az (1) bekezdésben meghatározottakon túl a Vht. 233. § (2) bekezdés a)–d) pontjában foglalt feltételek igazolása céljából kiállított hatósági bizonyítvánnyal összefüggésben a pályázathoz mellékelni kell
 a) a hatósági bizonyítvány kiadása iránti eljárásért fizetendő igazgatási szolgáltatási díj megfizetésének igazolását, vagy
 b) ha a hatósági bizonyítvány kiadása iránti kérelmét a pályázó a kamara elnöksége adatigénylésének kezdeményezése útján terjeszti elő, a bünyügyi nyilvántartó szerv által teljesített adatszolgáltatás rendjéről, valamint a bünyügyi nyilvántartásokban kezelt adatok igazolására kiállított hatósági bizonyítvány kiadásának részletes eljárási rendjéről szóló 22/2009. (VI. 19.) IRM rendelet 6. § (1)–(3) és (6) bekezdésében meghatározott adatokat és nyilatkozatokat.
 (3) Ha a pályázó a kamara elnökségénél bünyügyi személyes adatainak igazolására adatigénylést kezdeményez, az adatigénylést haladéktalanul meg kell küldeni a bünyügyi nyilvántartó szervhez.”
- (3) A bírósági végrehajtás szervezetéről szóló 16/2001. (X. 26.) IM rendelet a következő 10/A. §-sal egészül ki:
 „10/A. § (1) A pályamunka a választott tárgykör szakmai szempontok szerinti írásbeli kidolgozása, amely a pályázónak a tárgykörről vonatkozó elméleti felkészültségéről és a gyakorlatban való alkalmazásának ismereteiről tanúskodik.
 (2) A miniszter az általa vezetett minisztérium (a továbbiakban: minisztérium) honlapján – az Országos Igazságszolgáltatási Tanács Hivatalának és a kamarának a javaslatát beszerelve – közzéteszi azoknak a témaköröknek a felsorolását, amelyek tárgyában pályamunka készíthető a pályázatra.
 (3) A pályamunka terjedelme legalább 48 000 karakter, amelybe nem számít bele a fedlap, a tartalomjegyzék, a felhasznált irodalom jegyzéke, valamint azon mellékletek, amelyek nem a szakdolgozat szerzőjének szellemi termékei.”
- (4) A bírósági végrehajtás szervezetéről szóló 16/2001. (X. 26.) IM rendelet 11. §-a helyébe az alábbi rendelkezés lép:
 „11. § (1) A pályázati határidő utolsó napján postára adott és a kamarai meghallgatás napjáig beérkezett pályázatokat határidőben beadottnak kell tekinteni.
 (2) A kamara a határidőben, valamennyi melléklettel ellátott pályázatot benyújtó személyeket meghallgatja.
 (3) A kamara a véleményét a pályázat tartalma és mellékletei, a pályázó személyes meghallgatása, a kamarai nyilvántartási adatai és a bünyügyi nyilvántartó szerv által kiállított hatósági bizonyítvány adattartalma alapján alakítja ki.
 (4) A kamara a pályázati határidő leteltétől számított harminc napon belül a pályázatokat elbírálja, és a pályázókról kialakított véleményét kinevezési javaslatba foglalja, amelyet felterjeszt a miniszterhez.”
- (5) A bírósági végrehajtás szervezetéről szóló 16/2001. (X. 26.) IM rendelet 14. § (2) bekezdés b) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:
(Az önálló végrehajtó vagy a végrehajtói iroda az általa alkalmazni kívánt személy önálló végrehajtóhelyettesi vagy önálló végrehajtójelölti névjegyzékbe történő felvétele iránti kérelemhez mellékelni köteles:)
 „b) az alkalmazni kívánt személy nyilatkozatát, amelyben maga is kéri az önálló végrehajtó-helyettesi vagy önálló végrehajtójelölti névjegyzékbe vételét, valamint a 10. § (2) bekezdésében meghatározott iratokat,”
- (6) A bírósági végrehajtás szervezetéről szóló 16/2001. (X. 26.) IM rendelet a a következő 15. §-sal egészül ki:
 „15. § (1) A nem végrehajtó természetes személy a végrehajtói irodai tagság létesítésének engedélyezése iránti eljárásban a 10. § (2) bekezdésében foglaltakat, valamint a Vht. 254/B. § (3) bekezdés a) és b) pontjában foglalt feltételek fennállását igazoló okiratokat, vagy azok hiteles másolatait a kérelméhez csatolja.
 (2) A végrehajtói irodai tagság létesítésének engedélyezése iránti eljárásban gazdasági társaság természetes személy tagja a Vht. 233. § (2) bekezdés a)–d) pontjában meghatározott körülmény igazolására irányuló kérelmét a 10. § (2) bekezdésében foglaltak szerint terjeszti elő.”
- (7) A bírósági végrehajtás szervezetéről szóló 16/2001. (X. 26.) IM rendelet 16. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:
 „(2) A hirdetménynek – a megyei bírósági végrehajtó-helyettesi és végrehajtó-jelölti pályázatok esetén a pályamunka elkészítéséről szóló tájékoztatás kivételével – a 9. § (2) bekezdésében foglaltakat kell tartalmaznia.”

- 6. §** A bírósági végrehajtás szervezetéről szóló 16/2001. (X. 26.) IM rendelet
- a) 12. § (2) bekezdésében a „mellékleteikkel együtt” szövegrész helyébe a „mellékleteikkel, valamint a bünyügyi nyilvántartó szerv által kiállított hatósági bizonyítványokkal együtt” szöveg,
 - b) 14. § (3) bekezdésében a „benyújtott iratokat” szövegrész helyébe a „benyújtott iratokat és a bünyügyi nyilvántartó szerv által kiállított hatósági bizonyítványt” szöveg,
 - c) 17. §-ában a „10. §-t kell megfelelően” szövegrész helyébe a „10. § (1) bekezdését kell” szöveg,
 - d) 18. § (1) bekezdésében a „bünyügyi nyilvántartásnak a pályázóra vonatkozó adatait;” szövegrész helyébe a „bünyügyi nyilvántartó szerv által kiállított hatósági bizonyítvány adattartalmát;” szöveg,
 - e) 21. § (1) bekezdésében az „az Igazságügyi és Rendészeti Minisztériumban (a továbbiakban: minisztérium)” szövegrész helyébe a „a minisztériumban” szöveg,
 - f) 25. § (2) bekezdésében „A miniszter tájékoztatót ad ki azoknak a témaköröknek a felsorolásáról,” szövegrész helyébe „A miniszter a minisztérium honlapján közzéteszi azoknak a témaköröknek a felsorolását,” szöveg,
 - g) 25. § (3) bekezdésében a „10. § (4) bekezdésében” szövegrész helyébe a „10/A. § (3) bekezdésében” szöveg,
 - h) 57. § (1) bekezdés c) pontjában a „szolgálat megszűnt,” szövegrész helyébe a „szolgálat megszűnt, végrehajtói kinevezése érvénytelenségét a miniszter megállapította,” szöveg lép.
- 7. §** Hatályát veszti a bírósági végrehajtás szervezetéről szóló 16/2001. (X. 26.) IM rendelet
- a) 9. § (2) bekezdés c) pontjában az „és a bünyügyi nyilvántartás megkeresésére vonatkozó hozzájáruló nyilatkozatadásának” szövegrész,
 - b) 12. § (4) bekezdésében az „– a Vht. 233. §-ának (3) bekezdésében foglalt eljárás lefolytatását követően –” szövegrész.

5. A bírósági végrehajtási ügyvitelről és pénzkezelésről szóló 1/2002. (I. 17.) IM rendelet módosítása

- 8. §** A bírósági végrehajtási ügyvitelről és pénzkezelésről szóló 1/2002. (I. 17.) IM rendelet
- a) 4. §-ában a „végrehajtó szolgálata megszűnt, őt más székhelyre helyezték át” szövegrész helyébe a „végrehajtó szolgálata megszűnt, a végrehajtói kinevezés érvénytelenségét állapították meg, a végrehajtót más székhelyre helyezték át” szöveg,
 - b) 29/A. § (7) bekezdésében a „vagy az önálló bírósági végrehajtói szolgálata megszűnt” szövegrész helyébe „az önálló bírósági végrehajtó szolgálata megszűnt, vagy a végrehajtói kinevezés érvénytelenségét állapították meg,” szöveg,
 - c) 36. §-ában a „végrehajtó szolgálata megszűnik,” szövegrész helyébe a „végrehajtó szolgálata megszűnik, vagy a végrehajtói kinevezés érvénytelenségét állapították meg, a végrehajtó” szöveg,
 - d) 46/C. § (5) bekezdésében a „szolgálat megszűnéséig” szövegrész helyébe a „szolgálat megszűnéséig (a kinevezés érvénytelenségének megállapításáig)” szöveg lép.

6. A közvetítói névjegyzék vezetéséről szóló 3/2003. (III. 13.) IM rendelet módosítása

- 9. §** A közvetítói névjegyzék vezetéséről szóló 3/2003. (III. 13.) IM rendelet 5. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:
- „5. § (1) A névjegyzékbe történő felvétel iránti kérelem (a továbbiakban: kérelem) mellékleteként a természetes személynek csatolnia kell
- a) a felsőfokú végzettséget igazoló okirat közjegyző által hitelesített másolatát,
 - b) a szakmai gyakorlat időtartamát igazoló okiratot és
 - c) a névjegyzékbe vételi eljárás igazgatási szolgáltatási díjának megfizetését igazoló, a fizetési számla megterhelését tartalmazó napi fizetési számla kivonatát, vagy a fizetési számlára történő készpénzbefizetést igazoló kitöltött szelvényrész, vagy annak másolatát.
- (2) Az (1) bekezdésben meghatározottakon túl a Tv. 5. § (1) bekezdés c) pontjában foglalt feltételek vizsgálata céljából a kérelemhez mellékelni kell
- a) a hatósági erkölcsi bizonyítvány eredeti példányát,
 - b) ha a hatósági bizonyítvány kiadása iránti adattovábbítási kérelmét a névjegyzékbe vételét kérő természetes személy a bünyügyi nyilvántartó szervnél terjeszti elő, a hatósági bizonyítvány kiadására irányuló, eljárásért fizetendő igazgatási szolgáltatási díj megfizetésének igazolását, vagy

c) ha a hatósági bizonyítvány kiadása iránti kérelmét a névjegyzékbe vételét kérő természetes személy a miniszter adatigénylésének kezdeményezése útján terjeszti elő, a bünyügyi nyilvántartó szerv által teljesített adatszolgáltatás rendjéről, valamint a bünyügyi nyilvántartásokban kezelt adatok igazolására kiállított hatósági bizonyítvány kiadásának részletes eljárási rendjéről szóló 22/2009. (VI. 19.) IRM rendelet 6. § (1)–(3) és (6) bekezdésében meghatározott adatokat és nyilatkozatokat.

(3) Ha a névjegyzékbe vételét kérő természetes személy a miniszternél bünyügyi személyes adatainak igazolására adatigénylést kezdeményez, az adatigénylést haladéktalanul meg kell küldeni a bünyügyi nyilvántartó szervhez.

(4) A szakmai gyakorlatot a munkáltató által kiállított igazolással, munkaviszonyt (munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyt) igazoló szerződéssel vagy kinevezési okirattal kell igazolni.

(5) A kérelem mellékleteként a kérelmező csatolhatja a nyelvismeret, egyéb szakirányú végzettség, szakvizsga, tudományos fokozat és szakmai testületi tagság igazolására irányuló okirat másolatát."

- 10. §** A közvetítői névjegyzék vezetéséről szóló 3/2003. (III. 13.) IM rendelet 6. § (1) bekezdés c) pontjában a „fizetési számla megterhelését tartalmazó napi kivonatot, vagy a postai készpénzáttutalási megbízás igazoló szelvényrészét” szövegrész helyébe a „fizetési számla megterhelését tartalmazó napi fizetési számla kivonatát, vagy a fizetési számlára történő készpénzbefizetést igazoló kitöltött szelvényrészét,” szöveg lép.

7. A bünyügyi nyilvántartó szerv által teljesített adatszolgáltatás rendjéről, valamint a bünyügyi nyilvántartásban kezelt adatok igazolására kiállított hatósági bizonyítvány kiadásának részletes eljárási rendjéről szóló 22/2009. (VI. 19.) IRM rendelet módosítása

- 11. §** (1) A bünyügyi nyilvántartó szerv által teljesített adatszolgáltatás rendjéről, valamint a bünyügyi nyilvántartásban kezelt adatok igazolására kiállított hatósági bizonyítvány kiadásának részletes eljárási rendjéről szóló 22/2009. (VI. 19.) IRM rendelet 6. §-a a következő (6) bekezdéssel egészül ki:
- „(6) Ha a kérelmező valamely eljárásban – törvény rendelkezése alapján – bünyügyi személyes adatainak az igazolása céljából az eljáró szervnél, annak adatigénylését kezdeményezve terjeszti elő adattovábbítási kérelmét, az adattovábbítási eljárásért fizetendő igazgatási szolgáltatási díj megfizetésekor az átutalás közlemény rovatában fel kell tüntetni a „#31010” technikai számot. A kérelmező az adatigénylést kezdeményező, teljes bizonyító erejű magánokiratba foglalt nyilatkozatát és az adattovábbítási eljárásért fizetendő igazgatási szolgáltatási díj megfizetését igazoló átutalási megbízás másolatát, elektronikus kapcsolattartás esetén az adatigénylést kezdeményező nyilatkozatát és az igazgatási szolgáltatási díj megfizetését igazoló tranzakcióazonosító kódot az eljáró szerv részére megküldi, amely azt az adatigényléshez csatolja.”
- (2) A bünyügyi nyilvántartó szerv által teljesített adatszolgáltatás rendjéről, valamint a bünyügyi nyilvántartásban kezelt adatok igazolására kiállított hatósági bizonyítvány kiadásának részletes eljárási rendjéről szóló 22/2009. (VI. 19.) IRM rendelet 8. §-a a következő (6) bekezdéssel egészül ki:
- „(6) Ha a Központi Hivatal az adattovábbítási eljárást megszünteti, e tényről a kérelmező kezdeményezése alapján adatigénylőként eljáró szervet haladéktalanul értesíti.”
- (3) A bünyügyi nyilvántartó szerv által teljesített adatszolgáltatás rendjéről, valamint a bünyügyi nyilvántartásban kezelt adatok igazolására kiállított hatósági bizonyítvány kiadásának részletes eljárási rendjéről szóló 22/2009. (VI. 19.) IRM rendelet
- a) 6. § (1) bekezdésében a „kérőlapon vagy elektronikus űrlapon előterjesztett” szövegrész helyébe a „kérőlapon, elektronikus űrlapon vagy – törvény rendelkezése alapján – valamely eljárásban, az eljáró szerv adatigénylésének kezdeményezése útján előterjesztett” szöveg,
- b) 6. § (1) bekezdés e) pontjában az „alapján előterjesztett” szövegrész helyébe az „alapján, adattovábbítási kérőlapon vagy elektronikus űrlapon előterjesztett” szöveg,
- c) 6. § (1) bekezdés f) pontjában a „ha a kérelmező” szövegrész helyébe a „ha – adattovábbítási kérőlapon vagy elektronikus űrlapon előterjesztett adattovábbítási kérelem esetén – a kérelmező” szöveg lép.

8. Záró rendelkezések

- 12. §** Ez a rendelet a kihirdetését követő ötödik napon lép hatályba, és a hatálybalépését követő napon hatályát veszti.

Dr. Forgács Imre s. k.,
igazságügyi és rendészeti miniszter

**A közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter 16/2010. (III. 12.) KHEM rendelete
a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer járművek-zaj alrendszerére vonatkozó
kölcsonös átjárhatóságot biztosító műszaki előírásokról**

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 88. § (2) bekezdés 20. pontjában kapott felhatalmazás alapján, a közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter feladat- és hatásköréről szóló 133/2008. (V.14.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés a) pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva, a következőket rendelem el:

- 1. §** A rendelet 1. melléklete a hagyományos vasúti rendszer egészén vagy részén közlekedő
- a) dízel vagy villamos motorvonatok,
 - b) dízel vagy villamos vontató járművek,
 - c) személykocsik,
 - d) teherkocsik, ideértve a közúti járművek szállítására tervezett vasúti teherkocsikat,
- [a továbbiakban a)–d) pontok együtt: járművek] által kibocsátott zaj vizsgálatának részletes szabályait, illetve az alrendszer hitelesítési eljárása során alkalmazandó modulok és vizsgálati eljárások lebonyolításának követelményeit határozza meg.
- 2. §** Ez a rendelet a kihirdetését követő 15. napon lép hatályba, rendelkezéseit a hatálybalépését követően indult eljárásokban kell alkalmazni.
- 3. §** Ez a rendelet a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer járművek-zaj alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló 2005. december 23-i 2006/66/EK bizottsági határozatnak való megfelelést szolgálja.

Hónig Péter s. k.,
közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter

1. melléklet a 16/2010. (III. 12.) KHEM rendelethez

A hagyományos transzeurópai vasúti rendszer járművek zaj alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírások**1. Bevezetés****1.1. Műszaki alkalmazási terület**

Ez az átjárhatósági műszaki előírás (továbbiakban: „ÁME”) az Európai Parlament és Tanács 2001. március 19-i 2001/16/EK Irányelve (továbbiakban: 2001/16/EK irányelv) II. melléklet 1. pontjában található felsorolásban szereplő jármű alrendszert érinti.

A jármű alrendszerrel kapcsolatos bővebb tájékoztatás a 2. fejezetben található.

Ez az ÁME az áruszállító kocsik, mozdonyok, többrészes egységek és személykocsik által kibocsátott zajra vonatkozik.

1.2. Földrajzi alkalmazási terület

Ezen ÁME földrajzi hatálya a 2001/16/EK irányelv I. mellékletében leírt hagyományos transzeurópai vasúti rendszer.

1.3. Ezen ÁME tartalma

A 2001/16/EK irányelv 5. cikkének (3) bekezdésével összhangban ez az ÁME:

- a) jelzi annak tervezett hatályát (az irányelv I. mellékletében említett hálózatrész vagy járművek; az irányelv II. mellékletében említett alrendszer vagy annak egy része) – 2. fejezet;
- b) alapvető követelményeket állapít meg minden érintett alrendszerre és azok más alrendszerekkel való kapcsolódási pontjaira vonatkozóan – 3. fejezet;
- c) megállapítja az alrendszer és annak más alrendszerekkel való kapcsolódási pontjai által elérendő működési és műszaki előírásokat. Szükség esetén ezek az előírások változhatnak az alrendszer használatától függően, például az irányelv I. mellékletében megadott vonal-, csomópont- és/vagy jármű-kategóriáktól függően – 4. fejezet;
- d) meghatározza az európai előírások, köztük az európai szabványok tárgyát képező, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket és kapcsolódási pontokat, amelyek szükségesek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer átjárhatóságának eléréséhez – 5. fejezet;
- e) megállapítja a megfelelőség vagy használatra való alkalmasság értékelési eljárásait az összes szóban forgó esetben. Ez különösen kiterjed a 93/465/EGK határozatban definiált modulokra, vagy indokolt esetben a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségének, illetve használatra való alkalmasságának vizsgálatára használt konkrét eljárásokra és az alrendszerek "EK" hitelesítésére – 6. fejezet;
- f) jelzi az ÁME végrehajtásának stratégiáját. Ez különösen az annak érdekében teljesítendő fázisok pontosításához szükséges, hogy a jelenlegi helyzet fokozatosan átalakuljon a végleges helyzetté, amelyben az ÁME-nek való megfelelés a norma – 7. fejezet;
- g) az érintett személyzet esetében jelzi az érintett alrendszer működéséhez és karbantartásához, valamint az ÁME végrehajtásához szükséges szakmai képezéseket, illetve a munkaegészségügyi és biztonsági feltételeket – 4. fejezet.

Továbbá, az 5. cikk (5) bekezdésével összhangban valamennyi ÁME esetében rendelkezni lehet különös esetekről; ezek a 7. fejezetben találhatók.

Végül ez az ÁME a 4. fejezetben tartalmazza a fenti 1.1. és 1.2. bekezdésben jelzett hatályra vonatkozó üzemeltetési és karbantartási szabályokat.

2. Az alrendszer/alkalmazási terület meghatározása

2.1. Az alrendszer meghatározása

A jelen ÁME tárgyát képező járművek közé tartoznak a hagyományos transzeurópai vasúthálózat egészén vagy egy részén valószínűleg közlekedő mozdonyok, többrészes egységek, áruszállító kocsik és személykocsik. Az áruszállító kocsik közé tartoznak a teherautók szállítására szánt járművek is.

E járművek közé tartoznak azok, amelyeket nemzetközi használatra szántak és azok is, amelyeket csak nemzeti (meghatározott) használatra szántak, kellő mértékben figyelembe véve a járművek helyi, regionális vagy távolsági használatát.

A jármű alrendszer zaj ÁME a hagyományos járművek által keltett állási, indulási és elhaladási zajjal, valamint a vezetőfülke belső zajával kapcsolatban tartalmaz határértékeket.

2.2. Az alrendszer kapcsolódási pontjai

Ez a zaj ÁME az alábbiakkal kapcsolódik:

- áruszállító kocsik alrendszer, amelynek ÁME-je az elsődleges prioritású ÁME-k közé tartozik a 2001/16/EK irányelv 23. cikkének (1a) bekezdése szerint a következők tekintetében:

- elhaladási zaj,
- állási zaj,

- mozdonyok, többrészes egységek és kocsik alrendszer, amelynek ÁME-je nem tartozik az elsődleges prioritású ÁME-k közé a 2001/16/EK irányelv 23. cikke (1b) bekezdése szerint, és még nem létezik a következők tekintetében:

- állási zaj,
- indulási zaj,
- elhaladási zaj,
- a vezetőfülke belső zaja, indokolt esetben.

3. Alapvető követelmények

3.1. Általános tudnivalók

A jelen ÁME hatályában a jelen ÁME 3. fejezetében említett, alapvető vonatkozó műszaki követelmények teljesítését a 4. fejezetben ismertetett előírásoknak való megfelelés biztosítja az alrendszer esetében, amit az alrendszer hitelesítésének pozitív ellenőrzési eredménye igazol a 6. fejezetben leírtak szerint.

Ennek ellenére, ha az alapvető követelmények egy részére nemzeti szabályok vonatkoznak

- az ÁME-ben közölt nyitott és fenntartott pontok,
- a 2001/16/EK irányelv 7. cikke szerinti eltérés, és
- a jelen ÁME 7.6. részében leírt konkrét esetek

miatt, az érintett tagállam felelőssége alatti eljárásokkal összhangban el kell végezni a megfelelő megfelelési vizsgálatot.

A 2001/16/EK irányelv 4. cikkének (1) bekezdése szerint a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer, annak alrendszerei és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeres elemek – a

kapcsolódási pontokat is ideértve – megfelelnek az irányelv III. mellékletében megállapított alapvető követelményeknek.

3.2. Alapvető követelmények

Az alapvető követelmények a következőket érintik:

- biztonság,
- megbízhatóság és rendelkezésre állás,
- egészségvédelem,
- környezetvédelem,
- műszaki összeegyeztethetőség.

Ezek a követelmények általános és az egyes alrendszerekre vonatkozó konkrét követelményeket tartalmaznak.

3.3. Általános alapvető követelmények

3.3.1. Környezetvédelem

A 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.4.4. pontja szerinti alapvető követelmény: A hagyományos transzeurópai vasúti rendszernek be kell tartania a zajszennyezésre vonatkozó, meglévő rendelkezéseket.

A járművek által kibocsátott zaj szempontjából a járművek alrendszere vonatkozásában ezzel az alapvető követelménnyel a következő alrendszerek előírásai foglalkoznak:

- elhaladási zaj (4.2.1.1. és 4.2.2.4. alapparaméter),
- állási zaj (4.2.1.2. és 4.2.2.2. alapparaméter),
- indulási zaj (4.2.1.3. alapparaméter),
- a mozdonyok, többrészes egységek és motorkocsik vezetőfülkéjének belső zaja (4.2.3. alapparaméter).

3.4. A járművek alrendszerére vonatkozó konkrét alapvető követelményekkel kapcsolatos szempontok

A járművek alrendszerére vonatkozó konkrét alapvető követelmények irrelevánsak a járművek által kibocsátott zaj szempontjából.

4. Az alrendszer jellemzői

4.1. Bevezetés

A 2001/16/EK irányelv tárgyát képező hagyományos transzeurópai vasúti rendszer, amelynek része a járművek alrendszere, olyan integrált rendszer, amelynek egységességét igazolni kell. Ezt az egységességet különösen az alrendszer műszaki előírásai, a felsőbb szintű rendszerhez való kapcsolódási pontjai és az üzemeltetési és karbantartási szabályok szempontjából kell ellenőrizni.

Figyelembe véve az összes alkalmazandó alapvető követelményt, ebben a 4. fejezetben található a járművek alrendszerének jellemzése a járművek által kibocsátott zaj szempontjából.

Ez az ÁME az új járművekre, illetve – ha azt a 7.2. fejezet rendelkezései előírják – a felújított vagy korszerűsített járművekre vonatkozik.

A jelen ÁME 4.2. részét csak akkor kell alkalmazni, ha a járműveket a 2001/16/EK irányelv 14. cikkének (1) vagy (3) bekezdésével összhangban helyezik üzembe.

4.2. Az alrendszer működési és műszaki előírásai

A 3. fejezetben ismertetett alapvető követelmények fényében a járművek alrendszerének a járművek által kibocsátott zajjal kapcsolatos működési és műszaki előírásai az alábbiak:

- állási zaj (4.2.1.2. és 4.2.2.2. alapparaméter),
- indulási zaj (4.2.2.3. alapparaméter),
- elhaladási zaj (4.2.1.1. és 4.2.2.4. alapparaméter),
- a mozdonyok, többrészes egységek és motorkocsik vezetőfülkéjének belső zaja (4.2.3. alapparaméter)

Az infrastruktúra karbantartására használt gépeket mozdonyoknak kell tekinteni az áthelyezési út során, de működés közben nem kell megfelelniük ennek az ÁME-nek.

4.2.1. Az áruszállító kocsik által kibocsátott zaj

Az áruszállító kocsik által kibocsátott zaj elhaladási és állási zajra oszlik.

Az áruszállító kocsik elhaladási zaját nagymértékben befolyásolja azok gördülési zaja (a kerék és a sín érintkezési zaja), ami a sebesség függvénye.

Magát a gördülési zajt a kerék és a sín együttes egyenetlensége, valamint a sín és a kerékpár dinamikus viselkedése okozza.

Az elhaladási zaj jellemzésére kiválasztott paraméterek az alábbiak:

- a hangnyomás szintje a meghatározott mérési mód szerint,
- a mikrofon pozíciója,
- a kocsik sebessége,
- a sín egyenetlensége,
- a vágány dinamikus és sugárzási viselkedése.

Az áruszállító kocsik állási zaját csak akkor kell figyelembe venni, ha a kocsit olyan kiegészítő berendezésekkel szerelték fel, mint például motorok, áramfejlesztők, hűtőrendszerek. Ez leginkább a hűtőkocsikra érvényes.

Az állási zaj jellemzésére kiválasztott paraméterek az alábbiak:

- a hangnyomás szintje a meghatározott mérési mód és mikrofonpozíció szerint,
- üzemi feltételek.

4.2.1.1. Az elhaladási zaj határértékei

Az elhaladási zaj meghatározására az egyenértékű A-hangnyomásszint $L_{pAeq, T}$ szolgál, amelyet az elhaladás ideje alatt a vágány középvonalától 7,5 m távolságra, a vágány felső síkja fölött pedig 1,2 m magasan mérnek. A méréseket a MSZ EN ISO 3095 szabvány szerint végzik kivéve, ha a referenciavágány megfelel az A1.4. mellékletben megállapított követelményeknek. A referenciavágányt megkülönböztetés nélküli módon teszik hozzáférhetővé.

Az áruszállító kocsik elhaladási zajának a fent megállapított feltételek szerinti $L_{pAeq, T}$ határértékeit az 1. táblázat tartalmazza.

1. táblázat
Az áruszállító kocsik elhaladási zajának $L_{pAeq,T}$ határértékei

Kocsi	$L_{pAeq,T}$
Új kocsik legfeljebb $0,15\text{ m}^{-1}$ átlagos hosszegységenkénti tengelyszámmal (apl), 80 km/h mellett	$\leq 82\text{ dB(A)}$
A 2001/16/EK irányelv 14. cikkének (3) bekezdésével összhangban felújított vagy korszerűsített kocsik legfeljebb $0,15\text{ m}^{-1}$ átlagos hosszegységenkénti tengelyszámmal (apl), 80 km/h mellett	$\leq 84\text{ dB(A)}$
Új kocsik $0,15\text{ m}^{-1}$ és $0,275\text{ m}^{-1}$ közötti átlagos hosszegységenkénti tengelyszámmal (apl), 80 km/h mellett	$\leq 83\text{ dB(A)}$
A 2001/16/EK irányelv 14. cikkének (3) bekezdésével összhangban felújított vagy korszerűsített kocsik $0,15\text{ m}^{-1}$ és $0,275\text{ m}^{-1}$ közötti átlagos hosszegységenkénti tengelyszámmal (apl), 80 km/h mellett	$\leq 85\text{ dB(A)}$
Új kocsik $0,275\text{ m}^{-1}$ -nél nagyobb átlagos hosszegységenkénti tengelyszámmal (apl), 80 km/h mellett	$\leq 85\text{ dB(A)}$
A 2001/16/EK irányelv 14. cikkének (3) bekezdésével összhangban felújított vagy korszerűsített kocsik $0,275\text{ m}^{-1}$ -nél nagyobb átlagos hosszegységenkénti tengelyszámmal (apl), 80 km/h mellett	$\leq 87\text{ dB(A)}$

Az "apl" érték a tengelyek számának és az ütközők közötti hosszúság hányadosa.

A vonat elhaladási zaját 80 km/h és a maximális, de 190 km/h-nál kisebb sebesség mellett mérik. A 80 km/h mellett mért érték és a legnagyobb sebességen mért, de az $L_{pAeq,T}(80\text{ km/h}) = L_{pAeq,T}(v) - 30 \times \log(v/80\text{ km/h})$ egyenlettel 80 km/h-ra vonatkoztatott érték közül a nagyobbat kell összehasonlítani a határértékekkel (lásd: 1. táblázat). A MSZ EN ISO/IEC 3095 szabványban említett többi sebességet nem kell figyelembe venni.

4.2.1.2. Az állási zaj határértékei

Az állási zaj meghatározására az egyenértékű A-hangnyomásszint $L_{pAeq,T}$ szolgál a MSZ EN ISO 3095 szabvány 7.5. fejezetével összhangban, az A. mellékletben meghatározott eltérésekkel. Az áruszállító kocsik állási zajának a vágány középvezetől 7,5 m távolságra, a vágány felső síkja fölött pedig 1,2 m magasságban mért határértékeit az 1. táblázat adja meg. A hangnyomás szintjét az $L_{pAeq,T}$ jelzi.

2. táblázat

Az áruszállító kocsik állási zajának $L_{pAeq,T}$ határértéke

Kocsi	$L_{pAeq,T}$
Minden áruszállító kocsi	$\leq 65 \text{ dB(A)}$

Az állási zaj esetében meghatározott érték az ÁME A. melléklet 1.1. pontjában meghatározott mérési pontokban mért összes érték energiaátlagja.

4.2.2. A mozdonyok, többrészes egységek és személykocsik által kibocsátott zaj

4.2.2.1. Bevezetés

A mozdonyok, többrészes egységek és személykocsik által kibocsátott zaj állási, indulási és elhaladási zajra oszlik. A vezetőfülkén belüli zajt is figyelembe kell venni.

Az állási zajt nagymértékben befolyásolják a kiegészítők, mint például hűtőrendszerek, légkondicionálók és kompresszorok.

Az indulási zaj a vontatási részegységek, mint például dízelmotorok és hűtőventilátorok, a kiegészítők és néha a kerékcúszás által keltett zajból tevődik össze.

Az elhaladási zajt nagymértékben befolyásolja a kerék és a sín kölcsönhatásából eredő gördülési zaj, amely a sebesség függvénye.

Magát a gördülési zajt a kerék és a sín együttes egyenetlensége, valamint a sín és a kerékpár dinamikus viselkedése okozza.

Alacsonyabb sebességen a kiegészítők és a vontató-berendezések zaja is jelentős.

A kibocsátott zaj szintjét a következők jellemzik:

- a hangnyomás szintje a meghatározott mérési mód szerint,
- a mikrofon pozíciója,
- a jármű sebessége,
- a sín egyenetlensége,
- a vágány dinamikus és sugárzási viselkedése.

Az állási zaj jellemzésére kiválasztott paraméterek az alábbiak:

- a hangnyomás szintje a meghatározott mérési mód és mikrofonpozíció szerint,
- üzemi feltételek.

A többrészes egységek vagy megosztott hajtású, vagy egy vagy több célorientált motorkocsiból és kocsiból álló fix szerelvények. Az elektromos hajtású többrészes egységek rövidítése "EMU", a dízelhajtásúaké pedig "DMU". Ebben az ÁME-ben a "dízel" és a "dízelmotor" a vontatásra használt belsőégésű motor minden formáját jelenti. A két mozdonyból és kocsiból álló fix formációjú szerelvények nem tekinthetők többrészes egységnek, ha a mozdony más vonatszerelvényben is használható.

4.2.2.2. Az állási zaj határértékei

Az állási zaj határértékeit a vágány középvonalától 7,5 m távolságra, a vágány felső síkja fölött pedig 1,2 m magasságban határozzák meg. A mérési feltételeket a MSZ EN ISO 3095 szabvány határozza meg az A. mellékletben meghatározott eltérésekkel. A hangnyomás szintjét az $L_{pAeq, T}$ jelzi. A járművek zajkibocsátásának a fent említett feltételek melletti határértékeit a 3. táblázat adja meg.

3. táblázat

A villany- és dízelmozdonyok, EMU-k, DMU-k és az személykocsik állási zajának $L_{pAeq, T}$ határértékei

Járművek	$L_{pAeq, T}$
Villanymozdonyok	75
Dízelmozdonyok	75
EMU-k	68
DMU-k	73
Személykocsik	65

Az állási zaj esetében meghatározott érték az ÁME A. melléklet 1.1. pontjában meghatározott mérési pontokban mért összes érték energiaátlagja.

4.2.2.3. Az indulási zaj határértékei

Az indulási zaj határértékeit a vágány középvonalától 7,5 m távolságra, a vágány felső síkja fölött pedig 1,2 m magasan határozzák meg. A mérési feltételeket a MSZ EN ISO 3095 szabvány határozza meg az A. melléklet 1.2. részében meghatározott eltérésekkel. A hangnyomás szintjét az L_{pAFmax} jelzi. A járművek indulási zajának a fent megállapított feltételek melletti határértékeit a 4. táblázat adja meg.

4. táblázat

Jármű	$L_{pA_{\text{max}}}$
Villanymozdonyok $P < 4\,500\text{ kW}$ a kerékkoszorúnál	82
Villanymozdonyok $P \geq 4\,500\text{ kW}$ a kerékkoszorúnál	85
Dízelmozdonyok $P < 2\,000\text{ kW}$ a tengelynél	86
Jármű	$L_{pA_{\text{max}}}$
Dízelmozdonyok $P \geq 2\,000\text{ kW}$ a tengelynél	89
EMU-k	82
DMU-k $P < 500\text{ kW}$ / motor	83
DMU-k $P \geq 500\text{ kW}$ / motor	85

4.2.2.4. Az elhaladási zaj határértékei

Az elhaladási zaj határértékeit a vágány középvezetől 7,5 m távolságra, a vágány felső síkja fölött pedig 1,2 m magasságban határozzák meg a jármű 80 km/h sebessége mellett. A folyamatos zajsztint meghatározására az egyenértékű A-hangnyomásszint $L_{pA_{\text{eq,T}}}$ szolgál.

A méréseket a MSZ EN ISO 3095 szabvánnyal összhangban végzik az A. melléklet A1.3. és A1.4. részében meghatározott eltérésekkel. A referenciavágányt megkülönböztetés nélküli módon teszik hozzáférhetővé.

A vonat elhaladási zaját 80 km/h és a maximális, de 190 km/h-nál kisebb sebesség mellett mérik. A MSZ EN ISO 3095 szabványban említett többi sebességet nem kell figyelembe venni. A 80 km/h mellett mért érték és a legnagyobb sebességen mért, de az alábbi egyenlettel 80 km/h-ra vonatkoztatott érték közül a nagyobbat kell összehasonlítani a határértékekkel (lásd: 5. táblázat):

$$L_{pA_{\text{eq,T}}}(80\text{ km/h}) = L_{pA_{\text{eq,T}}}(v) - 30 \cdot \log(v/80\text{ km/h})$$

A villany- és dízelmozdonyok, EMU-k, DMU-k és személykocsik zajkibocsátásának fent megállapított feltételek melletti határértékeit az 5. táblázat tartalmazza.

5. táblázat

A villany- és dízelmozdonyok, EMU-k, DMU-k és az személykocsik elhaladási zajának $L_{pAeq, T}$ határértékei

Jármű	$L_{pAeq, T}$ 7,5 m-nél
Villanymozdonyok	85
Dízelmozdonyok	85
EMU-k	81
DMU-k	82
Személykocsik	80

4.2.3. A mozdonyok, többrészes egységek és motorkocsik vezetőfülkéjének belső zaja
A személykocsik belső zaját nem tekintik alapparaméternek. A vezetőfülkén belüli zajszint azonban fontos tényező. A vezetőfülkén belüli zajt a lehető legalacsonyabb szinten kell tartani a zaj forrásnál való korlátozásával és további megfelelő intézkedésekkel (hangszigeteléssel, hangelnyeléssel). A határértékeket a 6. táblázat adja meg.

6. táblázat

A villany- és dízelmozdonyokon, EMU-kon, DMU-kon és a hajtómotor nélküli távkapcsolású pótkocsikon belüli zaj $L_{pAeq, T}$ határértékei

A vezetőfülkén belüli zaj	$L_{pAeq, T}$	Mérési idő (T)
Álló helyzet (külső akusztikus figyelmeztetés során a kürt maximális hangnyomása, de a jármű előtt 5 m távolságban és a sín felső síkja fölött 1,6 m magasságban kevesebb, mint 125 dB(A) mellett)	95	3 mp
Legnagyobb sebesség a 190 km/h-nál kisebb sebességek esetében (nyílt területen belső és külső figyelmeztetések nélkül)	78	1 perc

A méréseket az alábbi körülmények között végzik:

- az ajtóknak és az ablakoknak csukva kell lenniük,
- a vontatott tehernek a megengedett legnagyobb teher kétharmadának kell lennie.

A legnagyobb sebesség mellett végzett mérések esetében a mikrofont a vezető fülének magasságába kell helyezni (ülő helyzetben) az elülső ablaktáblától a fülke hátsó fala felé kinyúló vízszintes sík középpontjában.

A kürt hangnyomásának méréséhez 8 db mikrofont helyeznek el egyenletes közönként a járművezető fejének pozíciója körül (ülő helyzetben) egy 25 cm sugarú körben egy vízszintes síkon. A nyolc érték számtani átlagát vetik össze a határértékkel.

Ez a táblázat a vezetőfülkére vonatkozik. Mindenesetre a vasúti társaságoknak és a személyzetüknek alkalmazniuk kell a munkavállalók fizikai tényezők (zaj) hatásának való expozíciójára vonatkozó egészségügyi és biztonsági minimumkövetelményekről szóló, 2003. február 6-i 2003/10/EK európai parlamenti irányelvet, illetve a munkavállalókat érő zajexpozícióra vonatkozó minimális egészségi és biztonsági követelményekről szóló 66/2005. (XII. 22.) EüM rendelet vonatkozó rendelkezéseit de az annak való megfelelés nem érinti a vezetőfülkével rendelkező járművek EK-hitelesítését.

4.3. A kapcsolódási pontok működési és műszaki előírásai

4.3.1. Hagyományos vasúti járművek alrendszer

Az áruszállító kocsik által kibocsátott zaj ezen ÁME-ben foglalt határértékeit tervezési paraméterként veszik figyelembe a hagyományos vasúti járművek ÁME-jének 4.2.4. (Fékezés) fejezetében és az alrendszer jóváhagyásának részeként a 6.2. fejezetében (Hagyományos vasúti áruszállító kocsik alrendszer).

4.3.2. Mozdonyok, többrészes egységek és személykocsik alrendszer

Ezek az ÁME-k még nem léteznek. A mozdonyok, többrészes egységek és személykocsik által kibocsátott zaj tekintetében azok konstrukciójának meg kell felelnie az ezen ÁME-k 4. fejezetében (Az alrendszer jellemzése) meghatározott határértékeknek.

4.4. Üzemeltetési szabályok

A 3. fejezet alapvető követelményeinek fényében nincsenek a járművek alrendszerre vonatkozó konkrét üzemeltetési szabályok a járművek által kibocsátott zaj vonatkozásában.

4.5. Karbantartási szabályok

- kerék-sín érintkezési paraméterek (kerékprofil),
- kerékhibák (laposságok, egyenetlenségek).

Lásd a Hagyományos vasúti járművek ÁME 4.2.8. fejezetében meghatározott karbantartási dokumentációt.

4.6. Szakmai képesítések

Nincsenek további követelmények a szakmai képesítésekről szóló európai jogszabályokkal összeegyeztethető meglévő európai és nemzeti jogszabályok terén.

4.7. Egészségvédelmi és biztonsági feltételek

A vezetőfülkék belső zajsztídjának jelenlegi határértékei megfelelnek a 2003/10/EK irányelv (tizenhetedik egyedi irányelv a 89/391/EGK irányelv 16. cikke (1) bekezdésének értelmében) 3. cikkében megállapított alacsonyabb beavatkozási expozíciós határértékeknek

- a csúcsértékek tekintetében,
- és általában a normál üzemi körülmények közötti átlagértékek tekintetében.

4.8. Infrastruktúra- és járműnyilvántartás

4.8.1. Infrastruktúra-nyilvántartás

Nem vonatkozik erre az ÁME-re.

4.8.2. Járműnyilvántartás

A járművek által kibocsátott zaj vonatkozásában az alábbi információkat kell szerepeltetni a járműnyilvántartásban:

- elhaladási zaj (4.2.1.1. és 4.2.2.4. alapparaméter),
- állási zaj (4.2.1.2. és 4.2.2.2. alapparaméter),
- indulási zaj (4.2.2.3. alapparaméter),
- a vezetőfülke belső zaja.

5. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek

5.1. Meghatározás

A 2001/16/EK irányelv 2. cikkének d) pontja szerint a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek "a berendezések olyan elemi rendszerelemei, rendszerelem csoportjai, szerkezeti részegységei vagy egésze, amelyeket beszereltek vagy beszerelni terveznek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát közvetlenül vagy közvetve meghatározó valamely alrendszerbe. A rendszerelem fogalma materiális és immateriális javakat, például szoftvert, egyaránt magában foglal".

Ez az ÁME nem határoz meg kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket.

6. A rendszerelemek megfelelőségének és/vagy használatra való alkalmasságának vizsgálata és az alrendszer hitelesítése

6.1. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek

Nem alkalmazható

6.2. A járművek alrendszer a járművek által kibocsátott zaj tekintetében

6.2.1. Vizsgálati eljárások

Az ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére a bejelentett szervezet EK-hitelesítést végez a 2001/16/EK irányelv VI. mellékletével összhangban.

Az ajánlatkérő EK-hitelesítési nyilatkozatot állít össze a járművek alrendszer esetében a zaj szempontot is beleértve a 2001/16/EK irányelv V. melléklet 18. cikkének bekezdésével összhangban.

6.2.2. Modulok

A zajjal kapcsolatos követelmények 4. fejezetben meghatározott hitelesítési eljárása esetén az ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője az alábbi modulok közül választhat:

- a típusvizsgálati eljárás (SB modul) a tervezési és fejlesztési szakasz esetében a gyártási szakasz egyik moduljával kombinálva:

- a gyártási Minőségirányítási rendszer eljárás (SD modul),
- vagy a termékhitelítési eljárás (SF modul),
- vagy a teljes minőségirányítási rendszer tervezési vizsgálattal eljárás (SH2 modul).

E modulokat a jelen ÁME B. melléklete ismerteti.

Az áruszállító kocsik zajjal kapcsolatos követelményeinek való megfelelés vizsgálata az áruszállító kocsik más követelményeinek a hagyományos vasúti járművek ÁME-jében meghatározott vizsgálati eljárásával azonos módon végezhető el.

Az SD modul csak akkor választható, ha az ajánlatkérő vagy bevonásuk esetén a fővállalkozók a választásuk szerinti bejelentett szervezet által jóváhagyott és felügyelt minőségirányítási rendszert működtetnek a gyártás, illetve végtermékek ellenőrzése és vizsgálata terén.

Az SH2 modul csak akkor választható, ha az ajánlatkérő vagy bevonásuk esetén a fővállalkozók a választásuk szerinti bejelentett szervezet által jóváhagyott és felügyelt minőségirányítási rendszert működtetnek a tervezés, gyártás, illetve végtermékek ellenőrzése és vizsgálata terén.

A következő további tényezőket veszik figyelembe a modulok használata esetén:

- tervezési fázis: SB modul, hivatkozással a modul 4.3. fejezetére, tervezési felülvizsgálat szükséges,
- gyártási fázis: az SD, SF és SH2 modulok gyártási fázisban való alkalmazása lehetővé teszi, hogy a járművek megfeleljenek a típusvizsgálati tanúsítvány leírása szerinti jóváhagyott típusnak. A pályázatnak különösen be kell mutatnia, hogy a gyártást és az összeszerelést a jóváhagyott típussal azonos részegységekkel és műszaki megoldásokkal végezték el.

6.2.3. Járművek alrendszer, zaj szempont

A Járművek alrendszer áruszállító járművek, mozdonyok, többrészes egységek és személykocsik által kibocsátott zaj szempontja esetében a vizsgálat alapja ez a fejezet.

Az EK-hitelesítés eljárásai: a jelen ÁME A. melléklete.

Az előírások felsorolása, a tesztelési eljárások ismertetése:

- A1. mérési feltételek, eltérések a MSZ EN ISO 3095 -től
- A1.1. állási zaj
- A1.2. indulási zaj
- A1.3. elhaladási zaj
- A1.4. referenciavágány az elhaladási zaj esetében.

7. Megvalósítás

7.1. Általános tudnivalók

Az ÁME-k végrehajtásakor figyelembe kell venni a hagyományos vasúthálózat teljes átjárhatóságra való általános áttérését.

Az áttérés támogatása érdekében az ÁME-k lehetővé teszik a fokozatos alkalmazást és a más ÁME-kkel való összehangolt megvalósítást.

7.2. Az ÁME felülvizsgálata

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 6. cikke (3) bekezdésének megfelelően az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) felelős a felülvizsgálat elkészítéséért és az ÁME-k korszerűsítéséért, valamint a megfelelő ajánlások megtételéért az irányelv 21. cikkében említett bizottság felé a technológia és a szociális követelmények terén bekövetkezett fejlődés figyelembevétele érdekében. Emellett más ÁME-k folyamatos elfogadása és felülvizsgálata ezt az ÁME-t is érintheti. A jelen ÁME javasolt változtatásait szigorú felülvizsgálatnak vetik alá, és hároméves tájékoztató időközönként kiadják az aktualizált ÁME-ket.

Bármely esetben az EK legkésőbb a jelen ÁME hatálybalépésének napjától számított hét év elteltével jelentést nyújt be a 27. cikk szerinti bizottságnak, és szükség esetén javaslatot a jelen ÁME felülvizsgálatára az alábbi kérdéskörökben:

1. az ÁME végrehajtásának értékelése, különös tekintettel a költségekre és hasznokra;
2. az L_{pAeq, T_p} határértékek folyamatos görbéjének az APL (hosszegységenkénti tengelyszám) függvényeként való felhasználása az áruszállító kocsik elhaladási zaja esetében, feltéve ha ez nem akadályozza a műszaki újítást, különös tekintettel a kocscsoportokra;
3. a kocsik, mozdonyok, többrészes egységek és személykocsik elhaladási (lásd: 7.2.) a pontos zajmérési kampányok eredményeivel összhangban, különösen figyelembe véve a műszaki haladást és a rendelkezésre álló technológiákat mind a vágányok, mind a járművek esetében, valamint a költség-haszon elemzéseket;
4. a dízelmozdonyok és többrészes egységek indulási zajának második lépcsős határértékei;
5. az infrastruktúra belefoglalása a zaj ÁME hatályába az Infrastruktúra ÁME-vel összehangolva;
6. az ÁME belefoglalása a kerékhibák megfigyelési rendszerébe. A kerékhibák hatással vannak a zajkibocsátásra.

7.3. Kétlépcsős megközelítés

Ajánlatos, hogy az ezen ÁME hatálybalépésétől számított nyolc éven belül megrendelendő vagy az ezen ÁME hatálybalépésétől számított tíz éven belül üzembe helyezendő új járművek esetében 5 dB(A) mértékű csökkentéssel alkalmazzák az ezen ÁME 4.2.1.1. és 4.2.2.4. szakaszát a DMU-k és az EMU-k kivételével. A két utóbbi esetben a csökkentés mértéke 2 dB(A). Ez az ajánlás csak alapul szolgál az ezen ÁME 4.2.1.1. és 4.2.2.4. szakaszának felülvizsgálatához az ÁME 7.2. részben említett felülvizsgálati eljárásával összefüggésben.

7.4. Utólagos szerelési program a zajcsökkentés érdekében

Tekintettel a vasúti járművek hosszú élettartamára, a meglévő járműállomány esetében is szükséges intézkedéseket tenni az észlelt zajszint ésszerű időn belüli jelentős mértékű csökkentésének előmozdítása érdekében, és ebben az áruszállító járművek elsőbbséget élveznek. A Bizottság kezdeményezéseket tesz az áruszállító járművek utólagos szerelési lehetőségeinek a megfelelő érdekelt felekkel történő megvitatására az iparágon belüli általános meggyőzés elérése érdekében.

7.5. A jelen ÁME alkalmazása új járművekre

A jelen ÁME-ben szereplő előírások az ÁME hatálya alá tartozó minden új járműre vonatkoznak. Új kocsik esetében teljes mértékben alkalmazni kell a hagyományos vasúti járművek ÁME-t.

7.5.1. Átmeneti időszak a külső zaj esetében

*

7.5.2. Indulási zaj

Az indulási zaj határértéke 2 dB(A)-val megemelhető a jelent ÁME hatálybalépésének napjától számított három éves átmeneti időszak alatt üzembe helyezett összes olyan DMU esetében, amelynek motoronkénti teljesítménye meghaladja az 500 kW-ot.

7.5.3. A vezetőfülkén belüli zaj

A jelen ÁME hatálybalépésétől számított első évben az új és meglévő konstrukciók esetében a vezetőfülkén belüli zaj 2 dB(A) értékkel megemelhető állás közben és a külső figyelmeztető kürt megszólaltatásakor. Ez az alábbi eseteket érinti:

- az ezen ÁME hatálybalépésének napján már aláírt vagy a tendereljárás befejező fázisában lévő szerződések és e szerződések további járművek beszerzéséről szóló opciói, vagy
- az említett átmeneti időszak alatt új és jelenlegi konstrukciójú új járművek beszerzéséről szóló szerződések.

7.5.4. Kivételek a nemzeti, kétoldalú, többoldalú és több nemzetet érintő megállapodások esetében

7.5.4.1. Meglévő követelmények

Amennyiben a megállapodások zajjal kapcsolatos követelményeket tartalmaznak, a tagállamok értesítik a Bizottságot az alábbi olyan megállapodásokról, amelyek alapján a jelen ÁME hatálya alá tartozó áruszállító kocsikat, mozdonyokat, DMU-kat, EMU-kat és személykocsikat üzemeltetnek:

- (a) a tagállamok és a vasúti társaságok vagy infrastruktúra-kezelők közötti nemzeti, kétoldalú vagy többoldalú, állandó vagy ideiglenes alapon létrejött és a tervbe vett közlekedés szolgáltatás nagyon konkrét vagy helyi jellege által szükségessé tett megállapodások;
- (b) a vasúti társaságok, infrastruktúra-kezelők vagy biztonsági hatóságok közötti olyan két- vagy többoldalú megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális átjárhatóságot eredményeznek;
- (c) egy vagy több tagállam és legalább egy harmadik ország közötti, illetve a tagállamok vasúti társaságai vagy infrastruktúra-kezelői és valamely harmadik ország legalább egy vasúti társasága vagy infrastruktúra-kezelője között létrejött olyan nemzetközi megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális átjárhatóságot eredményeznek.

A Bizottság értékeli, hogy e megállapodások mennyire egyeztethetők össze az EU-jogszabályokkal, köztük azok megkülönböztetést kizáró rendelkezéseivel, különösen pedig ezzel az ÁME-vel, és megteszi a szükséges intézkedéseket, például felülvizsgálja a jelen ÁME-t az esetleges konkrét esetekkel vagy átmeneti intézkedésekkel való kiegészítése érdekében.

Ezek a megállapodások, köztük a jelen ÁME-vel kapcsolatban az Orosz Föderációval és az EU-val határos más FÁK-országokkal kötött EU-szintű megállapodások a szükséges intézkedések megtételéig maradnak engedélyezve.

A RIV megállapodást és a COTIF eszközökről nem küldenek értesítést, mert azok ismertek.

7.5.4.2. Jövőbeni megállapodások és meglévő megállapodások módosításai

Minden jövőbeni megállapodás vagy a meglévő megállapodások módosítása figyelembe veszi az EU-s jogszabályokat, különös tekintettel a jelen TSI-re. A tagállamok értesítik a Bizottságot az ilyen megállapodásokról/módosításokról. Ekkor a 7.5.4.1. bekezdéssel azonos eljárást alkalmaznak.

7.6. A jelen ÁME alkalmazása meglévő járművekre

7.6.1. Meglévő áruszállító kocsik felújítása vagy korszerűsítése

Áruszállító kocsinak a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK 14. cikkének (3) bekezdése szerinti felújítása vagy korszerűsítése esetén a tagállamnak el kell döntenie, hogy szükség van-e új üzembehelyezési engedélyre. Ha a felújítás vagy korszerűsítés során megváltoztatják a kocsi fékrendszerének teljesítményét, és ha új üzembehelyezési engedélyre van szükség, az a követelmény, hogy az e kocsi elhaladási zajszintje feleljen meg a 4.2.1.1. fejezet 1. táblázatában szereplő megfelelő értéknek. Ha a felújítás vagy korszerűsítés során valamely kocsi kompozit féktuskókkal látnak el anélkül, hogy a kocsi további zajforrásokkal egészülne ki, vizsgálat nélkül feltételezik, hogy teljesülnek a 4.2.1.1. fejezetben szereplő értékek.

A csak zajcsökkentési célú korszerűsítés nem kötelező, de ha a korszerűsítést más okból hajtják végre, bizonyítani kell, hogy a felújítás vagy a korszerűsítés nem növeli az elhaladási zajt a jármű felújítás vagy korszerűsítés előtti teljesítményéhez képest.

Az állási zaj esetében bizonyítani kell, hogy az utólagos szerelés nem növeli a zajt a jármű felújítás vagy korszerűsítés előtti teljesítményéhez képest.

Ha azonban valamely áruszállító kocsit további zajforrással látnak el felújítás vagy korszerűsítés közben, annak teljesítenie kell a 4.2.1.2. fejezet határértékeit (állási zaj).

A 2001/16/EK irányelv 14. cikkének (3) bekezdése értelmében új üzembehelyezési engedélyt igénylő korszerűsített vagy felújított áruszállító kocsik megfelelnek a hagyományos vasúti járművek ÁME követelményeinek a jelen ÁME 7.3. fejezetének rendelkezései szerint.

7.6.2. Mozdonyok, többrészes egységek és személykocsik felújítása és korszerűsítése

Csak azt kell bizonyítani, hogy a felújított vagy korszerűsített jármű nem növeli a zajszintet a jármű felújítás vagy korszerűsítés előtti teljesítményéhez képest.

7.7. Különleges esetek

7.7.1. *

7.7.2. *

7.7.2.1. *

7.7.2.2. *

7.7.2.3. *

7.7.2.4. *

7.7.2.5. *

7.7.2.6. *

A. Melléklet

Mérési feltételek

A1. Az MSZ EN ISO 3095 szabványtól való eltérések

A.1.1. Állási zaj

Az állási zajt az MSZ EN ISO 3095 szabvánnyal összhangban végzik az alábbi eltérésekkel (lásd: A1. táblázat).

A normál működés meghatározása a 20 °C külső hőmérséklet melletti teljesítmény. A gyártónak kell biztosítani a tervezési paramétereket a szimulált 20 °C melletti működés kényszerítéséhez.

A1. táblázat:

Állási zaj, a prEN ISO 3095:2001 szabványtól való eltérések

Bekezdés (prEN ISO 3095:2001)	Tárgy	Eltérés (félkövér, dőlt betűkkel)
6.2.3.	Mikrofonpozíciók, álló járműveken végzett mérések	<i>A méréseket a prEN ISO 3095:2001 szabvány A mellékletének A.1. ábrája szerint kell elvégezni.</i>
6.3.1.	A jármű állapota	<i>A mérések előtt el kell távolítani a rácsokon, szűrőkön és ventilátorokon lévő szennyeződéseket.</i>
7.5.1.	Általános	<i>A mérési idő 60 mp.</i>
7.5.2.	Személykocsik, kocsik és elektromos motorkocsik	Működik minden berendezés, amely működhet a jármű álló helyzetében, ideértve adott esetben a fő vontatási elemeket, <i>de a légfék kompresszorát kivéve</i> . A kiegészítő berendezés <i>normál</i> terhelés mellett működik.
7.5.3.1.	Belsőégésű motorral rendelkező motorkocsik	A motor terhelés nélkül, alapjáraton, a ventilátor <i>normál</i> sebességen, a kisegítő berendezések <i>normál</i> terheléssel járnak, a légfék kompresszora <i>nem működik</i> .
7.5.3.2.	Belsőégésű motorral rendelkező motorkocsik	<i>Ez a rendelkezés nem vonatkozik a dízelmozdonyokra és a DMU-kra.</i>
7.5.1.	Álló járműveken végzett mérések általában	<i>Az állási zaj hangnyomása a prEN ISO 3095:2001 A. mellékletének A.1. ábrája szerinti mérési pontokban mért összes érték energiátlaga.</i>

A1.2. Indulási zaj

Az indulási zajt az MSZ EN ISO 3095 szabvánnyal összhangban végzik az alábbi eltérésekkel (lásd: A2. táblázat).

A normál működés meghatározása a 20 °C külső hőmérséklet melletti teljesítmény. A gyártónak kell biztosítani a tervezési paramétereket a szimulált 20 °C melletti működés kényszerítéséhez.

A2. táblázat:

Indulási zaj, a prEN ISO 3095:2001 szabványtól való eltérések

Bekezdés (prEN ISO 3095:2001)	Tárgy	Eltérés (félkövér, dőlt betűkkel)
6.1.2.	Meteorológiai állapotok	<i>A gyorsuló járműveken csak akkor lehet méréseket végezni, ha a sín száraz.</i>
6.3.1.	A jármű állapotai	<i>A mérések előtt el kell távolítani a rácsokon, szűrőkön és ventilátorokon lévő szennyeződéseket.</i>
6.3.3.	Ajtók, ablakok, kisegítő berendezések	<i>Gyorsuló vonatokkal úgy végzik el a teszteket, hogy minden kiegészítő berendezés normál terhelésen működik. A légfék kompresszorainak hangnyomását nem veszik figyelembe.</i>
7.3.1.	Általános	<i>A teszteket maximális vonóerő mellett, a kerék kipörgése és makrocúszás nélkül kell végrehajtani. Ha a tesztelt vonat nem alkot fix szerelvényt, meg kell határozni a terhelést. Ez jellemző a normál üzemre.</i>
7.3.2.	Egyedi meghajtó egységgel rendelkező vonatok	<i>Gyorsuló vonatokkal úgy végzik el a teszteket, hogy minden kiegészítő berendezés normál terhelésen működik. A légfék kompresszorainak hangnyomását nem veszik figyelembe.</i>

A1.3. Elhaladási zaj

Bekezdés (prEN ISO 3095:2001)	Tárgy	Eltérés (félkövér, dőlt betűkkel)
6.2.	A mikrofon pozíciója	<i>A haladási vágány és a mikrofon között nincs még egy vágány</i>
6.3.1.	A jármű állapotai	<i>A mérések előtt el kell távolítani a rácsokon, szűrőkön és ventilátorokon lévő szennyeződéseket.</i>
7.2.3.	Tesztelési eljárás	<i>A sebességmérőt úgy kell használni, hogy az elhaladási sebesség kellő pontossággal mérhető legyen úgy, hogy ha a vonat sebessége nincs a megállapított tesztssebesség ± 3 %-os tartományában, az tartományon kívülként megfelelően azonosítható és elutasítható legyen. Az állandó sebesség fenntartásához szükséges minimális vonóerőt legalább 60 másodpercig tartják fenn az elhaladási mérés előtt és alatt</i>

A1.4. Referenciavágány az elhaladási zaj esetében

A referenciavágány előírásait csak azért tanulmányozták, hogy lehetővé tegyék a járművek vizsgálatát az elhaladási zaj határértékeivel szemben. Ez a rész nem határozza meg a nem "referencia" vágányként használt "normál" vágányok tervezési, karbantartási vagy üzemi körülményeit.

A referenciavágányok jóváhagyása az MSZ EN ISO 3095 szabvánnyal összhangban történik az alábbi eltérésekkel.

- a sín egyenetlenségének az F1 ábrában meghatározott határspektrum alatt kell lennie. Ez a határértékgörbe váltja fel az MSZ EN ISO 3095 szabvány C. mellékletének („a sín egyenetlenségi spektruma határértékének megállapítási eljárása”) 6.4.2. bekezdésében (4. ábra) szereplő előírást. A D. mellékletből („a sín egyenetlenségi mérésének előírásai”) csak a D.1.2. bekezdést (közvetlen adatgyűjtési módszer) és a D.2.1. bekezdést (az egyenetlenségi adatok feldolgozása - közvetlen mérés) kell alkalmazni a következő eltérésekkel, valamint a D4 bekezdést (az adatok bemutatása):

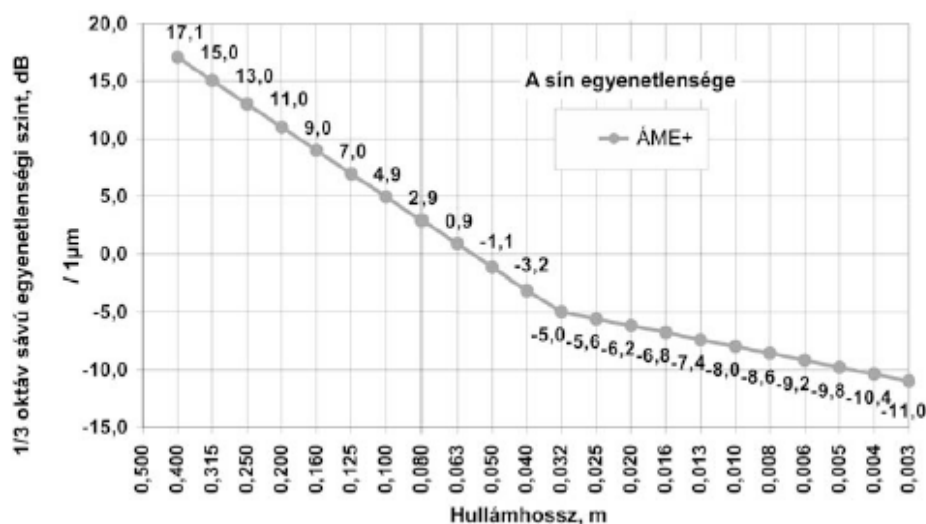
Bekezdés (prEN ISO 3095:2001)	Tárgy	Eltérés (félkövér, dőlt betűkkel)
D.1.2.2.	Közvetlen egyenetlenségi mérés	A hullámhossz sáv szélességének legalább [0,003–0,10] méternek kell lennie Az egyenetlenséget jellemző nyomok számát a tényleges görbületi felületre való tekintettel kell megválasztani. A nyomok számának összhangban kell lennie az alábbiakkal: — a tényleges érintkezési pozíció, és — a görbületi felület tényleges szélessége („haladási sáv”), hogy csak a görbületi felület tényleges szélességén belüli nyomok legyenek figyelembe véve az általános egyenetlenség egyenetlenségi átlagolásában. E két paraméter műszaki igazolása nélkül a Pr EN ISO 3095:2001 szabvány D.1.2.2. bekezdését kell alkalmazni
D.2.1.	Közvetlen mérés	A tercsáv hullámhosszá egyenetlenségi spektrumokat a referenciavágány elemi szakaszaiból származó egyes spektrumok négyzetes átlagából dolgozzák fel.

Ezekről a NOEMIE projektben használt módszerekről az derült ki, hogy következetes eredményeket produkálnak a javasolt egyenetlenségi határértékeket teljesítő vágányok esetében. Ennek ellenére bármely más rendelkezésre álló és bizonyított közvetlen módszer használható, amely összehasonlítható eredményeket ad.

- a referenciavágány (tesztvágány) dinamikus viselkedését a függőleges és vízszintes „vágányromlási sebességek (TDR-ek)” írják le, amelyek a sín vágány mentén történő vibrálásának csillapodását számszerűsítik. A NOEMIE projektben használt mérési módot az A.2. bekezdés ismerteti. Ez bizonyította azt a képességét, hogy megfelelően különbséget tud tenni a vágány dinamikus jellemzői között. Egyenértékű vágányjellemzési mérési módszer használata is megengedett, ha elérhető és bizonyított. Ebben az esetben a tesztvágány függőleges és vízszintes romlási sebességeiről bizonyítani kell, hogy egyenértékűek a jelen ÁME-ben említett vágánytípusaival, amelyek mérése az előírások 2. bekezdésben ismertetett lapjával összhangban történik. A referenciavágány csillapítási sebessége az F2. ábrán megadott alsó határértékek fölött van.

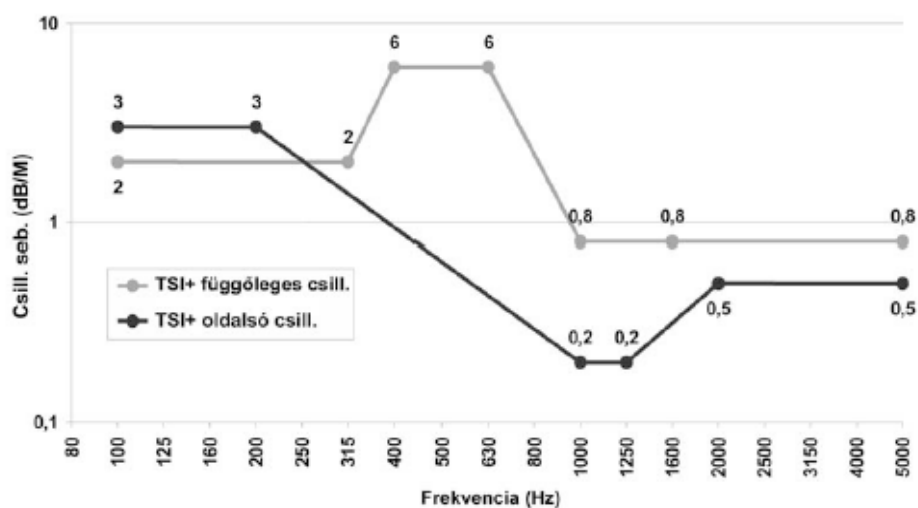
- a referenciavágány felépítése legalább 100 m hosszon azonos. A mért vágánycsillapítási sebességek a mikrofon pozíció valamennyi oldalán 40 méteres távolságra vonatkoznak. Az egyenetlenség ellenőrzését az MSZ EN ISO 3095 szabvány szerint végzik el.

F1 ábra:
A referenciavágány sínegyenetlenségének határértékspektruma



F2 ábra:

A referenciavágány függőleges és oldalsó csillapítási sebességének alsó határértékspektruma



A2. A referenciavágányok dinamikus teljesítményének jellemzése

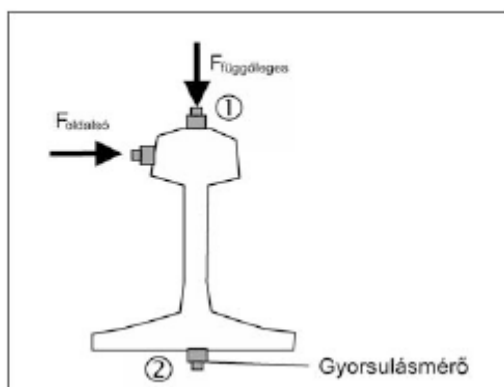
A2.1. Mérési eljárás

Az alábbi eljárást egymás után kell alkalmazni az oldalsó és függőleges irányokban a jellemzésre váró vágány minden egyes helyén.

Két gyorsulásmérő a sínre van rögzítve (ragasztva vagy csavarozva) két talpfa között, középen (lásd az F3. ábrát):

- az egyik függőleges irányban a sín hossz tengelyén, a (lehetőleg) sínfejen vagy a sín talpa alatt elhelyezve,
- a másik keresztirányban a sínfej külső felületén elhelyezve.

F3 ábra:
az érzékelők elhelyezése a sín keresztmetszetén



Mért nyomásimpulzussal terhelik meg a sínfejet minden irányban egy olyan megfelelő keménységű fejjel rendelkező, műszerrel ellátott kalapács segítségével, amely lehetővé teszi az erők és a reakciók megfelelő mérését egy [50 és 6000 Hz közötti] frekvenciatartományban. (A frekvenciatartomány magasabb végén edzett acélfejre van szükség, és ez általában, bár nem mindig elegendő erejű a frekvenciatartomány alsó végéhez is. Puhább fejjel végzett kiegészítő mérésre is szükség lehet.)

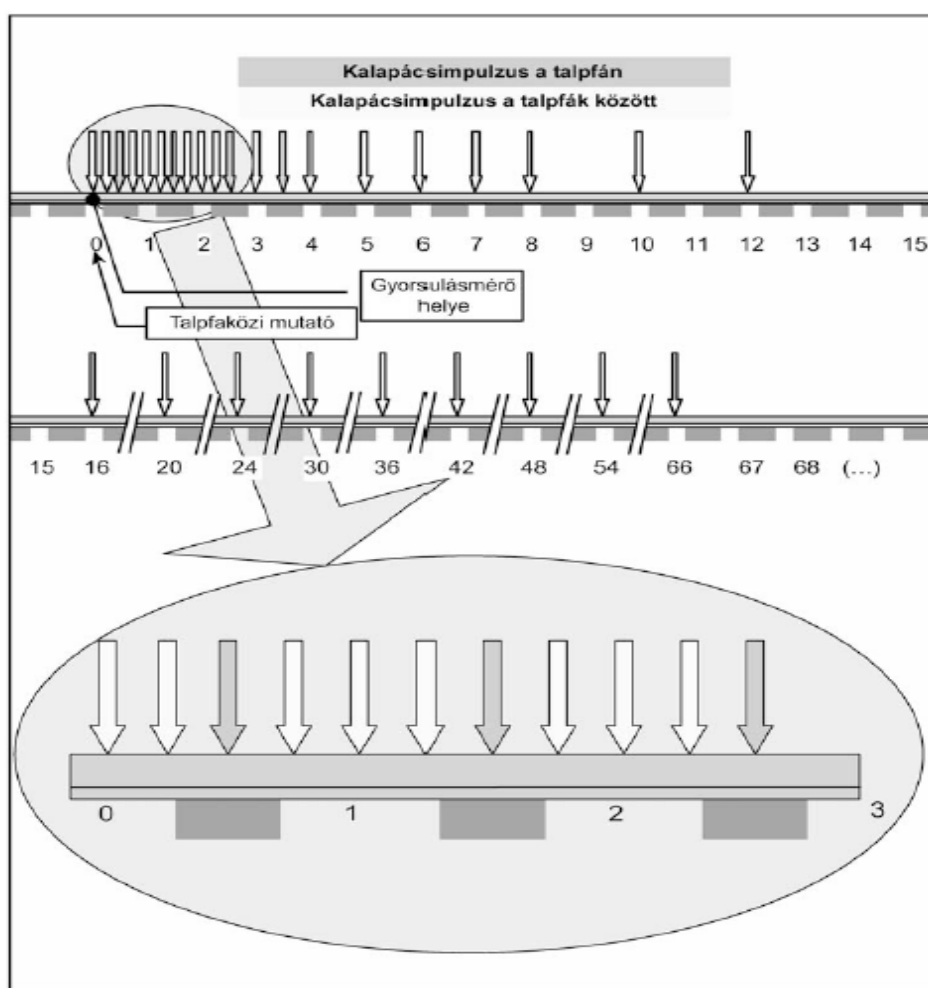
Az (átadási) akceleranciát (gyorsítás/erőfrekvencia-válasz függvényt) és a mobilitást (sebesség/erő) a függőleges és oldalsó-keresztirányban méri a megfelelő azonos irányban alkalmazott erő esetében egy sor, a sín mentén különféle távolságokban lévő helyen (a meghatározás alább található). A keresztteredőket (a függőleges irányú erő oldalsó reakcióját vagy fordítva) nem szükséges mérni. Ha a gyorsulásmérő mérései analóg módon integrálhatók, az derült ki, hogy jobb minőségű mérés érhető el, ha az akcelerancia helyett a mobilitás frekvenciaválasz-függvényét (FRF) rögzítik. Ez jobb minőségű adatokat eredményez alacsony frekvencián, ahol a mért válasz nagyon kicsi a magas frekvenciához viszonyítva, mivel a rögzítés vagy digitalizálás előtt csökkenti az adatok dinamikus tartományát. Legalább négy érvényes impulzus átlagos FRF-jét kell figyelembe venni. A koherenciafüggvénnyel figyelemmel kell kísérni az egyes mért FRF-ek minőségét (reprodukálhatóságát, linearitását stb.). Ezt rögzíteni is kell.

Az átadási FRF-eket a gyorsulásmérő felerősítései helyén kell megállapítani az F4. ábrán jelzett valamennyi helyről. A mérési helyek készletekké oszthatók a mérési hely "pontja", valamint a "közeli mező" és a "távoli mező" sorozatai szerint az alábbiaknak megfelelően:

- a 0 elhelyezkedési mutató az első talpfaköz középpontjával van kapcsolatban. Amikor impulzus éri ezt a pontot (gyakorlatilag a lehető legközelebb ponthoz), a pont FRF mérése történik.
- a közeli mező méréseit úgy végzik el, hogy az impulzus az FRF ponttól kezdődően a talpfaköz egynegyedétől kezdve a 2. talpfaköz végéig, majd a bordaköz felétől a 4. talpfaköz közepéig, majd valamennyi talpfaközi helytől a 8. talpfaközéig éri a sít.

- a távoli mező mérése esetén az impulzusok helyei a gyorsulásmérő helyétől kezdve a 8. talpfaközig tartanak, a talpfaközi pozícióktól kezdve kifelé a következő mutatókkal: 10, 12, 16, 20, 24, 30, 36, 42, 48, 54, 66 stb. a 4. ábrán jelzettek szerint. A méréseket csak addig a pontig kell elvégezni, ahol a válasz az összes frekvenciatartományban jelentéktelenné válik (a mérési zajhoz képest). Ehhez a koherenciafüggvény szolgál útmutatóul. Ideális esetben a válasz szintje valamennyi tercsávban legalább 10 dB-lel alacsonyabb, mint ugyanabban az oktávsvágban a 0 helyen.

F4 ábra:
A sín csillapítása – az aktiválási pontok helye



A tapasztalat azt mutatja, hogy az eredmények változtathatósága olyan, hogy az egész csillapításmérést meg kell ismételni, ha a gyorsulásmérőket máshová helyezik a vágányon. A két gyorsulásmérő között körülbelül 10 méter távolság elegendő.

Mivel a csillapítási sebesség a közbetétlemez merevségétől és a közbetétlemez anyagai jellemzően jelentős mértékben függnek a hőmérséklettől, a lemez hőmérsékletét fel kell jegyezni a mérés során.

A2.2. Mérési rendszer

Valamennyi érzékelőnek és adatgyűjtő rendszernek kalibrálási tanúsítvánnyal kell rendelkeznie az MSZ EN ISO 17025 szabvánnyal összhangban.

Valamennyi mérési sorozat előtt és után (és különösen a mérési rendszer, az adatgyűjtés vagy a mérési hely módosítása esetén) a teljes mérési rendszert kalibrálni kell.

A2.3. Adatfeldolgozás

A vibrációra gerjesztett sín által kisugárzott teljes hangteljesítmény a sín kisugárzási arányától (kisugárzási hatékonyságától) és a kisugárzási hely összeadott sebesség-amplitúdója négyzetétől függ. Ha sínben keletkező mind függőleges, mind oldalsó hullámokról feltételezhető, hogy a távolsággal exponenciálisan csillapodnak a gerjesztési ponttól (a kerék érintkezési pontjától) a sín mentén, akkor $A(z) \cong A(0)e^{\beta z}$, ahol β az A válasz amplitúdójának csillapítási állandója a sín mentén z távolságban a gerjesztési ponttól. A β átalakítható dB/méterben kifejezett Δ csillapítási fokra: $\Delta = 20 \log_{10}(e^{\beta}) = 8,686\beta$ dB/m.

Ha A sebességre adott választ jelzi, akkor a vágány által kibocsátott hang teljesítménye egyenesen arányos $\int_0^w |A(z)|^2 dz$ vel. Ez a mennyiség egyszerű kapcsolatban van a függőleges vagy oldalirányú hullámok csillapításának fokával:

$$\int_0^w |A(z)|^2 dz = |A(0)|^2 \int_0^w e^{-2\beta z} dz = |A(0)|^2 \frac{1}{2\beta} \quad (\text{A2.1})$$

Ez bemutatja, hogy a csillapítás foka milyen módon van kapcsolatban a vágány szerkezetének zajkisugárzási teljesítményével. Ezt dB/m értékben kell kifejezni minden egyes tercsáv esetében. A csillapítás foka elvileg értékelhető a válasz dB-ben kifejezett amplitúdója és a z távolság függvényének lejtésével. A gyakorlatban azonban jobb a csillapítás mértékét az összesített válasz közvetlen becsléseként értékelni:

$$\int_0^w \frac{|A(z)|^2}{|A(0)|^2} dz = \frac{1}{2\beta} \approx \sum_{z=0}^{z_{\max}} \frac{|A(z)|^2}{|A(0)|^2} \Delta z \quad (\text{A2.2})$$

ahol $z_{\max}$ a legnagyobb mérési távolság és az összeg a válasz mérési pontjaiból jön ki a mindkét oldal mérési pontjai között elhelyezkedő pontok közötti térközt képviselő D_z -vel együtt 002E A $z_{\max}$ távolságban végzett mérés esetében felvett térköz hatásának kicsinek kell lennie, de itt előírják, hogy a $z_{\max}$ -szal szimmetrikus legyen.

Így a valamennyi tercsávban átlagolt válasz esetében a csillapítás mértéke a következők szerint értékelhető:

$$\Delta \text{ (dB/m - ben)} \approx \frac{4,343}{\sum_{z=0}^{z_{\max}} \frac{|A(z)|^2}{|A(0)|^2} \Delta z} \quad (\text{A2.3})$$

Ebből egyértelmű, hogy lényegtelen, hogy az A akcelerációban vagy mobilitásban fejezi-e ki a választ, mivel ezek csak a 2pf tényezőben különböznek, ahol f a frekvencia. A spektrum tercsávokon való átlagolása elvégezhető vagy az FRF-ek csillapítási fokának értékelése előtt, vagy azt követően a $D(f)$ függvényen. Az $A(0)$ pontos mérése fontos, mivel ez állandó tényezőnek tűnik az összegzésben. Valójában ez a legkönnyebben pontosan mérhető FRF. A tapasztalat azt mutatja, hogy nem okoz jelentős hibát az a tény, hogy a közeli mező hullámain nem veszik figyelembe ebben az egyszerű elemzésben.

Ez az értékelési módszer megbízható a magas csillapítási fokoknál, de téves eredményt adhat, ha a $z_{\max}$ gyakorlati értéke lecsökkenti a bármely tercsávbeli választ, mielőtt elegendő csillapítás történné ahhoz, hogy a $z_{\max}$ -ra való összesítés az elsőfajú improprius integrál jó közelítését jelenthesse. Így a $z_{\max}$ meghatározott értéke esetén a csillapítás legkisebb értékelhető foka:

$$\Delta_{\min} = \frac{4,343}{z_{\max}} \quad (A2.4)$$

A csillapítás értékelt fokát össze kell hasonlítani ezzel az értékkel, és ha kettő túl közel van egymáshoz, a csillapítás mértékének becslése bizonytalannak tekinthető. A 40 körüli $z_{\max}$ értékkel képesnek kell lenni értékelni az F2. ábrán meghatározott minimumnak megfelelő csillapítási fokot. Ennek ellenére néhány nem megfelelő vágány jelentősen alacsonyabb csillapítási fokkal rendelkezik egyes sávokban, és a túlzott mérési erőfeszítések elkerülése érdekében egyes sávok esetében a vonal lejtésének illeszkedésére kell korlátozódni. Az alacsony csillapítási fokok esetében a válaszatok általában mentesen a fent jelzett problémák némelyikétől. Ezeket úgy kell ellenőrizni, hogy grafikonnal ábrázoljuk őket a mért FRF kontra távolsággal együtt minden egyes tercsáv esetében.

A2.4. Vizsgálati jelentés

A térbeli TDR-t (függőleges és transzverzális irányokat) be kell mutatni a tercsávészélességek esetében az MSZ EN ISO 3740:2000 és az MSZ IEC 263 szabványban meghatározott szemléltetést követő grafikonon a függőleges és a vízszintes tengelyek közötti 3-as léptékaránnyal az 1 tercsávnyi sávészélesség esetében és 5 dB/m csillapítási fok mellett.

B. MELLÉKLET

Az alrendszerek EK-hitelesítésére szolgáló modulok – zaj szempont

Az alrendszerek EK-hitelesítésére szolgáló modulok

- a típusvizsgálati eljárás (SB modul) a tervezési és fejlesztési szakasz esetében a gyártási szakasz egyik moduljával kombinálva:

- a gyártási Minőségirányítási rendszer eljárás (SD modul),
- vagy a termékhibeletesítési eljárás (SF modul),
- vagy a teljes minőségirányítási rendszer tervezési vizsgálattal eljárás (SH2 modul).

SB modul: Típusvizsgálat

SD modul: Gyártási Minőségirányítási rendszer

SF modul: Termékhitelesítési

SH2 modul: Teljes minőségirányítási rendszer a tervezés vizsgálatával

B.1. SB modul: Típusvizsgálat

1. Ez a modul az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy a járművek alrendszer zaj szempontjának egyik, a tervezett termelést képviselő típusa:

- megfelel a jelen ÁME-nek és más alkalmazható ÁME-knek, ami azt bizonyítja, hogy teljesülnek a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményei, és
- megfelel a szerződésből származó egyéb rendeleteknek.

Az e modulban definiált típusvizsgálat tartalmazhat bizonyos értékelési fázisokat: a vonatkozó ÁME-ben meghatározott tervezési felülvizsgálatot, típusvizsgálatot vagy a gyártási folyamat felülvizsgálatát.

2. Az ajánlatkérő köteles kérelmezni az alrendszer EK-hitelesítését (alapos típusvizsgálatát) a választása szerinti bejelentett szervezettől.

A pályázatnak a következőket kell tartalmaznia:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének neve és címe,
- a 3. pontban ismertetett műszaki dokumentáció.

3. A pályázó köteles a bejelentett szervezet rendelkezésére bocsátani az alrendszernek a tervezett termelés szempontjából reprezentatív mintáját (a továbbiakban: típust).

A típus lefedheti az alrendszer több változatát is, feltéve ha a változatok közötti különbségek nem érintik az ÁME rendelkezéseit.

A bejelentett szervezet szükség esetén további mintákat kérhet a vizsgálati program végrehajtásához.

Ha a konkrét tesztelési vagy vizsgálati módszerek esetében kéri, és az ÁME-ben vagy az ÁME-ben hivatkozott európai előírásban meghatározzák, biztosítani kell valamely részszerkezet vagy szerkezet mintáját vagy mintáit, illetve az alrendszer mintáját előre összeszerelt állapotban.

A műszaki dokumentációnak és a mintá(k)nak lehetővé kell tenniük az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének és karbantartásának megértését, és valamint az ÁME rendelkezéseinek való megfelelés értékelését.

A műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

- az alrendszer általános leírása, átfogó konstrukciója és struktúrája,
- az ÁME-ben meghatározott minden információt tartalmazó járműregiszter,
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, szerkezeti egységek, áramkörök stb.,
- az alrendszer tervezésével és gyártásával kapcsolatos információk, valamint a karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok,
- műszaki előírások, ideértve az alkalmazott európai műszaki előírásokat,
- a fenti előírások használatát igazoló minden bizonyíték, különösen ahol nem alkalmazzák teljes mértékben az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek,

- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfeleléséről vagy használatra való alkalmasságáról szóló EK-nyilatkozatok és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
- a szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása,
- az alrendszer használati feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
- az alrendszer karbantartásával kapcsolatos karbantartási feltételek és műszaki dokumentáció,
- az alrendszer gyártásánál, karbantartásánál és üzemeltetésénél figyelembe veendő összes műszaki követelmény,
- az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei,
- tesztjelentések.

Ha az ÁME további információkat ír elő a műszaki dokumentáció számára, azokat bele kell foglalni.

4. A bejelentett szervezet köteles elvégezni az alábbiakat:

4.1. Megvizsgálja a műszaki dokumentációt.

4.2. Ellenőrzi, hogy az alrendszer, illetve az alrendszer szerkezeteit vagy részszerkezeteinek (egy vagy több) mintáját a műszaki dokumentációnak megfelelően gyártották-e, és típusvizsgálatokat végez vagy végeztet el az ÁME és a megfelelő európai előírások rendelkezéseivel összhangban. Az ilyen gyártás ellenőrzése megfelelő értékelési modulok révén történik.

4.3. Amennyiben az ÁME a terv felülvizsgálatát írja elő, végrehajtja a tervezési módszerek, eszközök és eredmények vizsgálatát annak értékelése érdekében, hogy a tervezési folyamat végén képesek-e eleget tenni az alrendszerre vonatkozó megfelelőségi követelményeknek.

4.4. Azonosítja az ÁME és az európai előírások vonatkozó rendelkezései szerint, illetve azok figyelembevétel nélkül tervezett elemeket.

4.5. Elvégzi vagy elvégezteti a megfelelő vizsgálatokat és szükséges teszteket a 4.2. és 4.3. ponttal összhangban annak megállapítása érdekében, hogy valóban alkalmazták-e a vonatkozó európai előírásokat, amennyiben kiválasztották azokat.

4.6. Elvégzi vagy elvégezteti a megfelelő vizsgálatokat és szükséges teszteket a 4.2. és 4.3. ponttal összhangban annak megállapítása érdekében, hogy az alkalmazott megoldások megfelelnek-e az ÁME követelményeinek, ha nem alkalmazták a megfelelő európai előírásokat.

4.7. Megállapodik a pályázóval arról, hogy hol végzik el a vizsgálatokat és a szükséges teszteket.

5. Amennyiben a típus megfelel az ÁME-nek, a bejelentett szervezet típusvizsgálati tanúsítványt ad ki a pályázónak. A tanúsítvány tartalmazza az ajánlatkérő, illetve a műszaki dokumentációban feltüntetett gyártó(k) nevét és címét, a vizsgálat végkövetkeztetéseit, az érvényességének feltételeit és a jóváhagyott típus azonosításához szükséges adatokat.

A műszaki dokumentáció vonatkozó részeinek listáját mellékelni kell a tanúsítványhoz, és a bejelentett szervezetnek meg kell tartania egy példányt.

Ha az ajánlatkérő elutasít egy típusvizsgálati tanúsítványt, a bejelentett szervezetnek részletesen meg kell indokolnia az ilyen elutasítást. Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.

6. Valamennyi bejelentett szervezet köteles közölni a többi bejelentett szervezettel a kiadott, visszavont vagy elutasított típusvizsgálati tanúsítványokkal kapcsolatos vonatkozó információkat.

7. A többi bejelentett szervezet kérésre másolatokat kaphat a kiadott típusvizsgálati tanúsítványokról és/vagy azok kiegészítéseiről. A tanúsítványok mellékleteit a többi bejelentett szervezet rendelkezésére kell bocsátani.

8. Az ajánlatkérő az alrendszer teljes élettartama alatt köteles megőrizni a műszaki dokumentációval együtt a típusvizsgálati tanúsítványok és minden kiegészítés példányait. Ezt bármely tagállamnak el kell küldenie, amely azt kéri.

9. A pályázó köteles tájékoztatni a típusvizsgálati tanúsítvánnyal kapcsolatos műszaki dokumentációt megőrző bejelentett szervezetet minden olyan módosításról, amely érintheti az ÁME követelményeinek való megfelelést vagy az alrendszer előírt használati körülményeit. Ilyen esetekben az alrendszernek további jóváhagyásra van szüksége. Ez a további jóváhagyás az eredeti típusvizsgálati tanúsítvány kiegészítéseként, illetve a régi tanúsítvány visszavonását követő új tanúsítvány kiadásával adható meg.

B.2. SD modul: Gyártási minőségirányítási rendszer

1. Ez a modul az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy a járművek alrendszer zaj szempontja, amely számára egy bejelentett szervezet már kiadott típusvizsgálati tanúsítványt,

- megfelel a jelen ÁME-nek és más alkalmazható ÁME-knek, ami azt bizonyítja, hogy teljesülnek a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményei,
- megfelel a szerződésből következő más rendeleteknek, és üzembe helyezhető.

2. A bejelentett szervezet elvégzi az eljárást azzal a feltétellel, hogy

- a vizsgálat előtt kiadott típusvizsgálati tanúsítvány érvényben marad a kérelem tárgyát képező alrendszer esetében,
- az ajánlatkérő és a bevont fővállalkozók eleget tesznek a 3. pont szerinti kötelezettségeiknek.

A "fővállalkozók" kifejezés olyan társaságokra utal, amelyek tevékenysége hozzájárul az ÁME alapvető követelményeinek teljesüléséhez. Ez az alábbiakat érinti:

- a teljes alrendszer beruházásáért (különösen az alrendszer integrálásáért) felelős társaság,
- az alrendszer beruházásába részlegesen bevont (például az alrendszer összeállítását vagy telepítését végző) más társaságok.

Nem vonatkozik a részegységeket és az átjárhatóság összetevőit szállító gyártói alvállalkozókra.

3. Az EK-hitelesítési eljárás alá vont alrendszer esetében az ajánlatkérő vagy megbízása esetén a fővállalkozó jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtet az 5. pontban meghatározott gyártás, illetve végtermék-ellenőrzés és vizsgálat esetében, és ez a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

Amikor az ajánlatkérő önállóan felelős az alrendszer teljes beruházásáért (különös tekintettel az alrendszer integrálásával kapcsolatos felelősségre), vagy az ajánlatkérőt közvetlenül bevonják a

gyártásba (az összeszerelést és telepítést is ideértve), jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie e tevékenységekkel kapcsolatban, ami a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

Ha valamely fővállalkozó felelős az alrendszer teljes beruházásáért (különös tekintettel az alrendszer integrálásával kapcsolatos felelősségre), minden esetben jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie a gyártással, illetve végtermék-ellenőrzéssel és vizsgálattal kapcsolatban, ami a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

4. EK-hitelesítési eljárás

4.1. Az ajánlatkérőnek a választása szerinti bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtania az alrendszer (termelési minőségirányítási rendszeren keresztül történő) EK-hitelesítésére vonatkozóan, ideértve a minőségirányítási rendszerek felügyeletének 5.3. és 6.5. pont szerinti összehangolását. Az ajánlatkérőnek tájékoztatnia kell a bevont gyártókat erről a választásáról és a pályázatról.

4.2. A pályázatnak lehetővé kell tennie az alrendszer tervezésének, gyártásának, összeszerelésének, telepítésének, karbantartásának és üzemeltetésének megértését, és lehetővé kell tennie a típusvizsgálat tanúsítványban leírt típusnak és az értékelendő ÁME követelményeinek való megfelelést.

A pályázatnak a következőket kell tartalmaznia:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének neve és címe,
- a jóváhagyott típussal kapcsolatos műszaki dokumentáció, ideértve az SB modulban meghatározott eljárás végrehajtása után kibocsátott típusvizsgálati tanúsítványt, és amennyiben e dokumentáció nem tartalmazza:
 - az alrendszer általános leírása, annak átfogó konstrukciója és struktúrája,
 - műszaki előírások, ideértve az alkalmazott európai műszaki előírásokat,
 - a fenti előírások használatát igazoló minden bizonyíték, különösen ahol nem alkalmazzák teljes mértékben ezeket az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket. Az alátámasztó bizonyítékoknak tartalmazniuk kell a gyártó megfelelő laboratóriumában vagy annak nevében elvégzett vizsgálatok eredményeit,
 - az ÁME-ben meghatározott minden információt tartalmazó járműregiszter,
 - az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
 - a szerződésből eredő más rendeleteknek a termelési fázisban való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek,
 - a megfelelésről vagy használatra való alkalmasságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, amelyekhez biztosítani kell a rendszerelemeket, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
 - az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása,
 - annak bemutatása, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és/vagy a fővállalkozók az 5.2. pontban említett összes fázisra vonatkozóan rendelkezik minőségirányítási rendszerrel, és bizonyítani kell annak hatékonyságát,
 - az e minőségirányítási rendszerek jóváhagyásáért és felülvizsgálatáért felelős bejelentett szervezet.

4.3. A bejelentett szervezet először megvizsgálja a pályázatot a típusvizsgálat és a típusvizsgálati tanúsítvány érvényessége szempontjából.

Ha a bejelentett szervezet úgy véli, hogy a típusvizsgálati tanúsítvány már nem érvényes vagy nem megfelelő, és új típusvizsgálati tanúsítványt kell kibocsátani, megindokolja a határozatát.

5. Minőségirányítási rendszer

5.1. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és megbízása esetén a fővállalkozónak az általuk kiválasztott bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtania a minőségbiztosítási rendszereinek vizsgálatára vonatkozóan.

A pályázatnak a következőket kell tartalmaznia:

- a tervezett alrendszerrel kapcsolatos minden vonatkozó információ,
- a minőségirányítási rendszer dokumentációja,
- a jóváhagyott típus műszaki dokumentációjának és az SB modul típusvizsgálati eljárásának befejezése után kibocsátott típusvizsgálati tanúsítvány másolata.

Az alrendszerre irányuló projektnek csak egy részébe bevont személyeknek csak a vonatkozó részzel kapcsolatban kell információt benyújtaniuk.

5.2. Az ajánlatkérő vagy az alrendszer teljes beruházásáért felelős fővállalkozó esetében a minőségirányítási rendszer biztosítja, hogy az alrendszer általában véve megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek. Más fővállalkozó esetében azok minőségirányítási rendszereinek biztosítaniuk kell, hogy az alrendszerhez való megfelelő hozzájárulásuk megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek.

A pályázó(k) által elfogadott összes elemet, követelményt és rendelkezést szisztematikus és rendezett módon dokumentálni kell írott politikák, eljárások és utasítások formájában. A minőségirányítási rendszer e dokumentációja biztosítja a közös megegyezést a minőségi politikák és eljárások, például a minőségügyi programok, tervek, kézikönyvek és feljegyzések terén.

Különösen tartalmaznia kell az alábbi tételek megfelelő leírását az összes pályázó esetében:

- a minőségügyi célkitűzések és a szervezeti felépítés,
- a használatra kerülő megfelelő gyártási, minőség-ellenőrzési és minőségirányítási technikák, folyamatok és szisztematikus cselekvések,
- a gyártás, összeszerelés és telepítés előtt, közben és után elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága,
- a minőségi feljegyzések, mint például a vizsgálati jelentések és tesztelési adatok, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képzési jelentései stb., és mindez az ajánlatkérő vagy az alrendszer teljes beruházásáért felelős fővállalkozó esetében,
- a vezetés felelősségei és hatáskörei az alrendszer általános minőségével kapcsolatban, különösen ideértve az alrendszer integrációjának kezelését.

A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések az alábbi fázisokra terjednek ki:

- az alrendszer felépítése, ezen belül különösen az építőmérnöki tevékenységek, a rendszerelemek összeszerelése és végső beállítások,
- az alrendszer végleges tesztelése,
- és amennyiben az ÁME meghatározza, a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés.

5.3. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezetnek meg kell vizsgálnia, hogy az alrendszer összes 5.2. pontban említett fázisát kellő mértékben és megfelelően lefedi-e a pályázók minőségirányítási rendszereinek jóváhagyása és felügyelete.

Ha egynél több minőségirányítási rendszerre alapozzák, hogy az alrendszer megfelel-e a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezetnek különösen meg kell vizsgálnia, hogy

- egyértelműen dokumentálják-e a minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolatokat és kapcsolódási pontokat,
- és hogy a fővállalkozók esetében kellően és megfelelően dokumentálják-e a teljes egész alrendszer megfelelőségének kezelésével kapcsolatos általános felelősségeket és hatásköröket.

5.4. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek értékelnie kell a minőségirányítási rendszert annak meghatározása érdekében, hogy az eleget tesz-e az 5.2. pontban említett követelményeknek. Feltételezi a követelményeknek való megfelelést, ha a pályázó olyan EN/ISO 9001-2000 minőségbiztosítási rendszert valósít meg a termelés, végtermék-ellenőrzés és vizsgálat esetében, amely figyelembe veszi annak az alrendszernek a konkrét jellemzőit, amely esetében megvalósítják.

Ha valamely pályázó tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a vizsgálat során.

Az ellenőrzésnek kifejezetten az érintett alrendszerre kell irányulnia, figyelembe véve a pályázónak az alrendszerhez való konkrét hozzájárulását. Az ellenőrzést végző csoport legalább egy tagjának tapasztalattal kell rendelkeznie az érintett alrendszer technológiai vizsgálatában. Az értékelési eljárás tartalmazza a kérelmező létesítményeinek vizsgálati célú bejárását.

A határozatról értesíteni kell a pályázót. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat végkövetkeztetéseit és az indoklással ellátott vizsgálati határozatot.

5.5. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozók vállalják, hogy teljesítik a jóváhagyott minőség-ellenőrzési rendszerből fakadó kötelezettségeiket, és fenntartják azt oly módon, hogy megőrizték annak megfelelő és hatékony voltát.

Folyamatosan tájékoztatnia kell a minőségirányítási rendszert jóváhagyó bejelentett szervezetet minden olyan jelentős változásról, amely érinti az ÁME követelményeinek az alrendszer általi teljesítését.

A bejelentett szervezetnek értékelnie kell a javasolt módosításokat, és el kell döntenie, hogy a módosított minőségirányítási rendszert továbbra is eleget tesz-e az 5.2. pontban említett követelményeknek, vagy szükség van-e újbóli értékelésre.

A határozatról értesítenie kell a pályázót. Az értesítés tartalmazza a vizsgálat végkövetkeztetéseit és az indoklással ellátott vizsgálati határozatot.

6. A minőségirányítási rendszer(ek) felügyelete a bejelentett szervezet felelőssége alatt

6.1. A felügyelet célja az arról való meggyőződés, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó kellően eleget tesz-e a jóváhagyott minőségirányítási rendszer(ek)ből eredő kötelezettségeinek.

6.2. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozók kötelesek megküldeni (vagy megküldetni) az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek az ehhez szükséges összes dokumentumot, ideértve az alrendszerrel kapcsolatos megvalósítási terveket és műszaki feljegyzéseket (amennyiben azok vonatkoznak az alrendszerre pályázók konkrét hozzájárulására), különösen az alábbiakat:

- a minőségirányítási rendszer dokumentációja, ideértve az alábbiak biztosítása érdekében végrehajtott konkrét intézkedéseket;
- az ajánlatkérő vagy az alrendszer teljes beruházásáért felelős fővállalkozó esetében a teljes alrendszer megfelelőségének kezelésével kapcsolatos felelősségek és hatáskörök ellő és megfelelő meghatározása,
- minden egyes kérelmező esetében a minőségbiztosítási rendszer megfelelő kezelése az alrendszer szintű integráció elérése érdekében,
- a Minőségirányítási rendszer (összeszerelésre és telepítésre is kiterjedő) gyártási részében előírt minőségügyi feljegyzések, köztük vizsgálati jelentések és tesztelési adatok, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítési jelentése stb.

6.3. A bejelentett szervezet köteles rendszeres időközönként felülvizsgálatot tartani annak ellenőrzése érdekében, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó minőségirányítási rendszert tartson fenn, és alkalmazzon, és felülvizsgálati jelentést kell nekik benyújtania. Ha azok tanúsított minőségirányítási rendszert működtetnek, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a felülvizsgálat során.

A felülvizsgálatokat évente legalább egyszer kell elvégezni, legalább egy felülvizsgálatot a 8. pontban említett EK-hitelesítési eljárás tárgyát képező alrendszerrel kapcsolatos tevékenységek (gyártás, összeszerelés és telepítés) elvégzésekor.

6.4. Emellett a bejelentett szervezet szűrőpróbaszerű bejárásokat tehet a pályázó(k) megfelelő telephelyein. E bejárások alkalmával a bejelentett szervezet teljes vagy részleges felülvizsgálatot végezhet, és tesztek végezhet vagy végeztethet el annak ellenőrzése érdekében, hogy a minőségirányítási rendszer megfelelően működik-e a szükséges helyeken. Vizsgálati és – indokolt esetben – felülvizsgálati és/vagy tesztjelentést kell biztosítania a kérelmező(k) számára.

6.5. Az ajánlatkérő által kiválasztott és az EK-tanúsításért felelős bejelentett szervezet, ha nem végzi el az érintett minőségirányítási rendszer(ek) egészének felülvizsgálatát, össze kell hangolnia az e feladat elvégzéséért felelős bármely más bejelentett szervezet felügyeleti tevékenységét az alábbiak érdekében:

- annak biztosítása, hogy megfelelően végrehajtsák az alrendszerek integrálásával kapcsolatos különböző minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolódási pontok kezelését,
- a vizsgálat olyan annak elemeinek összegyűjtése az ajánlatkérővel közösen, amelyek szükségesek a különböző minőségirányítási rendszerek következetességének és átfogó felülvizsgálatának szavatolásához.

Ez az összehangolás kiterjed a bejelentett szervezet alábbiakkal kapcsolatos jogaira:

- a más bejelentett szervezetek által kibocsátott összes (jóváhagyási és felügyeleti) dokumentáció kézhezvétele,
- jelenlét a 6.3. pontban említett felügyeleti vizsgálatoknál,
- a 6.4. pontban említett további vizsgálatok kezdeményezése a saját felelőssége alatt és a többi bejelentett szervezettel együtt.

7. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek ellenőrzési, felülvizsgálati és felügyeleti célokból bejárási joggal kell rendelkeznie az építkezési helyekre, gyártó üzemekbe, összeszerelési és telepítési helyekre, raktárhelyiségekbe és indokolt esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, általánosabban pedig minden olyan létesítménybe, amelyet szükségesnek tart a feladatai elvégzése érdekében, a pályázónak az alrendszer projektjéhez való konkrét hozzájárulásával összhangban.

8. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozók kötelesek az utolsó alrendszer legyártásától számított tíz évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé tenni az alábbiakat:

- az 5.1. pont második albekezdésének második francia bekezdésében említett dokumentáció,
- az 5.5. pont második albekezdésében említett korszerűsítés,
- a bejelentett szervezet 5.4., 5.5. és 6.4. pontban említett határozatai és jelentései.

9. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet a típusvizsgálat, valamint a minőségirányítási rendszer(ek) jóváhagyása és felülvizsgálata alapján kiállítja a megfelelőségi tanúsítványt az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállambeli felügyeleti hatóság számára, amelyben az alrendszer található és/vagy üzemel.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és az azt kísérő dokumentumokat dátummal és aláírással kell ellátni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információt kell tartalmaznia.

10. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kötelezően kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információt, és különösen az alábbiakat:

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
- az alrendszerbe beépített átjárhatósági összetevők felsorolása,
- a megfelelőségi és indokolt esetben a használatra való alkalmassági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket az említett összetevőknek biztosítaniuk kell az irányelv 13. cikkével összhangban, indokolt esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszer jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérve,
- az alrendszer karbantartásával, feltételivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
- a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű figyelemmel kíséréssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,
- az alrendszer típusvizsgálati tanúsítványa és az SB modulban meghatározott, azt kísérő műszaki dokumentáció,
- a szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),

- a bejelentett szervezet 9. pontban említett, számítási jegyzetekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi igazolása, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és indokolt esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat. A tanúsítványt a hitelesítéssel kapcsolatban kiállított a 6.3. és 6.4. pontokban említett vizsgálati és ellenőrzési jelentéseknek kell kísérniük és különösen:
 - az ÁME-ben meghatározott minden információt tartalmazó járműregiszter.

11. Valamennyi bejelentett szervezet köteles közölni a többi bejelentett szervezettel a kiadott, visszavont vagy elutasított minőségbiztosítási rendszerjövőahagyásokkal kapcsolatos vonatkozó információkat.

A többi bejelentett szervezet kérésre másolatokat kaphat a kiadott minőségirányítási rendszerjövőahagyásokkal.

12. A megfelelőségi igazolást kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek.

A közösségbeli ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációt, és azt kérésre meg kell küldenie bármely más tagállamnak.

B.3. SF modul: TermékHITELESÍTÉS

1. Ez a modul az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy a járművek alrendszer zaj szempontja, amely számára egy bejelentett szervezet már kiadott típusvizsgálati tanúsítványt,

- megfelel a jelen ÁME-nek és más alkalmazható ÁME-knek, ami azt bizonyítja, hogy teljesülnek a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményei,
 - megfelel a szerződésből származó egyéb rendeleteknek,
- és üzembe helyezhető.

2. Az ajánlatkérő köteles kérelmezni az alrendszer EK-hitelesítését (alapos termékHITELESÍTÉS) a választása szerinti bejelentett szervezettől. A kérelemnek tartalmaznia kell az alábbiakat:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének neve és címe,
- a műszaki dokumentáció.

3. Az eljárás említett részén belül az ajánlatkérő ellenőrzi és tanúsítja, hogy az érintett alrendszer összhangban van a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típussal, és eleget tesz a rá vonatkozó ÁME-nek.

A bejelentett szervezet elvégzi az eljárást azzal a feltétellel, hogy az értékelés előtt kibocsátott típusvizsgálati tanúsítvány érvényben marad a pályázat tárgyát képező alrendszer esetében.

4. Az ajánlatkérőnek meg kell tennie minden ahhoz szükséges intézkedést, hogy a gyártási folyamat (ideértve az átjárhatóságot biztosító rendszerelemek fővállalkozók általi összeszerelését és integrálását azok megbízása esetén) biztosítja, hogy az alrendszer megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és a rá vonatkozó ÁME követelményeinek.

5. A kérelemnek lehetővé kell tennie az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének, karbantartásának és üzemeltetésének megértését, és lehetővé kell tennie a típusvizsgálat tanúsítványban leírt típusnak és az értékelendő ÁME követelményeinek való megfelelést.

A pályázatnak a következőket kell tartalmaznia:

- a jóváhagyott típussal kapcsolatos műszaki dokumentáció, ideértve az SB modulban meghatározott eljárás végrehajtása után kibocsátott típusvizsgálati tanúsítványt,

és amennyiben e dokumentáció nem tartalmazza:

- az alrendszer általános leírása, átfogó konstrukciója és struktúrája,
- az ÁME-ben meghatározott minden információt tartalmazó járműregiszter,
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, szerkezeti egységek, áramkörök stb.,
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- műszaki előírások, ideértve az alkalmazott európai műszaki előírásokat,
- a fenti előírások használatát igazoló minden bizonyíték, különösen ahol nem alkalmazzák teljes mértékben ezeket az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
- a szerződésből eredő más rendeleteknek a termelési fázisban való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek,
- a megfelelésről vagy használatra való alkalmasságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, amelyekhez biztosítani kell az említett rendszerelemeket, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása.

Ha az ÁME további információkat ír elő a műszaki dokumentáció számára, azokat bele kell foglalni.

6. A bejelentett szervezet először megvizsgálja a pályázatot a típusvizsgálat érvényessége és a típusvizsgálati tanúsítvány szempontjából.

Ha a bejelentett szervezet úgy véli, hogy a típusvizsgálati tanúsítvány már nem érvényes vagy nem megfelelő, és új típusvizsgálati tanúsítványt kell kibocsátani, megindokolja a határozatát.

A bejelentett szervezetnek el kell végeznie a megfelelő vizsgálatokat és tesztek annak ellenőrzése érdekében, hogy az alrendszer megfelel-e a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek. A bejelentett szervezet megvizsgálja a sorozatterméként gyártott minden alrendszer 4. pontban meghatározott tesztelését.

7. Minden (sorozatterméként gyártott) alrendszer vizsgálatlalt és teszteléssel való ellenőrzése

7.1. A bejelentett szervezetnek el kell végeznie a tesztek, hitelesítési vizsgálatokat az ÁME előírásai szerint sorozatban gyártott alrendszerek megfelelőségének biztosítása érdekében. A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések kiterjednek az ÁME által előírt fázisokra is.

7.2. Minden egyes (sorozatban gyártott) alrendszert egyedileg meg kell vizsgálni, tesztelni és hitelesíteni kell a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és a rá vonatkozó ÁME követelményeinek való megfelelés igazolása érdekében. Amikor az ÁME (vagy az ÁME-ben idézett európai szabvány) nem ír elő valamely tesztet, a vonatkozó európai előírások vagy megfelelő tesztek alkalmazandók.

8. A bejelentett szervezet megállapodhat az ajánlatkérővel (és a fővállalkozókkal), hogy mely helyeken végzik el a tesztek, és megállapodhat, hogy az alrendszer végső vizsgálatát és – ha azt az ÁME előírja – a teljes üzemi körülmények melletti tesztek és érvényesítéseket az ajánlatkérő végzi el a bejelentett szervezet közvetlen felügyelete alatt.

A bejelentett szervezet ellenőrzési, felülvizsgálati és felügyeleti célokból bejárési joggal rendelkezik a gyártó üzemekbe, összeszerelési és telepítési helyekre, és indokolt esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, az ÁME által előírt feladatok elvégzése érdekében.

9. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezetnek ki kell állítania a megfelelőségi nyilatkozatot az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot az alrendszer helye vagy működése szerinti tagállam felügyeleti hatósága számára.

A bejelentett szervezet e tevékenységeinek alapja a típusvizsgálat és az összes sorozatban gyártott terméken a 7. pontban jelzettek és az ÁME-ben és/vagy a vonatkozó európai előírásokban előírt tesztje, hitelesítése és ellenőrzése.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és az azt kísérő dokumentumokat dátummal és aláírással kell ellátni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információt kell tartalmaznia.

10. A bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információt, és különösen az alábbiakat:

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
- az ÁME-ben meghatározott minden információt tartalmazó járműregiszter,
- az alrendszerbe beépített átjárhatósági összetevők felsorolása,
- az megfelelőségi és indokolt esetben a használatra való alkalmassági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket az említett összetevőknek biztosítaniuk kell az irányelv 13. cikkével összhangban, indokolt esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszer jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérve,
- az alrendszer karbantartásával, feltételivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
- a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű figyelemmel kíséréssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,
- az alrendszer típusvizsgálati tanúsítványa és az SB modulban meghatározott, azt kísérő műszaki dokumentáció,
- a bejelentett szervezet 9. pontban említett, számítási jegyzetekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi igazolása, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és indokolt esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat. Amennyiben indokolt, a tanúsítványt a hitelesítéssel kapcsolatban kiállított vizsgálati és ellenőrzési jelentéseknek kell kísérniük.

11. A megfelelőségi igazolást kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek.

Az ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációt, és azt kérésre meg kell küldenie bármely más tagállamnak.

B.4. SH2 modul: Teljes minőségirányítási rendszer tervezési vizsgálattal

1. Ez a modul az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy a járművek alrendszer zaj szempontja

- megfelel a jelen ÁME-nek és más alkalmazható ÁME-knek, ami azt bizonyítja, hogy teljesülnek a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményei,
- megfelel a szerződésből származó egyéb rendeleteknek és üzembe helyezhető.

2. A bejelentett szervezet elvégzi az eljárást, ideértve az alrendszer tervének vizsgálatát azzal a feltétellel, hogy az ajánlatkérő és a bevont fővállalkozók eleget tesznek a pont által előírt kötelezettségeknek.

A "fővállalkozók" kifejezés olyan társaságokra utal, amelyek tevékenysége hozzájárul az ÁME alapvető követelményeinek teljesüléséhez. Ez azt a társaságot érinti, amely

- felelős a teljes alrendszer beruházásáért (különösen az alrendszer integrálásáért),
- részlegesen be van vonva az alrendszer beruházásába (például az alrendszer összeállításába vagy telepítésébe).

Nem vonatkozik a részegységeket és az átjárhatóság összetevőit szállító gyártói alvállalkozókra.

3. Az EK-hitelesítési eljárás alá vont alrendszer esetében az ajánlatkérő vagy megbízása esetén a fővállalkozó jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtet az 5. pontban meghatározott tervezés, gyártás, illetve végtermék-ellenőrzés és vizsgálat esetében, és ez a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

A fővállalkozó felelős az alrendszer teljes beruházásáért (különös tekintettel az alrendszer integrálásával kapcsolatos felelősségre), minden esetben jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie a gyártással, illetve végtermék-ellenőrzés és vizsgálatl kapcsolatan, ami a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

Ebben az esetben az ajánlatkérő önállóan felelős az alrendszer teljes beruházásáért (különös tekintettel az alrendszer integrálásával kapcsolatos felelősségre), vagy az ajánlatkérőt közvetlenül bevonják a tervezésbe és/vagy gyártásba (az összeszerelést és telepítést is ideértve), jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie e tevékenységekkel kapcsolatban, ami a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

A csak az összeszerelésbe és telepítésbe bevont pályázók csak jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtethetnek a gyártás és a végtermék-ellenőrzés és vizsgálat esetében.

4. EK-hitelesítési eljárás

4.1. Az ajánlatkérőnek a választása szerinti bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtania az alrendszer (a tervvizsgálattal együtt végzett teljes minőségirányítási rendszeren keresztül történő) EK-hitelesítésére vonatkozóan, ideértve a minőségirányítási rendszerek felügyeletének 5.4. és 6.6. pont szerinti összehangolását. Az ajánlatkérőnek tájékoztatnia kell a bevont gyártókat erről a választásáról és a kérelemről.

4.2. A pályázatnak lehetővé kell tenniük az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének és karbantartásának megértését, és valamint az ÁME rendelkezéseinek való megfelelés értékelését.

A pályázatnak a következőket kell tartalmaznia:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének neve és címe,
- a műszaki dokumentáció, ideértve:
 - az alrendszer általános leírása, átfogó konstrukciója és struktúrája,
 - műszaki tervezési előírások, ideértve az alkalmazott európai műszaki előírásokat,
 - a fenti előírások használatát igazoló minden bizonyíték, különösen ahol nem alkalmazzák teljes mértékben ezeket az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
- a tesztprogram,
- az ÁME-ben meghatározott minden információt tartalmazó járműregiszter,
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek,
- a megfelelésről vagy használatra való alkalmasságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, amelyekhez biztosítani kell a rendszerelemeket, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
- a szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont összes gyártó felsorolása,
- az alrendszer használati feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
- az alrendszer karbantartásával kapcsolatos karbantartási feltételek és műszaki dokumentáció,
- az alrendszer gyártásánál, karbantartásánál és üzemeltetésénél figyelembe veendő összes műszaki követelmény,
- annak magyarázata, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és/vagy a fővállalkozók az 5.2. pontban említett összes fázisra vonatkozóan rendelkezik minőségirányítási rendszerrel, és bizonyítani kell annak hatékonyságát,
- az e minőségirányítási rendszerek jóváhagyásáért és felülvizsgálatáért felelős bejelentett szervezet.

4.3. Az ajánlatkérő bemutatja a megfelelő laboratórium által a részére elvégzett vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, köztük a kötelező típusvizsgálatok eredményeit.

4.4. A bejelentett szervezetnek meg kell vizsgálnia a tervvizsgálattal kapcsolatos pályázatot, és értékelnie kell a tesztek eredményeit. Amennyiben a terv megfelel az irányelv és a rá vonatkozó ÁME előírásainak, tervvizsgálati jelentést kell kibocsátania a pályázó részére. A jelentés tartalmazza a tervvizsgálat végkövetkeztetéseit, az érvényességének feltételeit, a vizsgált terv azonosításához szükséges adatokat és – ha releváns – az alrendszer működésének ismertetését. Ha az ajánlatkérő elutasít egy tervvizsgálati jelentést, a bejelentett szervezetnek részletesen meg kell indokolnia az ilyen elutasítást. Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.

5. Minőségirányítási rendszer

5.1. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és megbízása esetén a fővállalkozónak az általuk kiválasztott bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtania a minőségbiztosítási rendszereinek vizsgálatára vonatkozóan.

A pályázatnak a következőket kell tartalmaznia:

- a tervezett alrendszerrel kapcsolatos minden vonatkozó információ,
- a minőségirányítási rendszer dokumentációja.

Az alrendszerre irányuló projektnek csak egy részébe bevont személyeknek csak a vonatkozó résszel kapcsolatban kell információt benyújtaniuk.

5.2. Az ajánlatkérő vagy az alrendszer teljes beruházásáért felelős fővállalkozó esetében a minőségirányítási rendszer biztosítja, hogy az alrendszer általánosságban megfeleljen az ÁME előírásainak.

Az egyéb fővállalkozó(k) minőségirányítási rendszere(i) biztosítja, hogy az alrendszerhez való megfelelő hozzájárulásuk megfeleljen az ÁME követelményeinek.

A pályázók által elfogadott összes elemet, követelményt és rendelkezést szisztematikus és rendezett módon dokumentálni kell írott politikák, eljárások és utasítások formájában. A minőségirányítási rendszer e dokumentációja biztosítja a közös megegyezést a minőségi politikák és eljárások, például a minőségügyi programok, tervek, kézikönyvek és feljegyzések terén.

A rendszernek különösen az alábbi tételek megfelelő leírását kell tartalmaznia:

- az összes pályázó esetében:
- minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés,
- a használatra kerülő megfelelő gyártási, minőség-ellenőrzési és minőségirányítási technikák, folyamatok és szisztematikus cselekvések,
- a tervezés, gyártás, összeszerelés és telepítés előtt, közben és után elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága,
- a minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képzettségi jelentései stb.,
- a fővállalkozók esetében, amennyiben az vonatkozik az alrendszer tervezéséhez való hozzájárulásukra:
- az alkalmazásra kerülő műszaki tervezési előírások, ideértve az európai előírásokat, és amennyiben az európai előírásokat nem alkalmazzák teljes egészében, az annak biztosítására használt eszközöket, hogy teljesüljenek az ÁME alrendszerre vonatkozó előírásai,
- a tervezés ellenőrzési és hitelesítési technikái, folyamatai és módszeres fellépései, amelyeket az alrendszer tervezésénél használnak fel,
- a terv és az alrendszer előírt minőségének elérését és a minőségirányítási rendszernek a gyártást is ideértve az összes fázisban való hatékony működését figyelemmel kísérő eszközök,
- és az ajánlatkérő vagy az alrendszer egész beruházásáért felelős fővállalkozó esetében:
- a vezetés felelősségei és hatáskörei az alrendszer általános minőségével kapcsolatban, különösen ideértve az alrendszer integrációjának kezelését.

A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések az alábbi fázisokra terjednek ki:

- általános terv,
- az alrendszer felépítése, ezen belül különösen az építőmérnöki tevékenységek, a rendszerelemek összeszerelése és végső beállítások,
- az alrendszer végleges tesztelése,
- és amennyiben az ÁME meghatározza, a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés.

5.3. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezetnek meg kell vizsgálnia, hogy az alrendszer összes 5.2. pontban említett fázisát kellő mértékben és megfelelően lefedi-e a pályázók minőségirányítási rendszereinek jóváhagyása és felügyelete.

Ha egynél több minőségirányítási rendszerre alapozzák, hogy az alrendszer megfelel-e az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezetnek különösen meg kell vizsgálnia, hogy

- egyértelműen dokumentálják-e a minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolatokat és kapcsolódási pontokat,
- és hogy a fővállalkozó esetében kellően és megfelelően dokumentálják-e a teljes egész alrendszer megfelelőségének kezelésével kapcsolatos általános felelősségeket és hatásköröket.

5.4. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek értékelnie kell a minőségirányítási rendszert annak meghatározása érdekében, hogy az eleget tesz-e az 5.2. pont követelményeinek. Feltételezi a követelményeknek való megfelelést, ha a pályázó olyan EN/ISO 9001-2000 minőségbiztosítási rendszert valósít meg a tervezés, előállítás, végtermék-ellenőrzés és vizsgálat esetében, amely figyelembe veszi annak az alrendszernek a konkrét jellemzőit, amely esetében megvalósítják.

Ha valamely kérelmező tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a vizsgálat során.

Az ellenőrzésnek kifejezetten az érintett alrendszerre kell irányulnia, figyelembe véve a pályázónak az alrendszerhez való konkrét hozzájárulását. Az ellenőrzést végző csoport legalább egy tagjának tapasztalattal kell rendelkeznie az érintett alrendszer technológiai vizsgálatában. Az értékelési eljárás tartalmazza a kérelmező létesítményeinek vizsgálati célú bejárását.

A határozatról értesíteni kell a pályázót. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat végkövetkeztetéseit és az indoklással ellátott vizsgálati határozatot.

5.5. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozók vállalják, hogy teljesítik a jóváhagyott minőség-ellenőrzési rendszerből fakadó kötelezettségeiket, és fenntartják azt oly módon, hogy megőrizték annak megfelelő és hatékony voltát.

Folyamatosan tájékoztatnia kell a minőségirányítási rendszert jóváhagyó bejelentett szervezetet minden olyan jelentős változásról, amely érinti a követelmények alrendszer általi teljesítését.

A bejelentett szervezetnek értékelnie kell a javasolt módosításokat, és el kell döntenie, hogy a módosított minőségirányítási rendszer továbbra is eleget tesz-e az 5.2. pont követelményeinek, vagy szükség van-e újbóli értékelésre.

A határozatáról értesíti a pályázót. Az értesítés tartalmazza a vizsgálat végkövetkeztetéseit és az indoklással ellátott vizsgálati határozatot.

6. A minőségirányítási rendszer(ek) felügyelete a bejelentett szervezet felelőssége alatt

6.1. A felügyelet célja az arról való meggyőződés, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó kellően eleget tesz-e a jóváhagyott minőségirányítási rendszer(ek)ből eredő kötelezettségeinek.

6.2. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozók kötelesek megküldeni (vagy megküldetni) az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek az ehhez szükséges összes dokumentumot, különösen az alrendszerrel kapcsolatos megvalósítási terveket és műszaki feljegyzéseket (amennyiben azok vonatkoznak az alrendszerre pályázók konkrét hozzájárulására), ideértve az alábbiakat:

- a minőségirányítási rendszer dokumentációja, ideértve az alábbiak biztosítása érdekében végrehajtott konkrét intézkedéseket:

- az ajánlatkérő vagy az alrendszer teljes beruházásáért felelős fővállalkozó esetében a teljes alrendszer megfelelőségének kezelésével kapcsolatos felelősségek és hatáskörök ellő és megfelelő meghatározása,

- minden egyes kérelmező esetében a minőségbiztosítási rendszer megfelelő kezelése az alrendszer szintű integráció elérése érdekében,

- a minőségirányítási rendszer tervezési részében előírt minőségügyi feljegyzések, például elemzések, számítások, tesztek stb. eredményei,

- a minőségirányítási rendszer (összeszerelésre és telepítésre is kiterjedő) gyártási részében előírt minőségügyi feljegyzések, köztük vizsgálati jelentések és tesztelési adatok, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítési jelentése stb.

6.3. A bejelentett szervezet köteles rendszeres időközönként felülvizsgálatot tartani annak ellenőrzése érdekében, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó minőségirányítási rendszert tartson fenn, és alkalmazzon, és felülvizsgálati jelentést nyújt be nekik. Ha azok tanúsított minőségirányítási rendszert működtetnek, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a felülvizsgálat során.

A felülvizsgálatokat évente legalább egyszer kell elvégezni, legalább egy felülvizsgálatot a 4. pontban említett EK-hitelesítési eljárás tárgyát képező alrendszerrel kapcsolatos tevékenységek (tervezés, gyártás, összeszerelés és telepítés) elvégzésekor.

6.4. Emellett a bejelentett szervezet szűrőpróbaszerű bejárásokat tehet a pályázó(k) 5.2. pontban említett telephelyein. E bejárások alkalmával a bejelentett szervezet teljes vagy részleges felülvizsgálatot végezhet, és tesztek végezhet vagy végeztethet el annak ellenőrzése érdekében, hogy a minőségirányítási rendszer megfelelően működik-e a szükséges helyeken. Vizsgálati és – indokolt esetben – felülvizsgálati és/vagy tesztjelentést kell biztosítania a kérelmező(k) számára.

6.5. Az ajánlatkérő által kiválasztott és az EK-tanúsításért felelős bejelentett szervezet, ha nem végzi el az érintett minőségirányítási rendszer(ek) egészének 5. pont szerint felülvizsgálatát, össze kell hangolnia az e feladat elvégzéséért felelős bármely más bejelentett szervezet felügyeleti tevékenységét az alábbiak érdekében:

- annak biztosítása, hogy megfelelően végrehajtsák az alrendszerek integrálásával kapcsolatos különböző minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolódási pontok kezelését,

- a vizsgálat olyan annak elemeinek összegyűjtése az ajánlatkérővel közösen, amelyek szükségesek a különböző minőségirányítási rendszerek következetességének és átfogó felülvizsgálatának szavatolásához.

Ez az összehangolás kiterjed a bejelentett szervezet alábbiakkal kapcsolatos jogaira:

- a más bejelentett szervezetek által kibocsátott összes (jóváhagyási és felügyeleti) dokumentáció kézhezvétele,

- jelenlét az 5.4. pontban említett felügyeleti vizsgálatoknál,

- az 5.5. pontban említett további vizsgálatok kezdeményezése a saját felelőssége alatt és a többi bejelentett szervezettel együtt.

7. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek ellenőrzési, felülvizsgálati és felügyeleti célokból bejárasi joggal kell rendelkeznie az építkezési helyekre, tervezési és gyártó üzemekbe,

összeszerelési és telepítési helyekre, raktárhelyiségekbe és indokolt esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, általánosabban pedig minden olyan létesítménybe, amelyet szükségesnek tart a feladatai elvégzése érdekében, a pályázónak az alrendszer projektjéhez való konkrét hozzájárulásával összhangban.

8. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozók kötelesek az utolsó alrendszer leggyártásától számított 10 évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé tenni az alábbiakat:

- az 5.1. pont második albekezdésének második francia bekezdésében említett dokumentáció,
- az 5.5. pont második albekezdésében említett korszerűsítés,
- a bejelentett szervezet 5.4., 5.5. és 6.4. pontban említett határozatai és jelentései.

9. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet a tervvizsgálat, valamint a minőségirányítási rendszer(ek) jóváhagyása és felülvizsgálata alapján kiállítja a megfelelőségi tanúsítványt az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállambeli felügyeleti hatóság számára, amelyben az alrendszer található és/vagy üzemel.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és az azt kísérő dokumentumokat dátummal és aláírással kell ellátni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információt kell tartalmaznia.

10. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kötelezően kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információt, és különösen az alábbiakat:

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
- az alrendszerbe beépített átjárhatósági összetevők felsorolása,
- a megfelelőségi és indokolt esetben a használatra való alkalmassági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket az összetevőknek biztosítaniuk kell az irányelv 13. cikkével összhangban, indokolt esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszer jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérve,
- a szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- az alrendszer karbantartásával, feltételivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
- a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű figyelemmel kíséréssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,
- a bejelentett szervezet 9. pontban említett, számítási jegyzetekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi igazolása, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és indokolt esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat. Indokolt esetben a tanúsítványt a hitelesítéssel kapcsolatban kiállított és a 6.4. és 6.5. pontokban említett vizsgálati és ellenőrzési jelentéseknek kell kísérniük:
- az ÁME-ben meghatározott minden információt tartalmazó járműregiszter.

11. Valamennyi bejelentett szervezet köteles közölni a többi bejelentett szervezettel a kiadott, visszavont vagy elutasított minőségbiztosítási rendszerjóváhagyásokkal kapcsolatos vonatkozó információkat és az EK tervvizsgálati jelentéseket.

A többi bejelentett szervezet kérésre másolatot kaphat az alábbiakról:

- a minőségirányítási rendszer jóváhagyásai és a kiadott további jóváhagyások, és
- a kiadott EK tervvizsgálati jelentések és azok kiegészítései.

12. A megfelelőségi igazolást kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek.

Az ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációt, és azt kérésre meg kell küldenie bármely más tagállamnak.

**A közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter 17/2010. (III. 12.) KHEM rendelete
a hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerben a vasúti alagutak
biztonságával kapcsolatos kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól**

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 88. § (2) bekezdés 20. pontjában kapott felhatalmazás alapján, a közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter feladat- és hatásköréről szóló 133/2008. (V.14.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés a) pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva, a következőket rendelem el:

- 1. §** (1) A rendelet 1. melléklete a hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerben a vasúti alagutak biztonságával kapcsolatos kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásait határozza meg.
- 2. §** Ez a rendelet a kihirdetését követő 15. napon lép hatályba, rendelkezéseit a hatálybalépését követően indult eljárásokban kell alkalmazni.
- 3. §** Ez a rendelet a hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerben a vasúti alagutak biztonságával kapcsolatban elfogadott kölcsönös átjárhatóságról szóló 2008/163/EK bizottsági határozatnak való megfelelést szolgálja.

Hónig Péter s. k.,

közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter

1. melléklet a 17/2010 (III. 12.) KHEM rendelethez

**A hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerben
a vasúti alagutak biztonságával kapcsolatban elfogadott
kölsönös átjárhatóság mőszaki előírásairól**

1. Bevezetés

1.1. Mőszaki hatály**1.1.1. Az alagutak biztonsága az általános biztonság részeként**

Ezen ÁME az új, a felújított és a korszerősített alrendszerekre érvényes. Az alábbi, a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK és 2001/16/EK irányelv II. mellékletében felsorolt alrendszerekre vonatkozik: Infrastruktúra (INF), Energia (ENE), Ellenőrző-irányító (CCS), Üzemeltetés és forgalomirányítás (OPE) és Járművek (RST).

Az alagutak biztonságára hatással vannak az általános vasúti biztonsági intézkedések (pl. a jelzőrendszerek), amelyekre ezen ÁME nem tér ki részletesen. Ezen ÁME kizárólag az alagutakban felmerő bizonyos kockázatok csökkentését célzó egyedi intézkedéseket ír elő.

Általános vasúti biztonsági intézkedések:

A kizárólag a vasút mőködésével kapcsolatos kockázatok, például kisiklás és más vonatokkal való ütközés, az általános vasúti biztonsági intézkedések hatálya alá tartoznak. Az alagút környezetének hatásával és az ennek kapcsán felmerő ellenintézkedésekkel ezen ÁME csak olyan mértékben foglalkozik, amennyiben azok befolyásolják a vasúti alagutak biztonságát.

Alagutakkal kapcsolatos különös intézkedések:

Ezen ÁME célja, hogy következetes intézkedéscsomagot határozzon meg az Infrastruktúra, az Ellenőrző-irányító és jelző, a Járművek, valamint a Üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszere vonatkozóan annak érdekében, hogy a legnagyobb költséghatékonysággal optimális biztonsági szintet teremtsen az alagutakban. Lehetővé teszi a 96/48/EK (nagysebességű vonalak) és a 2001/16/EK (hagyományos vonalak) irányelveknek megfelelő vonatok harmonizált biztonsági feltételek melletti szabad közlekedését a transzeurópai vasúti rendszerben található vasúti alagutakban.

1.1.2. Az alagutak hossza

- eltérő rendelkezés hiányában az ÁME valamennyi előírása az 1 km-nél hosszabb alagutakra vonatkozik.

- a 20 km-nél hosszabb alagutak esetében különleges biztonsági vizsgálatra van szükség, amely ezen ÁME által nem tartalmazott, kiegészítő biztonsági intézkedések előírását teheti szükségessé a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő vonatok (a vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatok) elfogadhatóan tűzbiztos környezetbe való bebocsátása érdekében.

- az egymást követő alagutak nem tekintendők egy alagútnak az alábbi két követelmény teljesülése esetén:

- (A) a közöttük a szabadban lévő elválasztó szakasz 500 m-nél hosszabb,

- (B) a nyílt szakaszon egy biztonságos területre vezető bejárat/kijárat áll rendelkezésre.

1.1.3. A személyszállító járművekre vonatkozó tűzbiztonsági kategóriák

Az alagutakba beengedett járműveknek az alábbiakban leírt A. és B. tűzbiztonsági kategóriák valamelyikébe kell tartozniuk (az alábbi fogalom-meghatározások összhangban állnak a nagysebességű vasútra és járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.2.1. pontjával és a prEN 45545 szabványtervezet 1. részével):

1.1.3.1. Legfeljebb 5 km hosszúságú alagutakban engedélyezett járművek

A legfeljebb 5 km hosszú, oldalsó vészkijáráttal rendelkező földalatti szakaszokon és alagutakban való üzemeltetésre tervezett és épített járművek az A. kategóriába tartoznak. Tűzriadó esetén a vonat legfeljebb 4 perces futási idő alatt el tud jutni egy biztonságos területre (lásd a 4.2.2.6.1. pontban leírt fogalom-meghatározást), feltéve, hogy 80 km/h sebességgel képes haladni. A biztonságos területre érve az utasok és a vonatszemélyzet el tudja hagyni a vonatot. Ha a vonat nem tud továbbhaladni, az alagutakban található infrastruktúra-létesítmények használatával ürítik ki a szerelvényt.

1.1.3.2. Valamennyi alagútban engedélyezett járművek

A transzeurópai vasúti hálózat valamennyi alagútjában való üzemeltetésre tervezett és épített járművek a B. kategóriába tartoznak. 15 percen keresztül tűzvédelmi gátak biztosítják az utasok és a személyzet védelmét az égő vonat fedélzetén kialakuló hő és füst hatásaival szemben. A tűzvédelmi gátaknak és a működőképességet biztosító kiegészítő intézkedéseknek lehetővé kell tenniük, hogy a vonatok áthaladjanak egy 20 km hosszú alagúton, és eljussanak egy biztonságos területre, feltéve, hogy a vonat képes 80 km/h sebességgel haladni. Ha a vonat nem képes áthaladni az alagúton, az alagútban található infrastruktúra-létesítmények használatával ürítik ki a szerelvényt.

1.1.3.3. Földalatti állomásokkal rendelkező alagutakban engedélyezett járművek

Ha az alagútban olyan, az 1.1.4. pont meghatározása szerinti földalatti állomások találhatók, amelyeket evakuálási helyekként tüntettek fel a vészhelyzeti terven, és ha az egymást követő földalatti állomások közötti, valamint a legközelebbi földalatti állomás és az alagútkapuzat közötti távolság kevesebb, mint 5 km, a vonatoknak az A. kategóriára vonatkozó követelményeknek kell megfelelniük.

1.1.4. Földalatti állomások

A vasúti alrendszerek vonatkozásában az alagutakban létesített állomásoknak teljesíteniük kell ezen ÁME megfelelő előírásait.

Továbbá az állomás utasok által használt részeinek meg kell felelniük a külön jogszabályban meghatározott tűzbiztonsági előírásoknak.

A fenti két feltétel teljesülése esetén a földalatti állomás a 4.2.2.6.1. pontban meghatározott biztonságos területnek tekinthető.

1.1.5. Veszélyes áruk

A veszélyes áruk szállítására vonatkozó általános biztonsági intézkedéseket az üzemeltetésre vonatkozó ÁME és a RID határozza meg. Ezen ÁME nem tartalmaz kifejezetten alagutakra érvényes intézkedést. Az illetékes nemzeti hatóság az 1.1.6. pont értelmében előírhat különös intézkedéseket.

1.1.6. A tagállamokban érvényes különleges biztonsági követelmények

Ezen ÁME előírásai általában harmonizált követelményeket jelentenek. Az érvényben lévő biztonsági szint nem csökkenthető egyetlen országban sem a 2004/49/EK irányelv (biztonsági irányelv) 4.1. cikke előírásainak értelmében. A tagállamok szigorúbb követelményeiket fenntarthatják, ha azok nem akadályozzák a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelvnek megfelelő vonatok üzemeltetését.

A 2004/49/EK irányelv (biztonsági irányelv) 8. cikke értelmében új és még szigorúbb követelményeket írhatnak elő; a követelmények érvénybe léptetése előtt ezekről értesíteniük kell a Bizottságot. E magasabb szintű követelményeket kockázatelemzés alapján kell meghatározni, és a követelmények bevezetését egy adott veszélyhelyzetnek kell indokolnia. Ezeket a követelményeket a vasúti pályahálózat-működtetővel és a mentésért felelős hatóságokkal folytatott megbeszélés eredményeként kell meghatározni, és költség-haszonelemzést kell rájuk vonatkozóan elvégezni.

1.1.7. Kockázati kör és ezen ÁME hatálya alá nem tartozó kockázatok

Ezen ÁME az utasok és a vonaton szolgálatot teljesítő személyzet tagjainak biztonságát veszélyeztető egyedi kockázatokra vonatkozik a fenti alrendszerek tekintetében.

Ezen ÁME nem terjed ki az alábbi kockázatokra:

- terrorizmus, mint szándékos és előre kitervelt cselekedet, amelynek célja az önkényes rombolás, valamint sérüléseket és halált okozó események előidézése,
- az alagutakban lévő helyhez kötött létesítmények karbantartását végző személyzet egészsége és biztonsága,
- szerkezetek és vonatok sérülése által okozott pénzügyi veszteség,
- alagútba történő illetéktelen behatolás,
- kisiklott vonat alagútszerkezetre gyakorolt hatása; szakértői megítélés szerint a kisiklott vonat által gyakorolt behatás nem elég nagy ahhoz, hogy csökkentse az alagútszerkezet teherbíró kapacitását,
- az elhaladó vonatok aerodinamikai hatásai által okozott biztonsági problémákat ezen ÁME szintén nem tárgyalja (lásd: nagysebességű vasútra vonatkozó INS ÁME).

1.2. Területi hatály

Ezen ÁME területi hatálya kiterjed a 2001/16/EK irányelv I. mellékletében leírt hagyományos transzeurópai vasúti rendszerre, valamint a 96/48/EK irányelv I. mellékletében leírt nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerre.

1.3. Ezen ÁME tartalma

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 5. cikkének (3) bekezdésével összhangban ezen ÁME:

(a) jelzi annak tervezett hatályát (az irányelv I. mellékletében említett hálózatrész vagy járművek; az irányelv II. mellékletében említett alrendszer vagy annak egy része) – 2. fejezet;

(b) alapvető követelményeket állapít meg minden érintett alrendszerre és azok más alrendszerekkel való kapcsolódási pontjaira vonatkozóan – 3. fejezet;

(c) megállapítja az alrendszer és annak más alrendszerekkel való kapcsolódási pontjai által elérendő működési és műszaki előírásokat. Szükség esetén ezek az előírások változhatnak az alrendszer használatától függően, például az irányelv I. mellékletében megadott vonal-, csomópont-, illetve járműkategóriáktól függően – 4. fejezet;

(d) meghatározza az európai előírások, köztük az európai szabványok tárgyát képező, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket és kapcsolódási pontokat, amelyek szükségesek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer átjárhatóságának eléréséhez – 5. fejezet;

(e) megállapítja a megfelelőség vagy alkalmazhatóság értékelési eljárásait az összes szóban forgó esetben. Ez különösen kiterjed a 93/465/EGK határozatban definiált modulokra, vagy adott esetben az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségének, illetve alkalmazhatóságának vizsgálatára használt különös eljárásokra és az alrendszerek EK-hitelesítésére – 6. fejezet;

(f) jelzi az ÁME végrehajtásának stratégiáját. Ez különösen az annak érdekében teljesítendő fázisok pontosításához szükséges, hogy a jelenlegi helyzet fokozatosan átalakuljon a végleges helyzetté, amelyben az ÁME-nek való megfelelés a norma – 7. fejezet;

(g) az érintett személyzet tekintetében jelzi az adott alrendszer működéséhez, valamint az ÁME végrehajtásához szükséges szakmai képesítéseket – 4. fejezet.

Továbbá az 5. cikk (5) bekezdésével összhangban valamennyi ÁME esetében rendelkezni lehet különleges esetekről; ezek a 7. fejezetben találhatók.

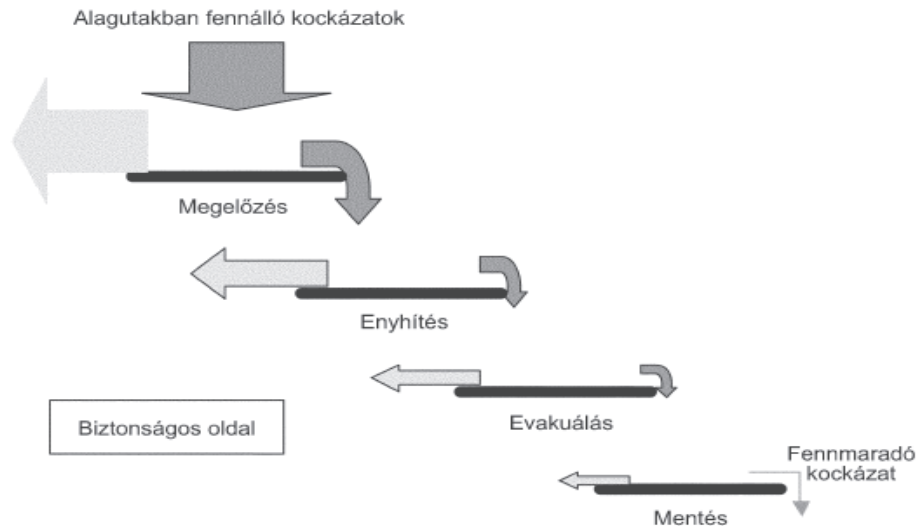
Végül ezen ÁME a 4. fejezetben részletesen leírja a fenti 1.1. és 1.2. pontban jelzett hatályra vonatkozó üzemeltetési és karbantartási szabályokat.

2. A szempont/hatály meghatározása

2.1. Általános tudnivalók

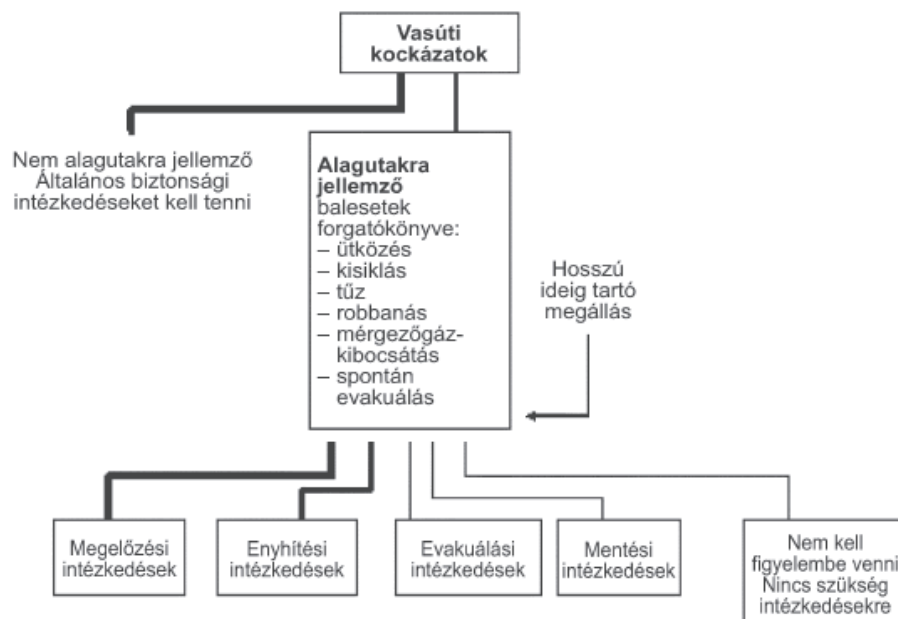
A vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME kiterjed a vasúti rendszer minden olyan részére, amely vonatkozik az utasok és a vonaton szolgálatot teljesítő személyzet vonat működése közbeni biztonságára a vasúti alagutakban. Az érintett alrendszerek meghatározását az 1.1. „Műszaki hatály” című pont tartalmazza; ebben az a kikötés is szerepel, hogy ezen ÁME kizárólag az alagutakra vonatkozó különös biztonsági intézkedéseket tartalmaz. A 2.2. fejezet az alagutakban alkalmazandó kockázati forgatókönyvekkel foglalkozik.

Az alagutak biztonságosságának elősegítésére létrehozandó védelmi vonal négy, egymást követő szintet foglal magában: megelőzés, enyhítés, evakuálás és mentés. A biztonság a legnagyobb mértékben a megelőzés területén segíthető elő, ezt követi az enyhítés és így tovább. A vasutak egyik legfőbb jellemzője az a természetükből fakadó képesség, hogy a balesetek a forgalom kötött pályás útvonalon történő lebonyolítása és jelzőrendszeren keresztüli irányítása és vezérlése révén előzhetők meg. A biztonsági szintek együttes használata alacsony szintű fennmaradó kockázatot eredményez.



2.2. A kockázati forgatókönyvek

Ezen ÁME feltételezi, hogy az alapvető "vasúti kockázatokra" vonatkozóan olyan megfelelő intézkedéseket hoztak a vasúti háttérparban általában alkalmazott biztonsági szabványok alapján, amelyeket más, véglegesítés alatt álló, vagy az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) által jóváhagyandó ÁME-kben erősítenek meg. Ezen ÁME azonban olyan intézkedéseket is tanulmányoz, amelyek ellensúlyozhatják vagy enyhíthetik a vasúti balesetet követő evakuálás, illetve mentési műveletek nehézségét.



Ezen ÁME olyan intézkedéseket is meghatároz, amelyek megszüntetik, vagy jelentős mértékben csökkentik a forgatókönyvekből eredő kockázatokat. Ezeket az intézkedéseket a megelőzés/enyhítés/evakuálás/mentés kategóriákba sorolták, de nem e kategóriáknak megfelelő címek alatt jelennek meg az ÁME-ben, hanem az érintett alrendszerhez tartozó címek alatt.

Az előírt intézkedések az alábbi három típusba sorolható eseményre adott reakciónak tekinthetők:

2.2.1. "Forró" események: tűz, robbanást követő tűz, mérgező füst vagy gázok kibocsátása.

A legfőbb veszély a tűz. Az ÁME feltételezi, hogy a tűz egyetlen személyszállító vonaton vagy motorkocsin keletkezik, és a fellobbanást követő 15 percen belül teljes mértékben szétterjed. A tüzet ez alatt az első 15 perc alatt fedezik fel, és indítják be a riasztót.

Ha lehetséges, a vonat elhagyja az alagutat.

Ha a vonat megáll, megtörténik az utasok biztonságos területre való evakuálása a vonat személyzetének irányításával vagy önmentés útján.

2.2.2. "Hideg" események: ütközés, kiskilás.

Az alagutakkal kapcsolatos különös intézkedések azokra a bejutást/kilépést lehetővé tévő berendezésekre irányulnak, amelyek segítik az evakuálást és a mentőszolgálatok beavatkozását. Annyiban térnek el a forró helyzetektől, hogy a mentési időt itt nem korlátozza a tűz által kialakított életveszélyes környezet.

2.2.3. Hosszú ideig tartó megállás

A hosszú ideig tartó megállás (10 percnél tovább tartó, nem tervezett megállás az alagútban olyan esetben, amikor nincs tűz a vonaton) önmagában nem jelent veszélyt az utasok és a személyzet számára. Azonban pánikot okozhat, amelynek hatására az utasok spontán módon, irányítás nélkül elhagyhatják a vonatot, és az alagút környezetében fennálló veszélyeknek tehetik ki magukat. Intézkedéseket kell hozni az ilyen események ellenőrzés alatt tartására.

2.2.4. Kivételek

A fent nem tárgyalt események felsorolása az 1.1.7. szakaszban található.

2.3. A mentőszolgálatok szerepe

A mentőszolgálatok szerepének meghatározásáért az illetékes nemzeti hatóság felelős. Az ebben az ÁME-ben meghatározott intézkedések azon a feltevésen alapulnak, hogy az alagúti balesetek során beavatkozó mentőszolgálatok elsődleges feladata az élet védelme, nem pedig az anyagi értékek – például járművek vagy szerkezetek – megóvása. Feltehetően az alábbi feladatokat kell végrehajtaniuk:

"Forró" eseménytípus esetén:

- kíséret azon személyek kimentésére, akik nem tudnak biztonságos területre jutni,
- elsődleges orvosi ellátás nyújtása a kimenekített személyek számára,
- a tűz oltása, amennyire az a saját és a baleset által érintett személyek védelme érdekében szükséges,
- evakuálás irányítása az alagút belsejében lévő biztonságos területekről a szabadba.

"Hideg" eseménytípus esetén:

- elsődleges orvosi ellátás biztosítása a súlyos sérültek számára,
- a vonatba szorult személyek kiszabadítása,
- személyek evakuálása.

Ezen ÁME nem tartalmaz az időre vagy a teljesítményre vonatkozó követelményeket. Figyelembe véve, hogy ritkán fordulnak elő több halálos áldozatot is követelő balesetek a vasúti alagutakban, magától értetődően – igen alacsony valószínűséggel – bekövetkezhetnek olyan események, amelyekkel szemben még a jól felszerelt mentőszolgálatok is tehetetlenek, például nagy kiterjedésű tűz, amely körülölel egy áruszállító vonatot.

A vészhelyzeti tervekhez a helyi feltételekhez igazított részletes forgatókönyveket kell készíteni, amelyeket jóvá kell hagyatni az illetékes nemzeti hatósággal. Amennyiben a tervekben részletezett, a mentőszolgálatokkal szembeni elvárások túlmutatnak a fenti feltételezéseken, kiegészítő intézkedéseket vagy felszereléseket lehet biztosítani.

A D. melléklet az eseménytípusok és az intézkedések közötti minőségi összefüggést mutatja be. Továbbá a D. melléklet részletesen leírja, hogy az intézkedések hogyan járulnak hozzá a 2.1. pontban említett négy védelmi szint megteremtéséhez: megelőzés, enyhítés, evakuálás és mentés.

3. Alapvető követelmények

Ez a fejezet az irányelv III. mellékletében szereplő alapvető követelményeket határozza meg, amelyek az érintett alrendszerre, az alrendszer egy részére vagy egy vonatkozó szempontra érvényesek.

Minden egyes alapvető követelmény esetében a fejezet részletesen leírja, hogy az ÁME miként veszi figyelembe az adott követelményt, például működési vagy műszaki előírás, üzemeltetési szabály vagy a személyzet szakképzettségi szintjével kapcsolatos feltétel formájában.

3.1. A 2001/16/EK irányelvben rögzített alapvető követelmények

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv III. melléklete a következő alapvető követelményeket írja elő, amelyeket a hagyományos transzeurópai rendszerben teljesíteni kell:

- biztonság
- megbízhatóság és rendelkezésre állás
- egészségvédelem
- környezetvédelem
- műszaki összeegyeztethetőség

Ezen ÁME szempontjából a biztonság és a műszaki összeegyeztethetőség számít lényegesnek. (A megbízhatóság és a rendelkezésre állás a biztonság előfeltételének tekinthető, és az ÁME rendelkezéseinek eredményeként a vonatkozó követelmények nem csökkenhetnek. Az egészségvédelem és a környezetvédelem fogalmába az irányelv III. mellékletében ugyanolyan részletességű alapvető követelmények tartoznak.)

3.2. Az alagút biztonságával kapcsolatos részletes alapvető követelmények

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletében felsorolt részletes alapvető követelmények, amelyek az alagút biztonságával kapcsolatosak, az alábbiak szerint:

- III. melléklet (Általános követelmények) 1.1.1. szakasza: A biztonság szempontjából kritikus rendszerelemek és különösen a szerelvények mozgásában részt vevő rendszerelemek tervezésének, megépítésének vagy összeszerelésének, üzemeltetésének és ellenőrzésének olyannak kell lennie, hogy a hálózatra vonatkozóan előírt céloknak megfelelően – beleértve egyes korlátozott üzemmód által meghatározott helyzeteket is – garantálja a biztonságot.

Ezt az alapvető követelményt a 4.2. „Az alrendszerek működési és műszaki előírásai” és a 4.5. „Karbantartási szabályok” szakaszban leírt működési és műszaki előírások teljesítik.

- III. melléklet (Általános követelmények) 1.1.4. pontja: A helyhez kötött létesítmények és a járművek tervezése és az igénybe vett anyagok kiválasztásakor arra kell törekedni, hogy tűz esetén a tűz és füst keletkezése, terjedése és hatása a lehető legnagyobb mértékig korlátozható legyen.

Ezt az alapvető követelményt a 4.2.2.3. „Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények”, a 4.2.2.4. „Építőanyagokra vonatkozó tűzbiztonsági követelmények” és a 4.2.5.1. „Járművek anyagának tulajdonságai” szakaszban leírt működési és műszaki előírások teljesítik.

- III. melléklet (Infrastruktúra) 2.1.1. pontja: Megfelelő lépéseket kell tenni annak érdekében, hogy megakadályozzák a létesítményekhez való hozzáférést vagy a jogosulatlan behatolást.

Ezt az alapvető követelményt a 4.2.2.2. „Vészkijáratokhoz és géptermekekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása” szakaszban leírt működési és műszaki előírások teljesítik.

- Megfelelő rendelkezéseket kell hozni a nagyon hosszú alagutak sajátos biztonsági feltételeinek figyelembevételére.

Ezt az alapvető követelményt ezen ÁME egészében teljesíti. Ez a követelmény az 1 és 20 km közötti hosszúságú alagutakra érvényes. 20 km-nél hosszabb alagutak esetében lásd az 1.1.2. pontot.

- III. melléklet (Energia) 2.2.1. pontja: Az energiaellátási rendszer működtetése nem veszélyeztetheti a szerelvények vagy személyek (felhasználók, üzemeltető személyzet, a pálya mellett lakók és harmadik felek) biztonságát.

Ezt az alapvető követelményt a 4.2.3.1. „Felsővezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása”, a 4.2.3.2. „Felsővezetékek vagy áramvezető sínek földelése”, a 4.2.3.5. „Elektromos berendezések megbízhatósága”, valamint a 4.2.3.4. „Az

alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények” pontban leírt működési és műszaki előírások teljesítik.

- III. melléklet (Járművek) 2.4.1. pontja: Rendelkezésre kell állniuk olyan eszközöknek, amelyek veszély esetén lehetővé teszik az utasok számára, hogy értesítsék a mozdonyvezetőt és a kísérszemélyzetet.

Ezt az alapvető követelményt a nagysebességű vasútra és a járművekre vonatkozó ÁME 4.2.5.3. „Utasok riasztása” pontjában leírt működési és műszaki előírások teljesítik. Ez a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME erre az alapvető követelményre a 4.2.5.7. „Vonatokon használandó kommunikációs eszközök” és a 4.2.5.8. „Vészfékezés felülbírási” pontban hivatkozik.

- Gondoskodni kell vészkijáratokról és azok jelzéséről.

Ezt az alapvető követelményt a 4.4.6. „Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára” és a 4.2.5.11. „Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv” pontban leírt működési és műszaki előírások teljesítik.

- Megfelelő rendelkezéseket kell hozni a nagyon hosszú alagutak sajátos biztonsági feltételeinek figyelembevétele érdekében.

Ezt az alapvető követelményt a 4.2.5.3. „Áruszállító vonatok tűzvédelme”, a 4.2.5.4. „Személyszállító vonatokon használandó tűzvédelmi gátak”, a 4.2.5.5. „Kiegészítő intézkedések személyszállító járművek működőképességének biztosítására fedélzeti tűz esetén”, valamint a 4.2.5.6. „Fedélzeti tűzjelzők” pontban leírt működési és műszaki előírások teljesítik.

- A vonatok fedélzetén kötelező a megfelelő fényerejű és működési idejű vészvilágítási rendszer.

Ezt az alapvető követelményt a 4.2.5.9. „Vészvilágítási rendszer a vonatokon” pontban leírt működési és műszaki előírások teljesítik.

- A vonatokat fel kell szerelni kihangosító rendszerrel, amely lehetővé teszi, hogy az utazószemélyzet és a forgalomirányítás tájékoztathassa az utasokat.

Ezt az alapvető követelményt a 4.2.5.7. „Kommunikációs eszközök a vonatokon” pontban leírt működési és műszaki előírások teljesítik.

- III. melléklet 2.6.1. pontja (Üzemeltetés és forgalomirányítás): A hálózatüzemeltetési szabályokat, valamint a mozdonyvezetők és az utazószemélyzet képesítését, illetve az irányító központok személyzetének képesítését oly módon kell összehangolni, hogy biztosítható legyen a biztonságos üzemeltetés, tekintetbe véve a határokon átnyúló és a belföldi szolgáltatások követelményeinek eltéréseit.

- A magas biztonsági szintet a karbantartási tevékenységek és rendszerességük, a karbantartási és irányítási központok személyzetének képzése és képesítése, valamint az érintett üzemeltetők által az irányítási és karbantartási központokban bevezetett minőségbiztosítási rendszer útján kell elérni.

Ezt az alapvető követelményt a 4.4.1. „A vonatok állapotának ellenőrzése és a megfelelő intézkedések meghozatala”, a 4.4.2. „Vészhelyzet esetén alkalmazandó szabály”, a 4.4.5. „Útvonalkönyv”, a 4.4.3. „Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok”, valamint a 4.6.1. „A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége” pont teljesíti.

4. Az alrendszer jellemzése

4.1. Bevezetés

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv tárgyát képező hagyományos transzeurópai vasúti rendszer, amelynek az alrendszerek részei, olyan integrált rendszer, amelynek egységességét igazolni kell. Ezt az egységességet az ÁME-n belüli előírások kidolgozása, az ÁME kapcsolódási pontjai olyan rendszerekhez, amelyekbe integrálták, valamint a vasútra vonatkozó üzemeltetési és karbantartási szabályok viszonylatában ellenőrizték.

Az összes vonatkozó alapvető követelmény figyelembevételével a hagyományos vasút vonatkozásában az Infrastruktúra, Energia, Ellenőrző-irányító és jelző, Üzemeltetés és forgalomirányítás és Járművek alrendszerek vasúti alagútjaiban a biztonság szempontja a 4.2. fejezet rendelkezéseivel jellemezhető.

Ezen ÁME az alagutak új, felújított és korszerűsített alrendszereire vonatkozik (Infrastruktúra, Energia, Ellenőrző-irányító és jelző, Üzemeltetés és forgalomirányítás, Járművek). A felújított és korszerűsített alrendszerekre való alkalmazás feltételeit a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 14.3. cikke határozza meg, továbbá a 7. fejezet a végrehajtási stratégiát írja le. A korszerűsítés, illetve a felújítás követelményei (a 7. fejezetben leírtak szerint) kevésbé átfogóak lehetnek, mint a célzott alrendszerekre érvényes követelmények (ezeket a 4. fejezet határozza meg).

A terület funkcionális és műszaki előírásai és annak kapcsolódási pontjai, amelyek leírása a 4.2. és a 4.3. szakaszban található, nem teszik kötelezővé meghatározott technológiák vagy műszaki megoldások alkalmazását, kivéve, ha ez szigorúan szükséges a nagysebességű transzeurópai vasúthálózat átjárhatóságához. Azok az innovatív megoldások, amelyek nem teljesítik az ezen ÁME-ben előírt követelményeket, illetve nem mérhetők fel az ÁME-ben meghatározott módon, új előírásokat, illetve új értékelési módszereket tehetnek szükségessé. A műszaki újítás lehetővé tétele érdekében ezen előírások és vizsgálati módszerek kidolgozása a 6.2.4. pontban ismertetett folyamat szerint történik.

4.2. Az alrendszerek működési és műszaki előírásai

A 3. fejezetben leírt alapvető követelmények figyelembevételével a fent említett alrendszerekben a kifejezetten az alagutak biztonságára vonatkozó szempontokkal kapcsolatos működési és műszaki előírások a következők:

4.2.1. Az előírások áttekintése

- Infrastruktúra alrendszer:

- váltók és kereszteződések telepítése;
- vészkijáratokhoz és géptermekekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása;
- szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények;
- építőanyagokra vonatkozó tűzbiztonsági követelmények;
- tűzjelzés;
- balesetnél használandó önmentő, evakuálási és mentési eszközök;
- a biztonságos terület meghatározása;
- általános tudnivalók;
- a felszínre vezető oldal- és/vagy függőleges irányú vészkijáratok;
- a másik alagútba vezető átjárók;
- alternatív műszaki megoldások;
- menekülési gyalogutak;
- menekülési útvonalakon működő vészvilágítás;
- vészhelyzeti kommunikáció;
- elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára;
- az alagutakon kívüli mentési területek;
- vízellátás.

- Energia alrendszer:

- felsővezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása;
- felsővezetékek vagy áramvezető sínek földelése;
- áramellátás;
- az alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények;
- elektromos berendezések megbízhatósága.

- Ellenőrző-irányító és jelző alrendszer:

- hőnfutásjelzők.

- Járművek alrendszer:

- járművek anyagának tulajdonságai;
- személyszállító járműveken használandó tűzoltó készülékek;
- áruszállító vonatok tűzvédelme;
- működőképesség;
- a vezető védelme;
- utasokat és árut vagy közúti járműveket szállító vonatok tűzvédelme;
- személyszállító járműveken használandó tűzvédelmi gátak;
- kiegészítő intézkedések személyszállító járművek működőképességének biztosítására fedélzeti tűz esetén;
- általános célkitűzések és a személyszállító vonatok számára előírt működőképesség;
- fékekre vonatkozó követelmények;

- vontatásra vonatkozó követelmények;
 - fedélzeti tűzjelzők;
 - vonatokon használandó kommunikációs eszközök;
 - vészfékezés felülbírállása;
 - vészvilágítási rendszer a vonatokon;
 - légkondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton;
 - személyszállító járművekre érvényes menekülési terv;
 - utasok által használandó vészkijáratok;
 - utasok által használandó peronajtók;
 - információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára.
- Üzemeltetési szabályok:
- a vonatok állapotának ellenőrzése és a megfelelő intézkedések meghozatala;
 - a vonat üzembe helyezése előtt;
 - a vonat üzemeltetése közben:
 - biztonsággal összefüggő berendezések,
 - hőnfutott csapággal kapcsolatos események,
 - vészhelyzet esetén alkalmazandó szabály;
 - alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok:
 - tartalom,
 - azonosítás,
 - gyakorlatok,
 - földelési előírások;
 - útvonalkönyv;
 - biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára;
 - az alagutak irányító központjai közötti koordináció.
- Karbantartási szabályok:
- az alagutak állapotának ellenőrzése;
 - a járművek karbantartása;
 - személyszállító járművek;
 - áruszállító járművek.
- Szakképesítések:
- a vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége.
- Egészségvédelmi és biztonsági feltételek:
- önmentő eszközök.

4.2.2. Infrastruktúra alrendszer

A biztonsági berendezések alagutakba szerelésénél figyelemmel kell lenni az áthaladó vonatok által előidézett aerodinamikai hatásokkal kapcsolatos tényezőkre.

4.2.2.1. Váltók és kereszteződések telepítése

A vasúti pályahálózat-működtetőnek biztosítania kell, hogy csak minimális számú váltót és kereszteződést telepítsenek az alagutakba a tervezési, biztonsági és üzemeltetési követelményeknek megfelelően.

4.2.2.2. Vészkijáratokhoz és géptermekekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása

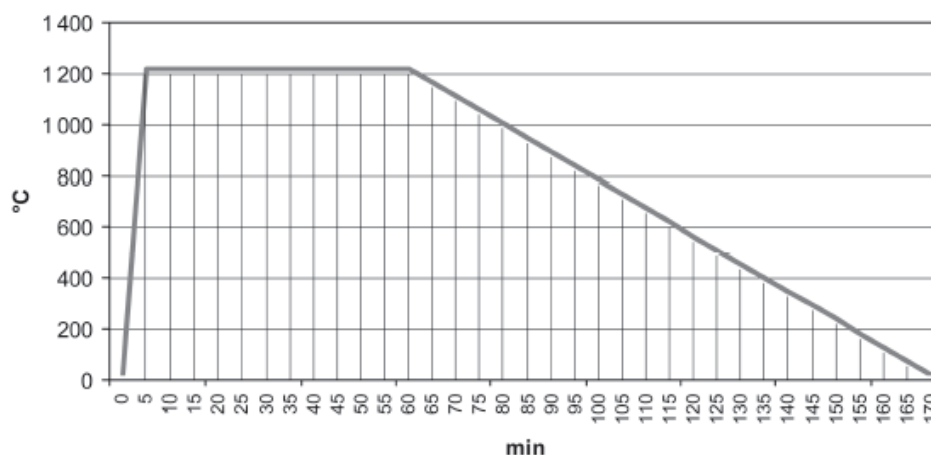
A kívülről történő jogosulatlan hozzáférést a géptermekekhez és a vészkijáratokhoz fizikai rendszerek, például záruk felszerelésével kell megakadályozni; belülről mindig lehetővé kell tenni az ajtók kinyitását evakuálás céljából.

4.2.2.3. Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények

Ez az előírás valamennyi alagútra érvényes, a hosszúságuktól függetlenül.

Tűz esetén elegendő hosszúságú ideig meg kell tartani a szerkezet integritását annak érdekében, hogy az önmentést, az utasok és a személyzet evakuálását, valamint a mentőszolgálatok behatolását a szerkezet összeroskadásának veszélye nélkül lehessen végrehajtani.

Értékelni kell a kész alagútfelület tűzállóságát, legyen az az adott helyen található szikla vagy betonburkolat. A megadott időtartamig ellen kell állnia a tűz hőmérsékletének. Az előírt "hőmérséklet-idő görbét" (EUREKA-görbe) az alábbi ábra mutatja be. A görbe kizárólag betonszerkezetek tervezéséhez használható.



4.2.2.4. Építőanyagokra vonatkozó tűzbiztonsági követelmények

Ez az előírás valamennyi alagútra érvényes, a hosszúságuktól függetlenül.

Ez az előírás az alagutak belsejében használt építőanyagokra és olyan berendezésekre vonatkozik, amelyek eltérnek a 4.2.2.3. pontban tárgyalt szerkezetektől. Az anyagoknak és berendezéseknek alacsony gyúlékonyságúaknak, nem gyúlékonynak vagy gyulladás ellen védettnek kell lenniük, a tervezési követelményektől függően. Az alagút-alépitmény anyagának teljesítenie kell az MSZ EN 13501-1 szabvány A2 minőségi osztályára vonatkozó követelményeit. A nem szerkezeti paneleknek és egyéb berendezéseknek az MSZ EN 13501-1 szabvány B minőségi osztályára vonatkozó követelményeinek kell megfelelniük.

4.2.2.5. Tűzjelzés

A műszaki helyiségek olyan zárt területek, amelyek az alagútba vezető, illetve az alagútból kivezető bejáratokkal/kijáratokkal rendelkeznek, és az alábbi funkciók ellátásához szükséges biztonsági berendezésekkel vannak felszerelve:

- önmentés és evakuálás,
- vészhelyzeti kommunikáció,
- mentés,
- tűzoltás, és
- a vontatóegység áramellátása.

Ezeket a berendezéseket érzékelőkkel kell felszerelni, amelyek tűz esetén riasztják a vasúti pályahálózat-működtetőt.

4.2.2.6. Balesetnél használandó önmentő, evakuálási és mentési eszközök

4.2.2.6.1. A biztonságos terület meghatározása

A biztonságos terület az az alagúton belül vagy kívül található terület, amelyre az alábbiakban felsorolt valamennyi feltétel érvényes:

- a túlélést lehetővé tevő feltételekkel rendelkezik,
- a balesetben érintett személyek által segítséggel vagy segítség nélkül elérhető,
- a balesetben érintett személyek önmentést végezhetnek, ha erre lehetőség van, vagy megvárhatják, amíg a mentőszolgálatok a vészhelyzeti tervben leírt eljárások használatával kimentik őket,

- biztosított a kommunikáció, mobiltelefonon vagy vezetékes vonalon keresztül, a vasúti pályahálózat-működtető forgalom irányítási központja felé.

4.2.2.6.2. Általános tudnivalók

Az alagút tervezésénél figyelembe kell venni, hogy biztosítani kell olyan berendezéseket, amelyek az alagútban történő baleset során lehetővé teszik az önmentést, a vonat utasainak és személyzetének evakuálását, valamint azt, hogy a mentőszolgálatok kimenthessék az embereket.

A 4.2.2.6.3.–4.2.2.6.5. pontban leírt műszaki megoldások megfelelnek ennek a követelménynek, és ezek egyikét kell kiválasztani.

4.2.2.6.3. A felszínre vezető oldal- és/vagy függőleges irányú vészkijáratok

Legalább 1000 méteres szakaszonként ilyen kijáratokat kell biztosítani.

A felszínre vezető oldal- és függőleges irányú vészkijáratok minimális méretei: szélesség 1,50 m, magasság 2,25 m. Az ajtónyílásoknak legalább 1,40 m szélesnek és 2,00 m magasnak kell lenniük. A mentőszolgálatok számára fő elérési útvonalként szolgáló kijáratokra vonatkozó követelményeket a 4.2.2.11. „A mentőszolgálatok számára biztosítandó elérési útvonalak” pont írja le.

Minden kijáratot világítással és jelzésekkel kell ellátni.

4.2.2.6.4. A másik alagútba vezető átjárók

Az egymás mellett fekvő, önálló alagutak közötti átjárók lehetővé teszik a szomszédos alagút biztonságos területként való használatát. Ezeket az átjárókat megfelelő világítással és jelzésekkel kell ellátni. Az átjáróknak legalább 2,25 m magasnak és 1,50 m szélesnek kell lenniük. Az ajtók minimális méretei: magasság 2,00 m, szélesség 1,40 m. Ezeknek a követelményeknek megfelelő átjárókat kell biztosítani legalább 500 méteres szakaszonként.

4.2.2.6.5. Alternatív műszaki megoldások

Biztonságos területet létesítő alternatív műszaki megoldások akkor megengedettek, ha legalább egyenértékű biztonsági szintet tesznek lehetővé. Az alternatív megoldás igazolására műszaki tanulmányt kell készíteni, amelyet jóvá kell hagyatni az illetékes nemzeti hatósággal.

4.2.2.7. Menekülési gyalogutak

Ez az előírás valamennyi, 500 méternél hosszabb alagútra érvényes.

Egyvágányú pályával rendelkező alagutakban legalább a vágány egyik oldalán, kétvágányú pálya esetén pedig az alagút mindkét oldalán gyalogutakat kell létesíteni. Két vágánynál többlet rendelkező, szélesebb alagutaknál mindegyik vágányról biztosítani kell a gyalogút elérését.

A gyalogút szélességének legalább 0,75 m-nek kell lennie. A gyalogút felett legalább 2,25 m magas függőleges irányú szabad teret kell biztosítani.

A gyalogút legalacsonyabb szintje nem lehet alacsonyabb a sínkorona magasságánál.

Ügyelni kell arra, hogy a menekülési területen lévő akadályok ne okozzanak szűkületeket. A jelenlévő akadályok a gyalogút minimális szélességét legfeljebb 0,7 m-re csökkenthetik, és az akadály hosszúsága nem haladhatja meg a 2 m-t.

A biztonságos területre vezető gyalogút felett körülbelül 1 m-es magasságban fogódzókat kell felszerelni. A fogódzókat a gyalogutakra előírt minimális szélességen kívül kell elhelyezni. Az akadály elérési pontjában, illetve az akadálytól való kilépési pontban a fogódzókat az alagút hosszanti tengelyéhez képest 30–40°-os szögben kell felszerelni.

4.2.2.8. Menekülési útvonalakon működő vészvilágítás

Ez az előírás valamennyi, 500 méternél hosszabb folytonos alagútra érvényes.

Vészvilágítást kell biztosítani az utasok és a személyzet biztonságos területre való vezetéséhez vészhelyzet esetén.

Nem elektromos árammal működő világítóberendezések is elfogadhatók, ha ellátják a szükséges funkciót.

A világítást az alábbiak szerint kell biztosítani:

- egyvágányú alagút: az egyik oldalon (ahol a gyalogút van)
- kétvágányú alagút: mindkét oldalon
- lámpák elhelyezése: a gyalogút felett a lehető legkisebb magasságban úgy, hogy ne zavarja a szabad áthaladást, vagy beépíthető a fogódzóba.
- a gyalogút szintjén mért fényerőnek legalább 1 lux nagyságúnak kell lennie.
- önálló működés és megbízhatóság: garantált áramellátás a vészhelyzeti és egyéb követelmények teljesítése érdekében, amely legalább 90 perces rendelkezésre állást biztosít.

Amennyiben normál üzemi feltételek között a vészvilágítás ki van kapcsolva, mindkét alábbi módon lehetővé kell tenni annak bekapcsolását:

- kézzel az alagút belsejéből 250 m-es szakaszonként
- távvezérléssel az alagút üzemeltetője által

4.2.2.9. Menekülési jelzések

Ez az előírás valamennyi, 100 méternél hosszabb alagútra érvényes.

A menekülési jelzések jelzik a vészkijáratokat, valamint a biztonságos területtől való távolságot, illetve annak irányát. A jelzéseket a munkahelyi biztonsági, illetve egészségvédelmi jelzésekről szóló, 1992. június 24-i 92/58/EK irányelv követelményei, valamint az MSZ ISO 3864-1 szabvány szerint kell kialakítani.

A menekülési jelzéseket az oldalfalakon kell elhelyezni. A menekülési jelzések közötti távolság legfeljebb 50 m lehet.

Ha az alagút vészhelyzeti berendezésekkel van felszerelve, megfelelő jelzésekkel kell jelezni az ilyen berendezések helyét.

4.2.2.10. Vészhelyzeti kommunikáció

A vonat és az forgalomirányító központ között minden egyes alagútban rádióösszeköttetést kell biztosítani GSM-R rádiórendszer segítségével. Kiegészítő kommunikációs rendszerekre, például segélykérő telefonokra nincs szükség.

Folyamatos rádiókapcsolatot kell biztosítani annak érdekében, hogy a mentőszolgálatok kapcsolatba tudjanak lépni a helyszínen levő irányítóegységekkel. A rendszernek lehetővé kell tennie, hogy a mentőszolgálatok a saját kommunikációs berendezéseiket használhassák.

4.2.2.11. Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára

A mentőszolgálatok számára lehetővé kell tenni, hogy baleset esetén bejuthassanak az alagútba az alagútkapuzatokon át, illetve megfelelő vészkijáratokon keresztül (lásd a 4.2.2.6.3. pontot). Ezeknek az elérési útvonalaknak legalább 2,25 m szélesnek és 2,25 m magasnak kell lenniük. A pályahálózat-működtetőnek a vészhelyzeti tervben fel kell tüntetnie az elérési útvonalként használható belépési pontokat.

Ha a vészhelyzeti terv közúton való elérhetőséget ír elő, annak a tervezett mentési területhez a lehető legközelebb kell lennie. A vészhelyzeti tervben alternatív elérési módokat is le kell írni.

4.2.2.12. Az alagutakon kívüli mentési területek

Az alagút közelében az elérési utak mentén legalább 500 m-es mentési területet kell biztosítani. A meglévő utak mentési területnek tekinthetők. Ha a közúton való elérés ésszerűen nem kivitelezhető, alternatív megoldásokat kell lehetővé tenni a mentőszolgálatokkal való egyeztetés alapján.

4.2.2.13. Vízellátás

A mentőszolgálatokkal való egyeztetés alapján vízellátásról kell gondoskodni az alagút belépési pontjaiban. Ennek két óra időtartamig percenként legalább 800 literes kapacitással kell rendelkeznie. A vízforrás lehet tűzcsap vagy más, legalább 100 m³ vizet biztosító forrás, például víztároló tartály, folyó vagy egyéb. A vészhelyzeti tervben le kell írni a víz baleset helyszínére történő szállításának módját.

4.2.3. Energia alrendszer

Ez a szakasz az Energia alrendszer infrastruktúra részére vonatkozik.

4.2.3.1. Felsővezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása

Ez az előírás az 5 km-nél hosszabb alagutakra érvényes.

Az alagutakban a vontatóegység áramellátási rendszerét legfeljebb 5 km hosszú szakaszokra kell felosztani. Ez az előírás csak akkor érvényes, ha a jelzőrendszer lehetővé teszi, hogy az alagútban egyszerre több vonat tartózkodjon egyetlen vágányon.

A kapcsolókat az alagút vészhelyzeti tervében előírt követelmények szerint kell elhelyezni úgy, hogy a lehető legkisebb számú kapcsoló legyen felszerelve az alagútban.

Gondoskodni kell az egyes "kapcsolási szakaszok" távvezérléséről és távkapcsolhatóságáról.

A kapcsolóberendezés helyén megfelelő kommunikációs eszközöket és világítást kell biztosítani a biztonságos kézi működtetés, valamint a kapcsolóberendezés karbantartása lehetővé tételének érdekében.

4.2.3.2. Felsővezetékek vagy áramvezető sínek földelése

Az alagút belépési pontjaiban, a szakaszok közötti elválasztó pontok közelében (lásd a 4.2.3.1. pontot) földelőberendezéseket kell felszerelni. Ezek lehetnek kézzel felszerelhető vagy távvezérlésű rögzített berendezések.

Gondoskodni kell a földelési műveletekhez szükséges kommunikációs eszközökről és világítóberendezésekről.

A földelési előírásokat és az azzal kapcsolatos felelősségi köröket a vasúti pályahálózat-működtetőnek és a mentőszolgálatoknak közösen kell meghatározni a vészhelyzeti tervben (lásd a 4.4.4. „Földelési eljárások pontot”).

4.2.3.3. Áramellátás

Az alagutakban létesített áramelosztó rendszernek alkalmasnak kell lennie a mentőszolgálat berendezéseinek működtetésére az alagútra vonatkozó vészhelyzeti tervnek megfelelően.

Bizonyos nemzeti mentőszolgálatok áramellátási rendszer tekintetében függetlenek. Ebben az esetben elfogadható lehet, ha nem biztosítanak áramforrást az ilyen csoportok számára. Az erre vonatkozó döntésnek azonban szerepelnie kell a vészhelyzeti tervben.

4.2.3.4. Az alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények

A tűzzel érintkezésbe kerülhető kábeleknél a következő jellemzőkkel kell rendelkezniük: alacsony gyúlékonyság, alacsony tűzterjedés, alacsony toxicitás és alacsony füstgázsűrűség. Ezeket a követelményeket az MSZ EN 50267-2-1, az MSZ EN 50267-2-2 és az MSZ EN 50268-2 szabványnak megfelelő kábelek teljesítik.

4.2.3.5. Elektromos berendezések megbízhatósága

A biztonsággal kapcsolatos elektromos berendezéseket (tűzjelzés, vészvilágítás, vészhelyzeti kommunikáció és a vasúti pályahálózat-működtető vagy az ajánlatkérő által az utasoknak az alagutakban megteremtendő biztonsága szempontjából létfontosságúként meghatározott egyéb rendszerek) védeni kell a mechanikai behatás, a hő vagy a tűz által okozott sérülések ellen. Az elosztórendszert úgy kell megtervezni, hogy el tudja viselni például az alternatív vezetékek árammal való ellátása által okozott elkerülhetetlen károsodásokat. Az áramellátási rendszernek bármelyik egyetlen fő alkotóelemének meghibásodása esetén is képesnek kell lennie a teljes kapacitású működésre. A vészvilágítás és a kommunikációs rendszerek működtetése érdekében 90 percre elegendő tartalék áramforrásról kell gondoskodni.

4.2.4. Ellenőrző-irányító és jelző alrendszer

Ez a szakasz az Ellenőrző-irányító és jelző alrendszer vasúti pálya melletti részére vonatkozik.

4.2.4.1. Hőnfutásjelzők

Az alagutakkal rendelkező hálózatok stratégiai pontjaiban pályamenti hőnfutásjelző vagy előrejelző berendezéseket kell felszerelni úgy, hogy nagy valószínűséggel képesek legyenek észlelni a csapágy felforrósodását, még mielőtt a vonat belépne az alagútba, és a meghibásodott vonatot még az alagút(ak) előtt le lehessen állítani. A vasúti pályahálózat-működtető feladata, hogy az infrastruktúra-nyilvántartásból kiválassza a pályamenti hőnfutásjelzőket és azok helyét. A vasúti társaságnak fel kell tüntetnie e berendezések adatait az útvonalkönyvben.

4.2.5. Járművek alrendszer

4.2.5.1. Járművek anyagának tulajdonságai

Az anyagok és alkatrészek kiválasztásánál figyelembe kell venni azok tűzállósági tulajdonságait.

- személyszállító járművek: a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.2.2. pontja a hagyományos vasúti járművekre is vonatkozik.

- áruszállító járművek: Lásd a hagyományos vasúti járművekre vonatkozó ÁME "Anyagokra vonatkozó követelmények" című fejezetének 4.2.7.2.2.4. pontját

4.2.5.2. Személyszállító járműveken használandó tűzoltó készülékek

A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.2.3.2. pontjának rendelkezései a hagyományos vasúti személyszállító járművekre is érvényesek.

4.2.5.3. Áruszállító vonatok tűzvédelme

4.2.5.3.1. Működőképesség

Fedélzeti tűz esetén nincs érvényben külön előírás a teherkocsik vagy azok vontatóegységeinek működőképességét illetően (a hagyományos vasúti járművekre vonatkozó ÁME teherkocsikra érvényes előírásai mellett), habár a vonat alagútból történő kihozatalára vonatkozó célkitűzés a tehervonatokra is érvényes. Fedélzeti tűzjelzőket kell meghatározni az áruszállító vontatóegységek és a személyszállító motorkocsikra vonatkozóan is (4.2.5.6.).

4.2.5.3.2. A járművezető védelme

A vezető tűzvédelmére vonatkozó minimális követelmények: A vezetőállás védelme érdekében a vontatóegységeket tűzvédelmi gáttal kell felszerelni. A tűzvédelmi gátaknak legalább 15 perc erejéig meg kell felelniük az integritásra vonatkozó követelményeknek. A tűzállósági vizsgálatot az MSZ EN 1363-1 szabvány szerinti válaszfalvizsgálatra vonatkozó követelményeknek megfelelően kell végrehajtani. (A vezető védelmével kapcsolatban lásd még a 4.7.1. pontot.)

4.2.5.3.3. Utasokat és árut vagy közúti járműveket szállító vonatok tűzvédelme

Az utasokat és az árut vagy közúti járműveket szállító vonatokon lévő személyszállító kocsiknak teljesíteniük kell az ezen ÁME 4.2.5. fejezetében leírt vonatkozó előírásokat. A külön jogszabályok további, az üzemeltetés területére érvényes követelményeket írhatnak elő az ilyen vonatoknál felmerülő további

kockázatokra vonatkozóan, ha ezek a követelmények nem akadályozzák a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelvnek megfelelő vonatok üzemeltetését. (A nemzeti, kétoldalú, többoldalú vagy multinacionális megállapodásokra vonatkozó kivételek felsorolása a 7.4. fejezetben található.) A vontatóegységeknek meg kell felelniük a személyszállító vonatokhoz kapcsolt mozdonyokra vonatkozó követelményeknek. Teherkocsik esetében a vonatkozó ÁME-k alkalmazandók.

4.2.5.4. Személyszállító járműveken használandó tűzvédelmi gátak

A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.2.3.3. „Tűzállóság” pontja a hagyományos vasúti járművekre is vonatkozik.

4.2.5.5. Kiegészítő intézkedések személyszállító járművek működőképességének biztosítására fedélzeti tűz esetén

4.2.5.5.1. Általános célkitűzések és a személyszállító vonatok számára előírt működőképesség

Ez a szakasz olyan intézkedéseket tartalmaz, amelyek végrehajtásával növelhető annak valószínűsége, hogy a személyszállító vonat fedélzeti tűz esetén is tovább tud haladni:

- 4 percre, az A. tűzbiztonsági kategóriába tartozó járművek esetén az 1.1.3.1. pont értelmében. Az előírás teljesítettnek tekintendő a fékekre vonatkozó követelmények teljesítésével (4.2.5.5.2. pont)

- 15 percre, a B. tűzbiztonsági kategóriába tartozó járművek esetén az 1.1.3.2. pont értelmében. Az előírás teljesítettnek tekintendő a fékekre vonatkozó követelmények teljesítésével (4.2.5.5.2. és 4.2.5.5.3. pont)

20 km-nél hosszabb alagutak esetén kiegészítő infrastrukturális és üzemeltetési biztonsági intézkedések mérlegelésére van szükség. Nem lehet akadálya a vonatkozó ÁME-k követelményeinek megfelelő B. tűzbiztonsági kategóriába tartozó vonatok 20 km-nél hosszabb alagutakban való közlekedtetésének.

4.2.5.5.2. Fékekre vonatkozó követelmények

A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.2.4. pontjában szereplő, fékekre vonatkozó követelmények az A. és a B. tűzbiztonsági kategóriába tartozó hagyományos vasúti járművekre is érvényesek.

4.2.5.5.3. Vontatásra vonatkozó követelmények

A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.2.4. pontjában szereplő, vontatásra vonatkozó követelmények a B. tűzbiztonsági kategóriába tartozó hagyományos vasúti járművekre is érvényesek.

4.2.5.6. Fedélzeti tűzjelzők

A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.2.3.1. pontjában leírt követelmények a hagyományos vasúti járművekre is érvényesek.

4.2.5.7. Vonatokon használandó kommunikációs eszközök

A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.5.1. pontjában leírt követelmények a hagyományos vasúti járművekre is érvényesek.

4.2.5.8. Vészfékezés felülbíráása

A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.5.3. „Utasok riasztása” pontjában szereplő rendelkezések a hagyományos vasúti járművekre is érvényesek.

4.2.5.9. Vészvilágítási rendszer a vonatokon

A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.13. „Vészvilágítás” pontjában szereplő rendelkezések a hagyományos vasúti személyszállító járművekre is érvényesek, kivéve, hogy a fő energiaellátási rendszer meghibásodását követően 90 perces önálló működést írnak elő.

4.2.5.10. Légkondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton

A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.12.1. „Légkondicionáló rendszerrel felszerelt utasterek és személyzeti területek” pontjában szereplő rendelkezések a hagyományos vasúti személyszállító járművekre is érvényesek.

4.2.5.11. Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv

4.2.5.11.1. Utasok által használandó vészkijáratok

A hagyományos vasúti személyszállító járműveken létesített vészkijáratok elrendezése, üzemeltetése és jelzésekkel való ellátása során teljesíteni kell a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.1.1. pontja A–C. alpontjaiban szereplő követelményeket.

4.2.5.11.2. Utasok által használandó peronajtók

Az ajtókat önálló belső és külső vésznyitó berendezéssel kell felszerelni a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.2.4.2.1. pontjának g.) alpontja értelmében.

4.2.5.12. Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára

A mentőszolgálatok számára át kell adni a jármű leírását a vészhelyzetek kezelésének lehetővé tétele érdekében. Különösen arról kell tájékoztatni őket, hogyan lehet bejutni a jármű belsejébe.

4.3. A kapcsolódási pontok működési és műszaki előírásai

4.3.1. Általános tudnivalók

A vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME, átfogó jellege miatt, számos más alrendszerre vonatkozóan is előír intézkedéseket valamely alábbi formában:

- a másik alrendszerben szereplő pontra történő hivatkozás
- a másik alrendszerben szereplő pontra történő hivatkozás, kiegészítve azt a vasúti alagutakra érvényes követelményekkel (pl. 4.5.1. „Alagutak állapotának ellenőrzése” pont)
- a másik alrendszerben szereplő pontra történő hivatkozás, kijelentve, hogy ez a pont olyan alrendszerre is érvényes, amelyre jelenleg nem vonatkozik ÁME (pl. a 4.2.5.2. „Személyszállító vonatokon használandó tűzoltó készülékek” pont a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.2.3.2. pontjára hivatkozik, és előírja azt is, hogy ezt a pontot a hagyományos vasúti járművekre is érvényesnek kell tekinteni).

A kapcsolódási pontok felsorolása az alábbiakban olvasható. A más ÁME-kben szereplő pontokra történő hivatkozásokat a hivatkozott, hagyományos vasútra vonatkozó ÁME-kkel kapcsolatos ajánlásokként kell figyelembe venni.

4.3.2. Kapcsolódási pontok az Infrastruktúra alrendszerrel

A hagyományos vasút alagútjai biztonságára vonatkozó ÁME	A nagysebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME
4.2.2.7. Menekülési gyalogutak	4.2.23.2. Vészhelyzeti gyalogutak az alagutakban
4.5.1. Az alagutak állapotának ellenőrzése	4.5.1. Karbantartási terv

A hagyományos vasúti infrastruktúra kapcsolódási pontjaira való hivatkozások meghatározása egy későbbi fázisban történik, amikor a hagyományos vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME már rendelkezésre áll.

4.3.2.1. Menekülési gyalogutak

A menekülési gyalogutak meghatározását a hagyományos vasút alagútjai biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.2.7. pontja tartalmazza. A nagysebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME hivatkozik erre az előírásra. Az előírás a hagyományos vasút alagútjai biztonságára vonatkozó ÁME felelősségi körébe tartozik.

4.3.2.2. Az alagutak állapotának ellenőrzése

Az alagutak állapotának ellenőrzését a nagysebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME 4.5.1. pontjában, valamint a jövőbeni hagyományos vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME-ben szereplő, és ezen ÁME 4.5.1. pontjában leírt követelményekkel kiegészített karbantartási terv általános előírásai alapján kell elvégezni.

4.3.3. Kapcsolódási pontok az Energia alrendszerrel

A hagyományos vasút alagútjai biztonságára vonatkozó ÁME	A nagysebességű vasút energiaellátására vonatkozó ÁME
4.2.3.1. Felsővezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása	4.2.7. Az áramellátás folyamatossága üzemzavar esetén

A hagyományos vasút energiaellátási alrendszeréhez való kapcsolódási pontjaira történő hivatkozások meghatározása egy későbbi fázisban történik, amikor a hagyományos vasút energiaellátására vonatkozó ÁME már rendelkezésre áll.

4.3.3.1. A vontatási energiát biztosító rendszerek felosztása

A vasúti alagutak biztonsága ÁME 4.2.3.1. „Felsővezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása” és a nagysebességű vasút energiaellátására vonatkozó ÁME 4.2.7. pontja ugyanezekkel a kérdésekkel foglalkozik: a felsővezeték-rendszer felosztása és a működés folyamatossága. Ezek a problémák összefüggenek egymással.

4.3.4. Kapcsolódási pontok az Ellenőrző-irányító és jelző alrendszerrel

A hagyományos vasút alagútjai biztonságára vonatkozó ÁME	A nagysebességű vasúti ellenőrző- irányító- jelzőrendszerre vonatkozó ÁME	A hagyományos vasúti ellenőrző- irányító- jelzőrendszerre vonatkozó ÁME
4.2.4.1. Hőnfutásjelzők		4.2.4.1.

A hőnfutásjelzőknek észlelniük kell a csapágy felforrósodását. A vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME nem határoz meg az alrendszerre vonatkozó előírást, csak a hőnfutásjelzők helyét írja elő.

4.3.5. Kapcsolódási pontok az Üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerrel

A hagyományos vasút alagútjai biztonságára vonatkozó ÁME	A nagysebességű vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.4.1. A vonatok állapotának ellenőrzése és a megfelelő intézkedések meghozatala		4.2.2.7.1. 4.2.3.3. 4.2.3.3.2. 4.2.3.6.3. 4.2.3.7.
4.4.3. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok		4.2.3.7.
4.4.5. Útvonalkönyv		4.2.1.2.2.
4.4.6. Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára		4.2.3.7.
4.6.1. A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó képzettsége		4.6., valamint a H. és a J. melléklet

4.3.5.1. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok

A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.2.3.7. pontjában leírt, a vészhelyzetek kezelésére vonatkozó követelmények mellett az alagutak vészhelyzeti tervére vonatkozó különleges követelményeket ezen ÁME 4.4.3. pontja tartalmazza.

4.3.5.2. Útvonalkönyv

Alagutakkal rendelkező vonalakon az útvonalkönyvben meg kell határozni a hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.2.1.2.2. pontjában leírt követelmények mellett az ezen ÁME 4.4.5. pontjában olvasható előírásokat is.

4.3.5.3. Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára

A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.2.3.7. pontjában leírt, a vészhelyzetek kezelésére vonatkozó követelmények mellett az alagutak biztonságára vonatkozó különleges követelményeket ezen ÁME 4.4.6. pontja tartalmazza.

4.3.5.4. A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége

A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.6., a szakmai és nyelvi alkalmassággal, valamint a személyzet számára az ilyen alkalmasság eléréséhez szükséges értékelési eljárással foglalkozó pontja mellett a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME 4.6.1. pontja előírja az alagutakban kialakuló üzemzavarok kezeléséhez szükséges szakmai ismereteket.

4.3.6. Kapcsolódási pontok a Járművek alrendszerrel

A hagyományos vasút alagútjai biztonságára vonatkozó ÁME	A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME	A hagyományos vasúti kocsikra vonatkozó ÁME
4.2.5.1. Járművek anyagának tulajdonságai	4.2.7.2.2.	4.2.2.7.1.
4.2.5.2. Járműveken használandó tűzoltó készülékek	4.2.7.2.3.2.	
4.2.5.3. Áruszállító vonatok tűzvédelme		
4.2.5.4. Személyszállító járműveken használandó tűzvédelmi gátak	4.2.7.2.3.3.	
4.2.5.5. Kiegészítő intézkedések személyszállító járművek működőképességének biztosítására fedélzeti tűz esetén	4.2.7.2.4.	
4.2.5.6. Fedélzeti tűzjelzők	4.2.7.2.3.1.	
4.2.5.7. Vonatokon használandó kommunikációs eszközök	4.2.5.1.	
4.2.5.8. Vészfékezés felülbírálása	4.2.5.3.	
4.2.5.9. Vészvilágítási rendszer a vonatokon	4.2.7.13.	
4.2.5.10. Légkondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton	4.2.7.12.1.	
4.2.5.11. Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv	4.2.7.1.1. A-C. 4.2.2.4.2.1. g.)	

A teherkocsik kivételével a hagyományos vasúti járművek alrendszerével való kapcsolódási pontokra történő hivatkozások meghatározása egy későbbi fázisban történik, amikor a vonatkozó hagyományos vasúti járművekre vonatkozó ÁME már rendelkezésre áll.

4.3.6.1. Járművek anyagának tulajdonságai

A 4.2.5.1. pont az anyagokra és alkatrészekre vonatkozó tűzállósági tulajdonságokat írja elő. Ugyanazokat a tulajdonságokat írja elő a hagyományos vasúti személyszállító járművekhez, mint a nagysebességű vasúti járművekhez, ezért ebben a pontban a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.2.2. pontjára történik utalás. A hagyományos vasúti teherkocsik esetén a vonatkozó tulajdonságokat a hagyományos vasúti kocsikra vonatkozó ÁME 4.2.7.2.1. pontja határozza meg.

4.3.6.2. A járművekre vonatkozó egyéb előírások

A vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.5.2. és 4.2.5.4.–4.2.5.11. pontjában szereplő, a hagyományos vasúti járművekre vonatkozó előírások egyaránt érvényesek a nagysebességű vasúti járművekre.

4.3.7. Kapcsolódási pontok a Mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME-vel

A hagyományos vasút alagútjaira biztonságára vonatkozó ÁME	A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME
4.2.2.7. Menekülési gyalogutak	4.2.2.3. Kerekesszékek számára fenntartott helyek

4.3.7.1. Menekülési gyalogutak

A menekülési gyalogutak méreteit a hagyományos vasútra, illetve a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME szerint kell meghatározni, amelynek értelmében 0,75 m széles gyalogút szükséges a kerekesszékek használatához.

4.4. Üzemeltetési szabályok

Az alábbi üzemeltetési szabályok nem képezik részét az alrendszerek értékelésének.

A 3. fejezet alapvető követelményeinek figyelembevételével az alagutak biztonságával kapcsolatos üzemeltetési szabályok az ezen ÁME-ben tárgyalt alrendszerekre vonatkozóan a következők:

4.4.1. A vonatok állapotának ellenőrzése és a megfelelő intézkedések meghozatala
A vonaton használt biztonsági berendezések állapotát ellenőrzi:

- a jármű karbantartása során: a vasúti társaság vagy a járművek karbantartásáért felelős szerv (lásd a 4.5.2. pontot),
- a vonat indulása előtt: a vasúti társaság,
- a vonat közlekedése közben: a vasúti társaság.

Ez a követelmény teljesíti a hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.2.2.7. pontjának előírásait.

4.4.1.1. A vonat indulása előtt

A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.2.3.3. pontjában leírt követelmény fontos a vasúti alagutak biztonsága szempontjából.

4.4.1.2. A vonat közlekedése közben

A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.2.3.3.2., 4.2.3.6.3. és 4.2.3.7. pontjában leírt követelmények fontosak a vasúti alagutak biztonsága szempontjából.

4.4.1.2.1. Biztonsággal összefüggő berendezések

Amennyiben az alábbi berendezések egyike hibásnak bizonyul a vonat működése közben:

- kihangosító rendszer,
- vészvilágítás,
- ajtónyitó rendszer,
- vészfék-felülbírási rendszer,
- tűzjelzés,
- a vonaton használható rádiórendszer,

a vasúti társaságnak tervekkel kell rendelkeznie a vonatok ilyen korlátozott körülmények közötti biztonságos továbbüzemeltetésére vagy leállítására vonatkozóan.

A vonat személyzetének azonnal tájékoztatnia kell a vasúti pályahálózat-működtetőt.

4.4.1.2.2. Hőnfutással kapcsolatos események

Ha a csapágy felmelegedését (felforrósodását) észlelik:

- a hibás vonatot a lehető leghamarabb az alagút (alagutak) előtt egy megfelelő helyen le kell állítani,

- a vasúti pályahálózat-működtető azonnal értesíteni kell a vonat leállítási helyéről,
- a hibás alkatrészeket a vonat személyzetének ellenőriznie kell,
- a vasúti társaságnak szabályokkal kell rendelkeznie a vonat biztonságos továbbközlekedtetésének engedélyezésére a létrejövő korlátozott körülmények között.

4.4.2. Vészhelyzet esetén alkalmazandó szabály

A vasúti pályahálózat-működtető üzemeltetési szabályaiban el kell fogadni, illetve szükség esetén még részletesebben kidolgozni azt az alapelvet, amelynek értelmében baleset esetén (kivéve a vonat kisiklását, amely esetben a vonatot azonnal le kell állítani):

- a vonatot az alagútba történő belépés előtt le kell állítani, vagy ki kell vezetni az alagútból;
- földalatti állomásokkal rendelkező alagutak esetén a vonaton utazókat egy földalatti peronnál lehet evakuálni. Az ilyen helyzetben alkalmazandó eljárásokat a vasúti pályahálózat-működtetőnek és a vasúti társaságnak közösen kell kidolgoznia, és részletesen bele kell foglalnia a vészhelyzeti tervbe.

Valamennyi esetben a vonat személyzetének azonnal tájékoztatnia kell a vasúti pályahálózat-működtetőt, és nem szabad engedélyezni, hogy további vonat belépjen az alagútba.

4.4.3. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok

A vészhelyzeti tervet a vasúti pályahálózat-működtető irányításával kell kidolgozni, adott esetben a vasúti társaságokkal, a mentőszolgálatokkal és az alagútért felelős hatóságokkal együttműködve. Ennek meg kell felelnie a hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.2.3.7. „Vészhelyzet kezelése” pontjában foglalt követelményeknek és az alábbi kiegészítő előírásoknak.

Amennyiben az adott útvonalon egymáshoz hasonló alagutak találhatók, általános vészhelyzeti terv határozható meg.

4.4.3.1. Tartalom

A vészhelyzeti tervnek összhangban kell lennie a rendelkezésre álló önmentő, valamint az evakuálást és a mentést segítő eszközökkel.

A vészhelyzeti tervnek legalább a következőket kell tartalmaznia:

- az illetékes szervezetek feladatai, neve, címe és telefonszáma; az ezzel kapcsolatos változásokat azonnal be kell jelenteni, és a vasúti pályahálózat-működtetőnek eszerint kell módosítania a vészhelyzeti tervet,
- az alagutak egyértelmű azonosítása, valamint az elérési útvonalak pontos leírása és terve a mentőszolgálatok számára,
- az alagútban bekövetkező baleset esetén végrehajtandó intézkedések és az utasok alagútból történő evakuálására vonatkozó stratégia. Hosszú ideig tartó megállás esetén (a 2.2. „A kockázati forgatókönyvek” pontban meghatározottak szerint) lehetővé kell tenni az utasok evakuálására vonatkozó döntés meghozatalát és a megfelelő intézkedéssorozat végrehajtását (a tényleges evakuálás megkezdése vagy egy megfelelő vonat üzembe helyezése evakuálás céljából) a vonat megállását követő 60 percen belül. A döntést a vonat fedélzetén maradó, illetve a biztonságos területre áthelyezendő utasok viszonylagos kockázatainak értékelése alapján kell meghozni.
- kiszigetelési és földelési előírások (lásd a 4.4.4. pontot)

4.4.3.2. Azonosítás

A vészkijáratokhoz vagy átjárókhoz (lásd a 4.2.2.6. pontot) vezető minden ajtónak egyértelműen felismerhetőnek kell lennie, és azokat mindkét oldalukon jelöléssel kell ellátni. Az azonosító jelzéseket a vészhelyzeti tervben és az útvonalkönyvben kell meghatározni, és a vasúti társaságok, a vasúti pályahálózat-működtető és a mentőszolgálatok közötti kommunikáció egészében ezeket kell alkalmazni. Az esetleges változásokat azonnal jelenteni kell, és a vasúti pályahálózat-működtetőnek eszerint kell módosítania a vészhelyzeti tervet, a vasúti társaságnak pedig az útvonalkönyvet a hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.2.1.2.2.2. pontja értelmében.

4.4.3.3. Gyakorlatok

Egy önálló alagút vagy alagútrendszer megnyitása előtt teljes körű gyakorlatot kell végrehajtani az evakuálásra és a mentési eljárásokra vonatkozóan, a vészhelyzeti tervben meghatározott minden személyzeti csoport részvételével.

A vészhelyzeti tervben meg kell határozni, hogy a résztvevő szervezeteket hogyan lehet megismertetni az infrastruktúrával, és milyen gyakran kell alagútlátogatásokat, megbeszéléseket vagy egyéb gyakorlatokat szervezni.

4.4.4. Elszigetelési és földelési előírások

Amennyiben a mentőszolgálatok a vontatóegység áramellátásának megszakítását igénylik, az alagútba vagy az alagút egy szakaszába való belépés előtt garanciát kell kapniuk arra, hogy a felső vezetékek vagy az áramvezető sínek megfelelő szakaszainak áramellátását valóban kikapcsolták.

A vontatóegység áramellátásának kikapcsolása a vasúti pályahálózat-működtető felelősségi körébe tartozik. A földeléssel kapcsolatos felelősségi kört a vészhelyzeti tervben kell meghatározni. Intézkedni kell annak a szakasznak az elszigeteléséről, ahol a baleset történt.

4.4.5. Útvonalkönyv

A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.2.1.2.2.1. pontjában meghatározott útvonalkönyvben fel kell tüntetni az alagutak biztonságával kapcsolatos adatokat.

4.4.6. Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára

A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.2.3.7. pontjában meghatározottak szerint a vasúti társaságoknak eljárásokkal kell rendelkezniük az utasok fedélzeti vészhelyzeti intézkedésekkel, valamint az alagútban végrehajtandó biztonsági eljárásokkal kapcsolatban történő tájékoztatására. A tájékoztatást legalább annak az országnak a hivatalos nyelvén, amelyen a vonat áthalad, továbbá angol nyelven kell biztosítani. Lehetőség szerint vizuális tájékoztatást kell (piktogramok formájában) megjeleníteni.

A tájékoztatásnak legalább a következő figyelmeztetéseket kell tartalmaznia:

- ne torlaszolja el a folyosókat, az ajtókat, a vészkijáratokat és a tűzoltó készülékeket csomagokkal, kérekpárral stb.,
- tűz esetén, amennyiben módjában áll, próbálja meg eloltani a tüzet a fedélzeti tűzoltó készülékek használatával,
- értesítse a vonat személyzetét,

- ha nincs közvetlen veszély, várja meg a vonat személyzetének utasításait,
- ha szükséges, vagy ha erre utasítást kapott, menjen át egy másik kocsiba,
- amikor a vonat megáll, kövesse a vonat személyzetének utasításait,
- vészhelyzet esetén a vonat elhagyásakor kövesse a vészkijáráshoz vezető jelzéseket,
- ügyeljen a szomszédos vágányokon haladó vonatokra.

4.4.7. Az alagutak irányító központjai közötti koordináció

Az érintett irányító központok (pl. áramellátás, üzemeltetés/forgalom, alagúti berendezések) közötti koordinációs eljárásokat a vészhelyzeti tervben meghatározott követelmények szerint kell végrehajtani.

4.5. Karbantartási szabályok

A 3. fejezet alapvető követelményeinek figyelembevételével az alagutak biztonságával kapcsolatos karbantartási szabályok az ezen ÁME-ben tárgyalt alrendszerekre vonatkozóan a következők:

4.5.1. Az alagutak állapotának ellenőrzése

Ez az előírás valamennyi alagútra érvényes, a hosszúságuktól függetlenül.

A nagysebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME 4.5.1. pontjában, valamint a jövőbeni hagyományos vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME által meghatározott karbantartási tervben a következő kiegészítő ellenőrzési szabályokat is figyelembe kell venni:

- a vasúti pályahálózat-működtető által évente végrehajtott szemrevételezéses ellenőrzések,
- a vasúti pályahálózat-működtető karbantartási terve szerinti részletes ellenőrzések,
- olyan balesetek, természeti jelenségek utáni különleges ellenőrzések, amelyek befolyásolhatják az alagút állapotát,
- alagútban végrehajtott felújítási, illetve korszerűsítési munkálatok után és közben, valamint a vonatközlekedés újbóli megindítása előtt megfelelő eszközök segítségével ellenőrizni kell, hogy biztosított-e a szerkezet stabilitása, és nem sértették-e meg a nyomtávra vonatkozó előírásokat.

4.5.2. A járművek karbantartása

4.5.2.1. Személyszállító járművek

A személyszállító vonatként használandó járművekre vonatkozó karbantartási tervnek tételesen tartalmaznia kell a következő biztonsági berendezések ellenőrzését:

- kihangosító rendszer,
- vészvilágítás,
- ajtónyitó rendszer,
- vészfék-felülbírási rendszer,
- a légkondicionáló berendezés kikapcsolása,
- a vonaton használható rádiórendszer,
- fedélzeti tűzjelzők (ha vannak) működési tesztje,
- menekülési terv.

4.5.2.2. Áruszállító járművek

Az áruszállító vonatként használandó vontatóegységek karbantartási tervének tartalmaznia kell a vontatóegységen legalább egy önmentő eszköz jelenlétének ellenőrzésére vonatkozó előírást.

4.6. Szakmai képesítések

Az ezen ÁME által érintett alrendszerek alagutakban való biztonságos üzemeltetéséhez szükséges személyzetnek az ezen ÁME 4.4. pontjában előírt üzemeltetési szabályoknak megfelelően a következő szakmai képesítéssel kell rendelkeznie:

4.6.1. A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakismerete

A vontatójármű vezetését és kíséretét ellátó szakszemélyzetnek, valamint a vonat közlekedését engedélyező személyzetnek rendelkeznie kell a baleset miatt kialakuló korlátozott helyzetek kezelésére vonatkozó ismeretekkel, és képesnek kell lennie alkalmazni ezeket az ismereteket. A vontatójármű, illetve a vonatok vezetésének, és kíséretének feladatát ellátó személyzetre a hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 4.6. „Szakmai képesítések” pontjában, valamint a H. mellékletében („A vonatvezetési feladat szakmai képesítéseinek minimális elemei”), illetve a J. mellékletében („A vonat kíséréssel kapcsolatos feladatok szakmai képesítéseinek minimális elemei”) előírt általános követelmények érvényesek.

A vonat személyzetének ismernie kell az alagutakban követendő biztonságos viselkedési szabályokat, és különösen képesnek kell lenniük a vonat alagútban történő evakuálására. Ez magában foglalja az utasok felszólítását arra, hogy menjenek át a következő kocsiba vagy hagyják el a vonatot, illetve az utasok elvezetését a vonaton kívüli biztonságos helyre.

A vonat kisegítő (pl. utasellátó vagy takarító) személyzetét, akik az üzemeltetésre vonatkozó ÁME meghatározás szerint nem tartoznak a vonat személyzetéhez, az alapképzésen túlmenően ki kell képezni a vonat személyzete által végrehajtandó intézkedések támogatására.

Az alrendszerek karbantartásáért és üzemeltetéséért felelős mérnökök és vezetők szakmai oktatásában szerepelnie kell a vasúti alagutak biztonságával kapcsolatos témakörnek is.

4.7. Egészségvédelmi és biztonsági feltételek

Az ezen ÁME által érintett alrendszerek alagutakban való biztonságos üzemeltetéséhez és az ÁME megvalósításához szükséges személyzetre a következő egészségvédelmi és biztonsági feltételek érvényesek:

4.7.1. Önmentő eszközök

Az áruszállító vonatok kézi vezérlésű vontatóegységeit olyan önmentő eszközökkel kell felszerelni a mozdonyvezető és a vonaton lévő más személyek védelme érdekében, amelyek megfelelnek az EN 402:2003 vagy 403:2004 szabványok

egyikében rögzített előírásoknak. A vasúti társaságnak ki kell választania az e szabványokban szereplő két különböző megoldás egyikét.

4.8. Infrastruktúra- és járműnyilvántartás

A 2001/16/EK irányelv 24. cikkének (1) bekezdése értelmében az egyes ÁME-k pontosan megjelölik, hogy milyen információkat kell tartalmazniuk az infrastruktúráról és a járművekről szóló nyilvántartásoknak.

4.8.1. Infrastruktúra-nyilvántartás

Lásd ezen ÁME A. mellékletét.

4.8.2. Járműnyilvántartás

Lásd ezen ÁME B. mellékletét.

5. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek

A vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME nem határoz meg kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket.

6. A rendszerelemek megfelelőségének, és/vagy alkalmazhatóságának vizsgálata és az alrendszer hitelesítése

6.1. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek

Nem alkalmazható, mivel a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME nem határoz meg kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket.

6.2. Alrendszerek

6.2.1. Megfelelőségi értékelés (általános)

Az ajánlatkérőnek – például a vasúti társaságnak, a vasúti pályahálózat-működtetőnek, a járműgyártónak vagy hivatalos közösségbeli képviselőjének – kérelmet kell benyújtania a Járművek, az Energia, az Ellenőrző-irányító és jelző, illetve az Infrastruktúra alrendszer megfelelőségének értékelésére a választása szerinti bejelentett szervezethez.

Jelenleg különbséget kell tenni az alábbiak között:

- azon alrendszerek, amelyekre vonatkozóan már ki van adva ÁME: hagyományos vasúti ellenőrző-irányító és jelző, hagyományos vasúti üzemeltetés, hagyományos vasúti járművek (kocsik)
- azon alrendszerek, amelyekre vonatkozóan még nincs kiadva ÁME: nem kocsinak minősülő hagyományos vasúti járművek, hagyományos vasúti energia, hagyományos vasúti infrastruktúra.

Az első esetben a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME szerinti értékelést az adott alrendszerre vonatkozó ÁME szerinti értékelés keretében kell elvégezni. A

második esetben (nem kocsinak minősülő hagyományos vasúti járművek, hagyományos vasúti infrastruktúra és hagyományos vasúti energia) az értékelés ebben a fejezetben vagy a meglévő nagysebességű vasúti ÁME-k (Járművek, Infrastruktúra, Energia) vonatkozó fejezeteiben írták le.

Ha a hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4. fejezetében szereplő előírás megfelelő, ez a fejezet nem nyújt további információkat az értékelésre vonatkozóan.

A hivatkozásokat az alábbi táblázat tartalmazza.

Műszaki jellemzők	Hivatkozás
4.2.2.1. Váltók és kereszteződések telepítése	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.1.
4.2.2.2. Vészkijáratokhoz és géptermekekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.2.
4.2.2.3. Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.3.
4.2.2.4. Építőanyagokra vonatkozó tűzbiztonsági követelmények	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.2.4.
4.2.2.5. Tűzjelzés	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.2.5.
4.2.2.6. Balesetnél használandó önmentő, evakuálási és mentési eszközök	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.4.
4.2.2.7. Menekülési gyalogutak	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.2.7.
4.2.2.8. Menekülési útvonalakon működő vészvilágítás	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.2.8.
4.2.2.9. Menekülési jelzések	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.2.9.
4.2.2.10. Vészhelyzeti kommunikáció	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.5.
4.2.2.11. Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.5.
4.2.2.12. Az alagutakon kívüli mentési területek	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.5.
4.2.2.13. Vízellátás	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.5.
4.2.3.1. Felsővezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.3.1.
4.2.3.2. Felsővezetékek vagy áramvezető sínek földelése	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.5.
4.2.3.3. Áramellátás	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.5.
4.2.3.4. Az alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.3.4.
4.2.3.5. Elektromos berendezések megbízhatósága	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.6.
4.2.4.1. Hőnfutásjelzők	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.7.
4.2.5.1. Járművek anyagának tulajdonságai	A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME, illetve a hagyományos vasúti kocsikra vonatkozó ÁME

Műszaki jellemzők	Hivatkozás
4.2.5.2. Személyszállító járműveken használandó tűzoltó készülékek	A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME
4.2.5.3. Tehervonatok tűzvédelme	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.5.3.
4.2.5.4. Személyszállító járműveken használandó tűzvédelmi gátak	A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME
4.2.5.5. Kiegészítő intézkedések személyszállító járművek működőképességnek biztosítására fedélzeti tűz esetén	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.5.5.
4.2.5.6. Fedélzeti tűzjelzők	A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME
4.2.5.7. Vonatokon használandó kommunikációs eszközök	A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME
4.2.5.8. A vészfékezés felülbírálása	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.5.8.
4.2.5.9. Vészvilágítási rendszer a vonatokon	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.5.9.
4.2.5.10. Légkondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton	A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME
4.2.5.11. Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.5.11.
4.2.5.12. Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.8.1.
4.4.1. A vonatok állapotának ellenőrzése és a megfelelő intézkedések meghozatala	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.4.2. Vészhelyzet esetén alkalmazandó szabály	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.4.3. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.4.4. Földelési előírások	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.4.5. Útvonalkönyv	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.4.6. Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.4.7. Az alagutak irányító központjai közötti koordináció	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.5.1. Az alagutak állapotának ellenőrzése	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.5.
4.5.2. A járművek karbantartása	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.5.
4.6.1. A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó képzése	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.6.1.
4.7.1. Önmentő eszközök	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.8.2.

A bejelentett szervezetnek jogosult:

- a fenti alrendszer mindegyikének értékelésére, vagy
- csak az egyik alrendszer értékelésére, de ilyen esetben szerződést kell kötnie a többi alrendszer értékelésére jogosult egyéb bejelentett szervezetekkel a többi alrendszer vonatkozó követelményeinek értékelésére (lásd ezen ÁME 4.2. pontját).

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 18. cikke (1) bekezdésével és VI. mellékletével összhangban a kérelmező(k) elkészíti(k) az érintett alrendszerrel (alrendszerekkel) kapcsolatos EK-hitelesítési nyilatkozato(ka)t.

Az EK-hitelesítési nyilatkozat(ok) megszerzése kötelező az alrendszer(ek) üzembe helyezési engedélyének megszerzéséhez.

Az alrendszer megfeleléségi értékelését az alábbi modulok egyike vagy azok kombinációja alapján kell elvégezni ezen ÁME 6.2.2. pontja és E. melléklete szerint:

Az alrendszerek EK-hitelesítésére szolgáló modulok (lásd az F. mellékletet)

- SB modul: Típusvizsgálat a tervezési és fejlesztési fázis esetében
- SD modul: Termékminőség-irányítási rendszer a gyártási fázis esetében
- SF modul: TermékHITELESÍTÉS a gyártási fázis esetében
- SG modul: Az egységek hitelesítése
- SH2 modul: Teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal a tervezési, fejlesztési és gyártási fázis esetében

A jóváhagyási folyamatot és az értékelés tartalmát a kérelmezőnek és a bejelentett szervezetnek egymás között kell meghatározni ezen ÁME követelményeivel és az ezen ÁME 7. szakaszában megállapított szabályokkal összhangban.

6.2.2. Megfelelőség-értékelési eljárások (modulok)

A kérelmezőnek ki kell választania az alábbi táblázatban szereplő egyik modult vagy modulkombinációt.

Értékelési eljárások

Értékelő alrendszer	SB+SD modul	SB+SF modul	SG modul	SH2 modul
Járművek alrendszer	X	X		X
Energia alrendszer	X	X	X	X
Infrastruktúra alrendszer			X	X
Ellenőrző-irányító és jelző alrendszer			X	X

Az alrendszernek az adott fázisokban értékelendő jellemzőit az E. melléklet tartalmazza. A kérelmezőnek igazolnia kell, hogy a gyártott alrendszerek megegyeznek a jóváhagyott típussal. Az E. melléklet E. táblázatának 4. oszlopában szereplő "X" jelzés azt mutatja, hogy a vonatkozó jellemzőket az alrendszerek egyenkénti vizsgálatával kell hitelesíteni.

A Karbantartás alrendszer értékelését a 6.2.5. pont ismerteti.

6.2.3. Meglévő megoldások

Ha egy hasonló feltételekkel rendelkező és üzemben lévő kérelemre vonatkozóan már értékelték egy meglévő megoldást, a következő eljárást kell alkalmazni:

A kérelmezőnek igazolnia kell, hogy a kérelem előző értékeléséhez elvégzett vizsgálatok és hitelesítések eredményei összhangban állnak ezen ÁME követelményeivel. Ebben az esetben az alrendszerrel kapcsolatos jellemzők tekintetében elvégzett előző típusvizsgálat az új kérelem esetében is érvényben marad.

6.2.4. Innovatív megoldások

Ha valamely alrendszer a 4.1. pontban meghatározott innovatív megoldást tartalmaz, a gyártó vagy az ajánlatkérő megállapítja az ÁME vonatkozó pontjától való eltérést, és erről tájékoztatja az Európai Vasúti Ügynökséget. Az Európai Vasúti Ügynökség elkészíti és véglegesíti az ilyen megoldás működésére és kapcsolódási pontjaira vonatkozó előírásokat, és kidolgozza az értékelési módszereket.

A működésre és kapcsolódási pontokra vonatkozó megfelelő előírásokat és az értékelési módszereket felülvizsgálati eljárással belefoglalják az ÁME-be. A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 21. cikkének (2) bekezdése alapján hozott bizottsági határozat hatályba lépése után az innovatív megoldások használata engedélyezett, mielőtt belefoglalnák azokat az ÁME-be.

6.2.5. A karbantartás értékelése

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 18. cikkének 3. bekezdésével összhangban a bejelentett szervezet összeállítja a karbantartási dokumentációt is tartalmazó műszaki dokumentációt. Ez különösen azt jelenti, hogy a bejelentett szervezetnek igazolnia kell:

- a karbantartási dokumentáció meglétét,
- a járművek esetében a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME

4.2.10.2. pontjában részletezett elemek meglétét a karbantartási dokumentációban, de nem kell ellenőriznie a karbantartási dokumentáció tartalmának érvényességét.

A karbantartás megfelelőségének értékelése az illetékes nemzeti hatóság felelőssége.

6.2.6. Az üzemeltetési szabályok értékelése

A vasúti társaság vagy a vasúti pályahálózat-működtető igazolja az ezen ÁME követelményeinek való megfelelést. Ezt a 2004/49/EK irányelvben ismertetett biztonságirányítási rendszer segítségével tehetik meg. Az ezen ÁME üzemeltetési szabályainak való megfelelést csak akkor kell külön értékelnie a bejelentett szervezetnek, ha azt az üzemeltetésre vonatkozó ÁME előírja.

Az illetékes hatóság új vagy felülvizsgált biztonsági engedély/tanúsítvány kiadása előtt megvizsgál minden új vagy módosított üzemeltetési eljárást és folyamatot annak bevezetése előtt. Ez a vizsgálat a biztonsági engedély/tanúsítvány kiadási folyamatának részét képezi.

6.2.7. Az előírások értékelésére vonatkozó további követelmények a pályahálózat-működtető vonatkozásában

6.2.7.1. Váltók és kereszteződések telepítése

A bejelentett szervezetnek ellenőriznie kell, hogy a műszaki dokumentációban szerepel-e az alagútban felszerelt váltók és kereszteződések elhelyezkedésének indoklására végzett műszaki tanulmány, amely megerősíti, hogy csak minimális számú kapcsolót és kereszteződést telepítettek a 4.2.2.1. pont követelményeinek megfelelően.

6.2.7.2. Vészkijáratokhoz és géptermekekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása

Az értékelésnek igazolnia kell a következőket:

- a felszínre vezető vészkijáratokat és a géptermekekbe nyíló ajtókat megfelelő zárral látták el,
- a felszerelt zárok összhangban állnak az alagútra és a mellette lévő infrastruktúrára vonatkozó átfogó biztonsági stratégiával,
- a vészkijáratok belülről nem zárhatók, és az evakuált utasok ki tudják nyitni azokat,
- megtették a szükséges intézkedéseket a mentőszolgálatok általi hozzáférés biztosításához.

6.2.7.3. Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények

A bejelentett szervezetnek a vasúti pályahálózat-működtető vagy az ajánlatkérő által végzett számítások eredménye alapján értékelnie kell a 4.2.2.3. pontban meghatározott, a szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelményeknek való megfelelést.

6.2.7.4. Rendkívüli esemény esetén használandó önmentő, mentési és evakuálási eszközök

A bejelentett szervezetnek ellenőriznie kell, hogy a műszaki dokumentációban szereplő nyilatkozatban pontosan meghatározzák az alkalmazott megoldást, és az összhangban áll a 4.2.2.6. pont követelményeivel. A 4.2.2.6.5. „Alternatív műszaki megoldások” pontban leírtak esetében a bejelentett szervezetnek ellenőriznie kell, hogy elvégezték-e a megfelelő műszaki tanulmányt, és azt az illetékes nemzeti hatóság jóváhagyta-e.

6.2.7.5. Elérési útvonalak és berendezések biztosítása a mentőszolgálatok számára

A bejelentett szervezetnek a műszaki dokumentáció hitelesítésével és a mentőszolgálatokkal folytatott konzultációt bizonyító dokumentumok figyelembevételével igazolnia kell, hogy teljesítették a következő pontokban leírt követelményeket:

- 4.2.2.10. Vészhelyzeti kommunikáció
- 4.2.2.11. Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára
- 4.2.2.12. Az alagutakon kívüli mentési területek
- 4.2.2.13. Vízellátás
- 4.2.3.2. Felsővezetékek vagy áramvezető sínek földelése
- 4.2.3.3. Áramellátás

6.2.7.6. Elektromos berendezések megbízhatósága

A bejelentett szervezetnek csak azt kell megerősítenie, hogy a 4.2.3.5. pont funkcionális követelményeinek megfelelően elvégezték a meghibásodási módra vonatkozó értékelést.

6.2.7.7. Hőnfutásjelzők

A bejelentett szervezetnek igazolnia kell, hogy a hőnfutásjelzőket vagy előrejelző berendezéseket a 4.2.4.1. pont követelményeinek megfelelően szerelték fel, és hogy a vasúti pályahálózat-működtető kidolgozta a riasztást követő intézkedésekre vonatkozó eljárásokat, amelyekkel megakadályozható, hogy az esetleg meghibásodott jármű belépjen az alagútba vagy ott leálljon.

6.2.8. Az előírások értékelésére vonatkozó további követelmények a vasúti társaság vonatkozásában

Az ezen ÁME-ben szereplő, a hagyományos vasúti járművekre vonatkozó előírások megegyeznek a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-ben rögzített előírásokkal. Ennek értelmében a járművek előírásaira vonatkozó értékelést a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 6. fejezetében rögzített értékelési előírásoknak megfelelően kell elvégezni, a következő pontok kivételével, amelyekhez további követelmények teljesítése és információk biztosítása szükséges:

- 4.2.5.3. Áruszállító vonatok tűzvédelme
- 4.2.5.12. Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára.

6.2.8.1. Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára

A bejelentett szervezetnek a mentőszolgálatokkal folytatott konzultációt bizonyító dokumentumok alapján ellenőriznie kell, hogy a 4.2.5.12. pont követelményeit teljesítették.

6.2.8.2. Önmentő eszközök

A megfelelőségi értékelés leírását az MSZ EN 401, az MSZ EN 402 és az MSZ EN 403 szabvány tartalmazza.

7. Végrehajtás

Ez a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME meghatározza az új, felújított és korszerűsített alagutakra (hagyományos vonalakon), illetve az új, felújított és korszerűsített hagyományos vasúti járművekre előírt alapvető paramétereket Európában az alagutak jelenlegi általános biztonsági szintjének harmonizálása céljából. Ez a célkitűzés főleg az Infrastruktúra, a Járművek és az Üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerben alkalmazott biztonsági követelmények optimális kombinációján keresztül valósítható meg. Annak érdekében, hogy a jelenlegi helyzet fokozatosan átalakuljon a végleges helyzetté, amelyben az ÁME-nek való megfelelés tekintendő szabványosnak, ez a fejezet meghatározza a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME végrehajtási stratégiáját.

7.1. Ezen ÁME alkalmazása az üzembe helyezendő alrendszerekre

7.1.1. Általános tudnivalók

A 4. és a 6. fejezet teljes egészében érvényes az ezen ÁME területi hatálya (1.2. bekezdés) alá tartozó azon alrendszerekre, amelyek üzembe helyezése ezen ÁME hatályba lépését követően esedékes.

Különösen érvényesek az új alagutakra és az új alagutat magukban foglaló projektekre. A kidolgozás előrehaladott állapotában lévő projektekre, illetve a már odaítélt szerződésekre vonatkozóan lásd a 2001/16/EK irányelv 7. cikkének (a) bekezdését.

7.1.2. Meglévő terv alapján újonnan épített járművek

Az ezen ÁME érvénybe lépése előtt készült terv alapján újonnan épülő járművek, amelyeket egy vagy több tagállam meghatározott vonalakon való üzemeltetésre már jóváhagyott, ezen ÁME hatályba lépését követő négy éven belül, a vasúti alagutak

biztonságára vonatkozó ÁME-nek való megfelelés értékelése nélkül üzembe helyezhetők, amennyiben a vonatokat a meghatározott vonalakon üzemeltetik.

Ha azonban a járműveket 1 km-nél hosszabb alagutakkal rendelkező vonalakon kívánják üzemeltetni, fel kell szerelni azokat az ÁME 4.2.5.8. pontjának megfelelő vészfékezés-felülbíráló berendezéssel.

7.1.3. Új alagutakban üzemeltetendő meglévő járművek

Amennyiben az a bejelentett nemzeti szabályokban meghatározott általános biztonsági szintet nem csökkenti, nem vonatkoznak korlátozások a meglévő vonatok ÁME-nek megfelelő alagutakban történő üzemeltetésére.

7.2. Ezen ÁME alkalmazása a már üzembe helyezett alrendszerekre

7.2.1. Bevezetés

A már üzemben lévő alrendszereket a 2001/16/EK irányelv 14. cikkének (3) bekezdésében rögzített feltételekkel összhangban kell korszerűsíteni és felújítani. Ebben a sajátos összefüggésben az áttérési stratégia (lásd a 7.2.2. pontot) jelzi, hogy milyen módon kell a felújítási vagy korszerűsítési eljárások alatt álló, meglévő alagúti alrendszereket az ÁME követelményeihez igazítani.

A korszerűsítési és felújítási eljárást a 2001/16/EK irányelv 2. cikke 1. bekezdésének m.) és n.) pontja határozza meg, de az ezeket követően előírt intézkedések egyaránt érvényesek a korszerűsítési és felújítási műveletekre.

Ezen ÁME proaktív megvalósítása érdekében a tagállamokat arra ösztönzik, hogy segítsék elő és támogassák a végrehajtási stratégiát. Már üzemben lévő alagútszakasz vagy járművek alrendszerének korszerűsítése vagy felújítása esetén figyelembe kell venni annak lehetőségét, hogy a korszerűsítési és felújítási terveket az azokban nem szereplő, de ezen ÁME követelményeivel összhangba hozható egyéb elemekre is kiterjesszék, különösen akkor, ha ezáltal jelentős mértékben javítható a biztonság, és a fejlesztés kevés többletköltséggel megvalósítható.

Amennyiben egy alagutak biztonságával összefüggő alrendszert felújítási vagy korszerűsítési munkálatok eredményeként újraértékelnek bármely más ÁME alapján, csak a munkálatok által közvetlenül érintett rendszerek vagy elemek tekintetében kell elvégezni az újraértékelést ezen ÁME alapján.

7.2.2. 1 km-nél hosszabb alagutak Infrastruktúra és Energia alrendszereire vonatkozó korszerűsítési és felújítási intézkedések

Az alagút biztonságával kapcsolatos alábbi alrendszerek részeinek korszerűsítésekor vagy felújításakor a következő intézkedéseket kell végrehajtani. Egy adott korszerűsítési vagy felújítási programban nem szereplő szerelvényeket és elemeket a program végrehajtásakor nem kell az ÁME-nek megfeleltetni.

7.2.2.1. Infrastruktúra

- 4.5.1. Az alagutak állapotának ellenőrzése (felelős szerv: vasúti pályahálózat-működtető)

- 4.2.2.2. Vészkijáratokhoz és géptermekekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása (felelős szerv: vasúti pályahálózat-működtető)

- 4.2.2.4. Építőanyagokra vonatkozó tűzbiztonsági követelmények (csak a beépítendő új anyagokra érvényesek; felelős szerv: vasúti pályahálózat-működtető, ajánlatkérő)
- 4.2.2.9. Menekülési jelzések (felelős szerv: vasúti pályahálózat-működtető)
- 4.2.2.10. Vészhelyzeti kommunikáció (felelős szerv: vasúti pályahálózat-működtető)

7.2.2.2. Energia

- 4.2.3.4. Az alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények a kábelek cseréjekor (felelős szerv: vasúti pályahálózat-működtető)

7.2.3. Az Ellenőrző-irányító és jelző, Üzemeltetés és forgalomirányítás és Járművek alrendszere vonatkozó korszerűsítési és felújítási intézkedések

Az alagút biztonságával kapcsolatos alábbi alrendszerek részeinek korszerűsítésekor vagy felújításakor a következő intézkedéseket kell végrehajtani. Egy adott korszerűsítési vagy felújítási programban nem szereplő szerelvényeket és elemeket a program végrehajtásakor nem kell az ÁME-nek megfeleltetni.

7.2.3.1. Ellenőrző-irányító és jelző: nincs szükség intézkedésre

7.2.3.2. Üzemeltetés:

Az Üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszere vonatkozó intézkedéseket a meglévő alagutakban a többi alrendszere érvényes felújítási vagy korszerűsítési intézkedésektől függetlenül, a hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 7. fejezetében rögzített követelményeknek megfelelően kell végrehajtani.

- 4.4.3. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok (felelős: vasúti pályahálózat-működtető)
- 4.4.4. Földelési előírások (felelős: vasúti pályahálózat-működtető)
- 4.4.5. Útvonalkönyv (felelős: vasúti társaság)
- 4.6.1. A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége (felelős: vasúti pályahálózat-működtető és vasúti társaság)
- 4.4.6. Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára (felelős: vasúti társaság)

7.2.3.3. Járművek (személyszállító járművek)

- 4.2.5.1. Járművek anyagának tulajdonságai (csak a beépítendő új anyagokra érvényesek; felelős: vasúti társaság, ajánlatkérő)
- 4.2.5.2. Személyszállító járműveken használandó tűzoltó készülékek (felelős: vasúti társaság, ajánlatkérő)
- 4.2.5.7. Vonatokon használandó kommunikációs eszközök (felelős: vasúti társaság, ajánlatkérő)
- 4.2.5.8. Vészfékezés felülbíráltatása (felelős: vasúti társaság) a mozdony által vontatott vonatok kivételével, amelyekre nemzeti előírások érvényesek
- 4.2.5.9. Vészvilágítási rendszer a vonatokon (felelős: vasúti társaság, ajánlatkérő)
- 4.2.5.10. Légkondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton (felelős: vasúti társaság)
- 4.2.5.11.1. Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv (felelős: vasúti társaság, ajánlatkérő)
- 4.2.5.12. Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára (felelős: vasúti társaság, ajánlatkérő)

Az áruszállító kocsikhoz szükséges intézkedéseket a hagyományos vasúti járművekre vonatkozó ÁME (áruszállító kocsik) határozza meg.

7.2.4. Egyéb meglévő alagutak

Ezen ÁME nem vonatkozik a felújítás vagy korszerűsítés tárgyát nem képező meglévő alrendszerekre. Nem alkalmazandó az 1000 m-nél rövidebb korszerűsítendő vagy felújítandó alagutakra.

A transzeurópai hálózatok biztonsági szintjének harmonizálása érdekében figyelembe kell venni az UNECE ajánlását (TRANS/AC.9/9, 2003.12.1.), amelynek E. része a következőket állapítja meg: "Számos alagutat már üzembe helyeztek. Ezek közül sok akkor épült, amikor a maiaknál kevésbé szigorú biztonsági előírások voltak érvényben. Nyilvánvalóan ezeket az alagutakat nem lehet ésszerű költségek mellett az új alagutakhoz javasolt méretekhez igazítani. A vasúti alagutak biztonsága azonban nemcsak a szerkezetre vonatkozó intézkedésektől függ – a biztonság a járművekre és az üzemeltetésre vonatkozó intézkedésekkel is növelhető.

Ezért a Csoport a meglévő alagutakra vonatkozó biztonsági tervek kidolgozását javasolja, amelyben felméri az alagút biztonsági szintjét, és ha szükséges, ésszerű költségek mellett végrehajtható intézkedéseket javasolnak a biztonság növelésére. A Csoport elvárja, hogy ezeket az intézkedéseket az új alagutakra minimális követelményként érvényes szabványos intézkedések közül válasszák ki, aminek során elsődleges fontosságúak a nem a szerkezetre vonatkozó intézkedések."

7.3. Az ÁME felülvizsgálata

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 6. cikke (3) bekezdésének megfelelően az Ügynökség "felelős az ÁME-k felülvizsgálataért és korszerűsítéséért, valamint a 21. cikkben említett – a technológiai fejlődés és a társadalmi igények figyelembevételére utaló – ajánlások megtételéért a bizottság felé."

Emellett más ÁME-k folyamatos elfogadása és felülvizsgálata ezt az ÁME-t is érintheti. Ezen ÁME javasolt változtatásait szigorú felülvizsgálatnak vetik alá, és 3 éves irányadó időközönként kiadják az aktualizált ÁME-ket.

Az ügynökséget értesítik az összes fontolóra vett innovatív megoldásról, hogy dönthessen azok ÁME-be való jövőbeni felvételéről.

7.4. Kivételek a nemzeti, kétoldalú, többoldalú és több nemzetet érintő megállapodások esetében

7.4.1. Meglévő megállapodások

Amennyiben a megállapodások alagutakkal kapcsolatos követelményeket tartalmaznak, a tagállamok ezen ÁME hatálybalépésétől számított 6 hónapon belül értesítik a Bizottságot az alábbiakban felsorolt olyan megállapodásokról, amelyek alapján ezen ÁME hatálya alá tartozó vonatokat üzemeltetnek:

(a) a tagállamok és a vasúti társaságok vagy vasúti pályahálózat-működtetők közötti nemzeti, kétoldalú vagy többoldalú, állandó vagy ideiglenes alapon létrejött és a tervbe vett szállítási szolgáltatás különös vagy helyi jellege által szükségessé tett megállapodások;

(b) a vasúti társaságok, vasúti pályahálózat-működtetők vagy a tagállamok között létrejövő olyan két- vagy többoldalú megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális átjárhatóságot eredményeznek;

(c) egy vagy több tagállam és legalább egy harmadik ország közötti, illetve a tagállamok vasúti társaságai vagy vasúti pályahálózat-működtetői és valamely harmadik ország legalább egy vasúti társasága vagy pályahálózat-működtetője között létrejött olyan nemzetközi megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális átjárhatóságot eredményeznek.

A Bizottság értékeli, hogy e megállapodások mennyire egyeztethetők össze az uniós jogszabályokkal, köztük azok megkülönböztetést kizáró rendelkezéseivel, különösen pedig ezzel az ÁME-vel, és megteszi a szükséges intézkedéseket, például felülvizsgálja ezen ÁME-t annak különleges esetekkel vagy átmeneti intézkedésekkel való esetleges kiegészítése érdekében.

Ezek a megállapodások, köztük ezen ÁME-vel kapcsolatban az Orosz Föderációval és az EU-val határos más FÁK-országokkal kötött uniós szintű megállapodások a szükséges intézkedések megtételéig maradnak engedélyezve.

A RID-megállapodást és a COTIF-okmányokat nem kell bejelenteni, mert azok ismertek.

7.4.2. Jövőbeni megállapodások és meglévő megállapodások módosítása

Minden jövőbeni megállapodás vagy a meglévő megállapodások módosítása figyelembe veszi az uniós joganyagot, különös tekintettel ezen ÁME-re. A tagállamok értesítik a Bizottságot az ilyen megállapodásokról, illetve módosításokról. Ehhez a 7.4.1. bekezdésben leírt eljárás alkalmazandó.

7.5. Különleges esetek

7.5.1. Bevezetés

Az alábbi különleges esetekben a következő különös rendelkezések megengedettek.

E különleges esetek két kategóriába tartoznak: a rendelkezések vagy folyamatosan ("P" eset), vagy ideiglenesen ("T" eset) alkalmazandók. Ideiglenes esetekben ajánlatos, hogy az érintett tagállamok a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban kitűzött időpontig, vagyis 2010-ig ("T1" eset) vagy 2020-ig ("T2" eset) teljesítsék az adott alrendszerre vonatkozó előírásokat.

7.5.2. Különleges esetek felsorolása

Nincs ilyen

A. Melléklet

Infrastruktúra-nyilvántartás

Adatelem	Az átjárhatóság szempontjából kritikus	A biztonság szempontjából kritikus
Alapadatok		
Forgalom típusa (utas, árú, veszélyes árú vagy ezek kombinációja, beleértve az árú-utas rendszereket is)		
Vonal típusa		
Alagút kezdete és vége (a vonalon kilométerben)	X	
Alagút típusa (önálló vagy dupla)	X	
Földalatti állomás elhelyezkedése (helye az alagútban vagy a vonalon km-ben)	X	X
Műszaki adatok		
Alagút hossza (m)	X	X
Maximális sebesség (km/h); sebességrendszer (típusokra vagy vonatokra előírt minimális és maximális sebesség)	X	X
Keresztmetszet (m ²)	X	X
Vész kijáratok helye (a vonalon km-ben)	X	X
Vész kijárat típusa (lépcsőkkel rendelkező akna, felvonó, vízszintes, járat hossza)		
Dupla alagutak esetén: átjárók helye	X	
Vészvilágítás	X	X
Vészhelyzeti kommunikáció (rendszer, csatorna, stb.)	X	X
Mentőszolgálatok által használandó elérési útvonalak elhelyezkedése	X	
Mentési területek helye	X	
Tűzivíz-vezetékek (meglévő, száraz, feltöltött)	X	
Tűzivíz-tartály tárolókapacitása	(X)	
Felsővezeték földelőberendezés (automatikus/kézi)	X	X
> 5 km: felsővezeték szakaszolása, kapcsolók helye	X	
Menekülési gyalogút minimális szélessége	X	
Terhelési szelvény (kétszintes kocsik)	X	
Rendelkezésre álló kiegészítő biztonsági berendezések (típus és hely)	X	X
Földalatti állomás hossza (m)	X	
Földalatti állomás felszíntől mért távolsága (m)	X	
Földalatti állomás bejáratai/kijáratai (lépcsők, felvonók, mozgólépcsők)		X
Földalatti állomás szellőztetése		X
Földalatti állomásra vonatkozó különleges tűzvédelmi intézkedések (pl. vízköd)		X
Üzemeltetési adatok		
Az érintett vasúti irányító központok neve	X	X
A felelős mentési irányító központ neve	X	X
Egyéb érintett irányító központok neve		X
Vészhelyzeti terv (van/nincs)	X	X
Személyszállító járművekre előírt tűzbiztonsági kategória (1.1.3.)	X	X

B. Melléklet

Járműnyilvántartás

Adatelem	Az átjárhatóság szempontjából kritikus	A biztonság szempontjából kritikus
Alapadatok		
A járművek neve		
Típus	X	
A. Nagysebességű B. Hagyományos C. Áruszállító a. villanymozdony b. dízelmozdony c. elektromos motorvonat d. dízel motorvonat e. normál személyszállító kocsi f. kétszintes személyszállító kocsi g. hálójelű kocsi h. egyéb (pl. gőz)		
Személyszállító vonatokra előírt tűzbiztonsági kategória (A. vagy B., lásd 1.1.3. pont)	X	X
Alagutakban nem üzemeltethető járművek		
Műszaki adatok		
Hőnfutásjelzők (fedélzeti vagy nem fedélzeti)	X	X
Anyagok tűzállósági tulajdonságai (gyúlékonyság)		X
Tűzvédelmi gátak (helye, ellenállási idő)	X	X
Vészfékezés felülbíráltatása (van/nincs)	X	X
Fedélzeti tűzjelzők (vontatóegység, kapcsolószekrények, stb.)		X
Kommunikációs eszközök a vonatokon (van/nincs)		X
Kommunikáció az irányító központtal (van/nincs)	X	X
Vészvilágítási rendszer a vonatokon (van/nincs)		X
Légkondicionáló rendszer kikapcsolása (helyi és/vagy központi, kézi és/vagy automatikus)		X
Utások által használandó vészkijáratok (típus és távolság m-ben)	X	X
Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára (van/nincs, nyelvek)	X	X
Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára		X

A járműnyilvántartáshoz a következő alapadatok is szükségesek:

2. Érintett felek:

- tulajdonos vagy üzemeltető,
- a járművekre vonatkozó tanúsítványt kiadó bejelentett szervezet,
- a bejelentett szervezetet felhatalmazó nemzeti hatóság,
- az üzembe helyezésre vonatkozó engedélyt kibocsátó nemzeti hatóság.

3. Megfelelőségi értékelés:

- megfelelési igazolás,
- EK-hitelesítési nyilatkozat,
- üzembe helyezési engedély,
- alkalmazott ÁME-k.

C. Melléklet

A 6. fejezet F4. szakaszában hivatkozott karbantartási szabályokra vonatkozó megfelelőség-értékelési eljárás jelenleg nyitott kérdés, később kerül meghatározásra.

D. Melléklet

Eseménytípusok és intézkedések közötti összefüggés

A Bizottság Közlekedési és Energiaügyi Igazgatósága és a mentőszolgálatok közös munkaértekezletén elhangzott javaslat szerint a 2.2. szakasz három, védelmet biztosító kockázati forgatókönyvet határoz meg:

- 2.2.1. "Forró" események: tűz, robbanást követő tűz, mérgező füst vagy gázok kibocsátása;
- 2.2.2. "Hideg" események: ütközés, kisiklás;
- 2.2.3. Hosszú ideig tartó megállás: spontán evakuálás.

Ezek a forgatókönyvek összefüggésben állnak az ÁME-ben meghatározott intézkedésekkel. A következő táblázat az eseménytípusok és az intézkedések közötti minőségi összefüggést mutatja be, és jelzi, hogy mely intézkedések érvényesek az egyes eseménytípusokra.

Az alagutak biztonságának elősegítésére létrehozandó védelmi vonal négy, egymást követő szintet foglal magában: megelőzés, enyhítés, evakuálás és mentés.

Például: "forró" események esetén az alapul szolgáló stratégia a következő:

- megelőzés: alacsony gyúlékonyságú, megfelelő kialakítású anyagok használata (4.2.5.1.), amelyekkel csökkenthető a tűz keletkezésének kockázata. Továbbá a vonat állapotának ellenőrzésével (4.4.1.) és megfelelő intézkedések meghozatalával csökkenthető a tűzveszély.

- enyhítés: alacsony tűzterjedési jellemzővel rendelkező, megfelelő kialakítású anyagok használatával (4.2.5.1.) csökkenthető a kibocsátott hő- és füstmennyiség és a tűz terjedési sebessége a személyszállító vonatokon. Tűzoltó készülékek használatával (4.2.5.2.) csökkenteni lehet a tűz terjedését. Tűz észlelése esetén be kell indítani a riasztót (4.2.5.7.). Először az utasokat kell biztonságba helyezni a vonat épségben lévő részében, és B. osztályú vonatok esetén tűzvédelmi gátak használatával (4.2.5.4.) kell védeni őket. A tűz terjedésének megakadályozására ki kell kapcsolni a légkondicionáló berendezést (4.2.5.10.). Ha lehetséges, a vonat elhagyja az alagutat. A vészfék-felülbírási rendszer (4.2.5.8.) megakadályozza a vonat nemkívánatos leállítását az alagútban, illetve egyéb intézkedések végrehajtásával mozgásban lehet tartani a vonatot (4.2.5.5.) fedélzeti tűz esetén.

- evakuálás és mentés: Amennyiben a vonatot véletlenül leállítják az alagútban, alacsony tűzterjedési jellemzővel, alacsony toxikussággal és alacsony füstgázsűrűséggel rendelkező, megfelelő kialakítású anyagok (4.2.5.1.) használatával fenn lehet tartani az evakuáláshoz elfogadható körülményeket az alagútban. Ha a vonat megáll, az utasokat a vonat személyzetének irányításával biztonságos területre evakuálják (4.6.1.). A járművek (4.2.5.11.) és az alagút infrastruktúrája (4.2.2.6.–4.2.2.10.) úgy van kialakítva, hogy lehetővé tegyék az alagútban való evakuálást. A mentőszolgálatokat tájékoztatják arról, hogyan tudnak bejutni az alagutakba (4.2.2.11.), illetve a járművek belsejébe (4.2.5.12.).

A. „Forró” események

	Megelőzés	Enyhítés	Evakuálás és mentés
Tűz, robbanás, mérgezőgáz-kibocsátás	4.2.5.1. Járművek anyagának tulajdonságai	4.2.5.1. Járművek anyagának tulajdonságai	4.2.5.1. Járművek anyagának tulajdonságai
	4.4.1. A vonatok állapotának ellenőrzése és a megfelelő intézkedések meghozatala	4.2.2.4. Építőanyagokra vonatkozó tűzbiztonsági követelmények	4.2.2.3. Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények
		4.2.3.1. Felsővezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása	4.2.2.7. Menekülési gyalogutak
		4.2.3.4. Az alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények	4.2.2.8. Menekülési útvonalakon működő vészvilágítás
		4.2.3.5. Elektromos berendezések megbízhatósága	4.2.2.10. Vészhelyzeti kommunikáció
		4.2.4.1. Hőnfutásjelzők	4.2.2.11. Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára
		4.2.5.2. Személyszállító járműveken használandó tűzoltó készülékek	4.2.2.12. Az alagutakon kívüli mentési területek
		4.2.5.3. Áruszállító vonatok tűzvédelme	4.2.2.13. Vízellátás
		4.2.5.4. Személyszállító járműveken használandó tűzvédelmi gátak	4.2.3.2. Felsővezetékek vagy áramvezető sínek földelése
		4.2.5.5. Kiegészítő intézkedések személyszállító járművek működőképességének biztosítására	4.2.3.3. Áramellátás
		4.2.5.7. Vonatokon használandó kommunikációs eszközök	4.2.5.11. Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv
		4.2.5.8. Vészfékezés felülbírálása	4.2.5.12. Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára
		4.2.5.9. Vészvilágítási rendszer a vonatokon	4.4.3. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok
		4.2.5.10. Léghőszívó rendszer kikapcsolása a vonaton	4.4.4. Földelési előírások
		4.4.2. Vészhelyzet esetén alkalmazandó szabályok	4.7.1. Önmentő eszközök (áruszállító vonatok személyzete számára)
		4.4.5. Útvonalkönyv	
		4.4.6. Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára	
		4.4.7. Az alagút és az irányító központok közötti koordináció	
		4.6.1. A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége	

B. „Hideg” események

	Megelőzés	Enyhítés	Evakuálás és mentés
Ütközés, kisiklás	4.2.2.1. Váltók és kereszteződések telepítése	4.2.3.1. Felsővezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása	4.2.2.6. Balesetnél használandó önmentő, evakuálási és mentési eszközök
	4.5.1. Az alagutak állapotának ellenőrzése	4.2.3.5. Elektromos berendezések megbízhatósága	4.2.2.7. Menekülési gyalogutak
		4.2.5.7. Vonatokon használandó kommunikációs eszközök	4.2.2.8. Menekülési útvonalakon működő vészvilágítás
			4.2.2.9. Menekülési jelzések
		4.4.5. Útvonalkönyv	4.2.2.10. Vészhelyzeti kommunikáció
		4.4.6. Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára	4.2.2.11. Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára
		4.4.7. Az alagút és az irányító központok közötti koordináció	4.2.2.12. Az alagutakon kívüli mentési területek
		4.6.1. A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége	4.2.2.13. Vízellátás
		4.4.2. Vészhelyzet esetén alkalmazandó szabályok	4.2.3.2. Felsővezetékek vagy áramvezető sínek földelése
		4.2.5.9. Vészvilágítási rendszer a vonatokon	4.2.3.3. Áramellátás
			4.2.5.11. Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv
			4.2.5.12. Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára
			4.4.3. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok
			4.4.4. Földelési előírások

C. Hosszú ideig tartó megállás

	Megelőzés	Enyhítés	Evakuálás és mentés
Spontán evakuálás	4.2.5.7. Vonatokon használandó kommunikációs eszközök	4.4.2. Vészhelyzet esetén alkalmazandó szabályok	4.2.2.6. Balesetnél használandó önmentő, evakuálási és mentési eszközök
	4.4.6. Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára	4.4.3. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok	4.2.2.7. Menekülési gyalogutak
	4.4.7. Az alagút és az irányító központok közötti koordináció		4.2.2.8. Menekülési útvonalakon működő vészvilágítás
			4.2.2.9. Menekülési jelzések
	4.6.1. A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége		4.2.2.10. Vészhelyzeti kommunikáció
	4.2.5.9. Vészvilágítási rendszer a vonatokon		4.2.2.11. Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára
			4.2.2.12. Az alagutakon kívüli mentési területek

E. Melléklet

Az alrendszerek értékelése

E.1 Hatály

Ez a melléklet az alrendszerek megfelelőségének értékelését írja le.

E.2 Jellemzők és modulok

Az alrendszereknek a tervezés, a fejlesztés és a gyártás különböző fázisaiban vizsgálandó jellemzői az E. táblázatban "X"-szel van megjelölve.

E. táblázat
Értékelés

1	2	3	4	5	6
		Tervezési és fejlesztési fázis	Gyártási fázis		
	Vizsgálandó jellemzők	A konstrukció felülvizsgálata	Gyártás, összeszerelés, beépítés	Összeszerelés (üzembe helyezés előtt)	Érvényesítés teljes üzemi feltételek között
4.2.2.1.	Váltók és kereszteződések telepítése	X			
4.2.2.2.	Vészkijáratokhoz és géptermekekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása	X		X	
4.2.2.3.	Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények	X			
4.2.2.4.	Építőanyagokra vonatkozó tűzbiztonsági követelmények	X			
4.2.2.5.	Tűzjelzés	X		X	
4.2.2.6.	Balesetnél használandó önmentő, evakuálási és mentési eszközök	X			
4.2.2.6.1.	A biztonságos terület meghatározása				
4.2.2.6.2.	Általános tudnivalók				
4.2.2.6.3.	A felszínre vezető oldal- és/vagy függőleges irányú vészkijáratok	X			
4.2.2.6.4.	A másik alagútba vezető átjárók	X			
4.2.2.6.5.	Alternatív műszaki megoldások	X			
4.2.2.7.	Menekülési gyalogutak	X			
4.2.2.8.	Menekülési útvonalakon működő vészvilágítás	X		X	

1	2	3	4	5	6
		Tervezési és fejlesztési fázis	Gyártási fázis		
	Vizsgálandó jellemzők	A konstrukció felülvizsgálata	Gyártás, összeszerelés, beépítés	Összeszerelés (üzembe helyezés előtt)	Érvényesítés teljes üzemi feltételek között
4.2.2.9.	Menekülési jelzések	X			
4.2.2.10.	Vészhelyzeti kommunikáció	X			
4.2.2.11.	Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára	X			
4.2.2.12.	Az alagutakon kívüli mentési területek	X			
4.2.2.13.	Vízellátás	X			
4.2.3.1.	Felsővezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása	X		X	
4.2.3.2.	Felsővezetékek vagy áramvezető sínek földelése	X		X	
4.2.3.3.	Áramellátás	X			
4.2.3.4.	Az alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények	X			
4.2.3.5.	Elektromos berendezések megbízhatósága	X			
4.2.5.1.	Járművek anyagának tulajdonságai	X			
4.2.5.2.	Személyszállító járműveken használandó tűzoltó készülékek	X			
4.2.5.3.	Áruszállító vonatok tűzvédelme	X			
4.2.5.4.	Személyszállító járműveken használandó tűzvédelmi gátak	X			
4.2.4.1.	Hőnfutásjelzők	X			
4.2.5.5.	Kiegészítő intézkedések személyszállító járművek működőképességének biztosítására fedélzeti tűz esetén	X			
4.2.5.5.1.	Általános célkitűzések és a személyszállító vonatok számára előírt működőképesség				
4.2.5.5.2.	Fékekre vonatkozó követelmények	X			
4.2.5.5.3.	Vontatásra vonatkozó követelmények	X			

1	2	3	4	5	6
		Tervezési és fejlesztési fázis	Gyártási fázis		
	Vizsgálandó jellemzők	A konstrukció felülvizsgálata	Gyártás, összeszerelés, beépítés	Összeszerelés (üzembe helyezés előtt)	Érvényesítés teljes üzemi feltételek között
4.2.5.6.	Fedélzeti tűzjelzők	X			
4.2.5.7.	Vonatokon használandó kommunikációs eszközök	X			
4.2.5.8.	Vészfékezés felülbíráltatása	X	X		
4.2.5.9.	Vészvilágítási rendszer a vonatokon	X			X
4.2.5.10.	Légkondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton	X			X
4.2.5.11.	Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv	X			
4.2.5.12.	Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára	X			
4.4.1.	A vonatok állapotának ellenőrzése és a megfelelő intézkedések meghozatala <i>Megjegyzés: a 6.2.6. pont leírja, hogy az üzemeltetési szabályok értékelése miért a közlekedési (biztonsági) hatóság felelősségi körébe tartozik, és ezekhez miért nincs szükség a bejelentett szervezet általi külön értékelésre. Ezért a 4.4. és a 4.6. fejezetben rögzített előírások nem szerepelnek ebben a táblázatban.</i>				
4.5.1.	Az alagutak állapotának ellenőrzése	X			
4.5.2.	A járművek karbantartása	X			
4.7.1.1.	Önmentő álarcok	X			

F. Melléklet

Az alrendszerek EK-hitelesítésére szolgáló modulok

F.1 A modulok felsorolása

Az alrendszerek moduljai:

- SB modul: Típusvizsgálat
- SD modul: Termékminőség-irányítási rendszer
- SF modul: Termékhibeállítás
- SG modul: Az egységek hitelesítése
- SH2 modul: Teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal

Karbantartási előírások modulja:

- Megfelelőség-értékelési eljárás modulja

F.2 Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek moduljai

Nem alkalmazható (nincsenek kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek)

F.3 Az alrendszerek EK-hitelesítésére szolgáló modulok

F.3.1 SB modul: Típusvizsgálat

1. Ez a modul az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az Infrastruktúra, az Energia, az Ellenőrző-irányító vagy a Járművek alrendszer egy, a tervezett termelés szempontjából reprezentatív típusa:

- megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek eleget tettek,
- megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek.

Az e modulban definiált típusvizsgálat tartalmazhat bizonyos értékelési fázisokat: a vonatkozó ÁME-ben meghatározott tervezési felülvizsgálatot, típusvizsgálatot vagy a gyártási folyamat felülvizsgálatát.

2. Az ajánlatkérő kérelmezi az alrendszer (típusvizsgálaton keresztüli) EK-hitelesítését a választása szerinti bejelentett szervezettől.

A kérelemnek tartalmaznia kell:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének nevét és címét,
- a 3. pontban ismertetett műszaki dokumentációt.

3. A kérelmező a bejelentett szervezet rendelkezésére bocsátja az alrendszernek a tervezett termelés szempontjából reprezentatív mintáját (a továbbiakban: minta).

A minta lefedheti az alrendszer több változatát is, feltéve, ha a változatok közötti különbségek nem érintik az ÁME rendelkezéseit.

A bejelentett szervezet további mintákat kérhet, ha ezt a vizsgálati program elvégzéséhez szükségesnek tartja.

Ha azt a különös tesztelési vagy vizsgálati módszerek esetében kérik, és az ÁME-ben vagy az ÁME-ben hivatkozott európai előírásban meghatározzák, biztosítani kell valamely részszerkezet vagy szerkezet mintáját vagy mintáit, illetve az alrendszer mintáját előre összeszerelt állapotban.

A műszaki dokumentációnak és a mintá(k)nak lehetővé kell tenniük az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének és karbantartásának megértését, valamint az ÁME rendelkezéseinek való megfelelés értékelését.

A műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

- az alrendszer általános leírása, átfogó konstrukciója és struktúrája,
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, szerkezeti egységek, áramkörök stb.,
- az alrendszer tervezésével és gyártásával kapcsolatos információk, valamint a karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok,
- alkalmazott műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat,
- a fenti előírások használatát igazoló minden szükséges bizonyíték, különösen ha nem alkalmazzák teljes mértékben az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségéről vagy alkalmazhatóságáról szóló EK-nyilatkozatok másolatai és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
- a szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt)
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása,
- az alrendszer használati feltételei (az üzemidő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
- az alrendszer karbantartásával kapcsolatos karbantartási feltételek és műszaki dokumentáció,
- az alrendszer gyártásánál, karbantartásánál és üzemeltetésénél figyelembe veendő összes műszaki követelmény,
- az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei,
- vizsgálati jelentések.

Ha az ÁME további adatokat ír elő a műszaki dokumentáció számára, azokat bele kell foglalni.

4. A bejelentett szervezet:

4.1. Megvizsgálja a műszaki dokumentációt.

4.2. Ellenőrzi, hogy az alrendszernek, illetve az alrendszer szerkezeteinek vagy részszerkezeteinek (egy vagy több) mintáját a műszaki dokumentációnak megfelelően gyártották-e, és típusvizsgálatokat végez vagy végeztet el az ÁME és a megfelelő európai előírások rendelkezéseivel összhangban. Az ilyen gyártás hitelesítése megfelelő értékelési modulok révén történik.

4.3. Amennyiben az ÁME a konstrukció felülvizsgálatát írja elő, végrehajtja a tervezési módszerek, eszközök és eredmények vizsgálatát annak értékelése érdekében, hogy a tervezési folyamat végén azok képesek-e eleget tenni az alrendszerre vonatkozó megfelelőségi követelményeknek.

4.4. Azonosítja az ÁME és az európai előírások vonatkozó rendelkezései szerint, illetve az európai előírások vonatkozó rendelkezéseinek alkalmazása nélkül tervezett elemeket.

4.5. Elvégzi vagy elvégezteti a megfelelő vizsgálatokat és szükséges teszteket a 4.2. és 4.3. ponttal összhangban annak megállapítása érdekében, hogy valóban alkalmazták-e a vonatkozó európai előírásokat, amennyiben kiválasztották azokat.

4.6. Elvégzi vagy elvégezteti a megfelelő vizsgálatokat és szükséges teszteket a 4.2. és 4.3. ponttal összhangban annak megállapítása érdekében, hogy az alkalmazott megoldások megfelelnek-e az ÁME követelményeinek, ha nem alkalmazták a megfelelő európai előírásokat.

4.7. Megállapodik a kérelmezővel arról, hogy hol végzik el a vizsgálatokat és a szükséges teszteket.

5. Amennyiben a típus megfelel az ÁME-nek, a bejelentett szervezet típusvizsgálati tanúsítványt ad ki a kérelmezőnek. A tanúsítvány tartalmazza az ajánlatkérő, illetve a műszaki dokumentációban feltüntetett gyártó(k) nevét és címét, a vizsgálat végkövetkeztetéseit, az érvényességének feltételeit és a jóváhagyott típus azonosításához szükséges adatokat.

A műszaki dokumentáció vonatkozó részeinek felsorolását mellékelni kell a tanúsítványhoz, és a bejelentett szervezetnek meg kell őriznie egy példányt.

Ha az ajánlatkérő elutasít egy típusvizsgálati tanúsítványt, a bejelentett szervezetnek részletesen meg kell indokolnia az ilyen elutasítást.

Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.

6. Valamennyi bejelentett szervezetnek közölni kell a többi bejelentett szervezettel a kiadott, visszavont vagy elutasított típusvizsgálati tanúsítványokkal kapcsolatos vonatkozó információkat.

7. A többi bejelentett szervezet kérésre másolatokat kaphat a kiadott típusvizsgálati tanúsítványokról, illetve azok kiegészítéseiről. A tanúsítványok mellékleteit a többi bejelentett szervezet rendelkezésére kell bocsátani.

8. Az ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációval együtt a típusvizsgálati tanúsítványok és minden kiegészítés példányait. Ezt minden olyan tagállamnak el kell küldenie, amelyik ezt kéri.

9. A gyártási fázis során a kérelmező köteles tájékoztatni a típusvizsgálati tanúsítvánnyal kapcsolatos műszaki dokumentációt megőrző bejelentett szervezetet minden olyan módosításról, amely érintheti az ÁME követelményeinek való megfelelést vagy az alrendszer előírt használati körülményeit. Ilyen esetekben az alrendszerhez további jóváhagyás szükséges. Ilyen esetben a bejelentett szervezetnek csak a módosításokra vonatkozó és azokhoz szükséges vizsgálatokat és tesztekkel kell elvégeznie. Ez a további jóváhagyás az eredeti típusvizsgálati tanúsítvány kiegészítéseként, illetve a régi tanúsítvány visszavonását követő új tanúsítvány kiadásával adható meg.

F.3.2 SD modul: Termelési minőségirányítási rendszer

1. Ez a modul azt az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az Infrastruktúra, az Energia vagy a Járművek alrendszer, amely számára egy bejelentett szervezet már kiadott típusvizsgálati tanúsítványt,

- megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek eleget tettek,
- megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek, és üzembe helyezhető.

2. A bejelentett szervezet elvégzi az eljárást a következő feltételekkel:

- az értékelés előtt kiadott típusvizsgálati tanúsítvány érvényben marad a kérelem tárgyát képező alrendszer esetében,
- az ajánlatkérő és a bevont fővállalkozó eleget tesznek a 3. pont szerinti kötelezettségeiknek.

A "fővállalkozó" kifejezés olyan társaságokra utal, amelyek tevékenysége hozzájárul az ÁME alapvető követelményeinek teljesüléséhez. Ez az alábbiakat érinti:

- az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért) felelős társaság,
- az alrendszerre irányuló projektbe csak részlegesen bevont (például az alrendszer összeállítását vagy telepítését végző) más társaságok.

Nem vonatkozik a részegységeket és az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket szállító gyártói alvállalkozókra.

3. Az EK-hitelesítési eljárás alá vont alrendszer esetében az ajánlatkérő, vagy megbízása esetén a fővállalkozó, jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtet az 5. pontban meghatározott gyártás, illetve végtermék-ellenőrzés és -vizsgálat esetében, és ez a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

Ha az ajánlatkérő önállóan felelős az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különös tekintettel az alrendszer integrálásával kapcsolatos felelősségre), vagy az ajánlatkérőt közvetlenül bevonják a gyártásba (az összeszerelést és telepítést is ideértve), jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie e tevékenységekkel kapcsolatban, ami a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

Ha valamely fővállalkozó felelős az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különös tekintettel az alrendszer integrálásával kapcsolatos felelősségre), minden esetben

jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie a gyártással, illetve végtermék-ellenőrzéssel és -vizsgálattal kapcsolatban, ami a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

EK-hitelesítési eljárás

4.1. Az ajánlatkérőnek a választása szerinti bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtania az alrendszer (termelési minőségirányítási rendszeren keresztül történő) EK-hitelesítésére vonatkozóan, ideértve a minőségirányítási rendszerek felügyeletének 5.3. és 6.5. pont szerinti összehangolását. Az ajánlatkérőnek tájékoztatnia kell a bevont gyártókat erről a választásáról és a kérelemről.

A kérelemben ismertetni kell az alrendszer tervezésének, gyártásának, összeszerelésének, telepítésének, karbantartásának és üzemeltetésének folyamatát, és lehetővé kell tennie a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek való megfelelés értékelését.

A kérelemnek tartalmaznia kell:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének nevét és címét,
- a jóváhagyott típussal kapcsolatos műszaki dokumentációt, ideértve az SB modulban meghatározott eljárás végrehajtása után kibocsátott típusvizsgálati tanúsítványt,

továbbá – amennyiben e dokumentáció nem tartalmazza – a következőket:

- az alrendszer általános leírása, annak átfogó konstrukciója és struktúrája,
- az alkalmazott műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat,
- a fenti előírások alkalmazását igazoló minden szükséges bizonyíték, különösen ha nem alkalmazzák teljes mértékben az említett európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket. Ennek a bizonyítéknak tartalmaznia kell a gyártó megfelelő laboratóriumában vagy saját részéről elvégzett próbák eredményeit,
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- bizonyíték arra, hogy a gyártási fázis megfelel a Szerződésből eredő más rendeleteknek (a tanúsítványokkal együtt),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek,
- a rendszerelemekhez biztosítandó, megfelelőségről vagy alkalmazhatóságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása,
- annak igazolása, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő, illetve a fővállalkozó az 5.2. pontban említett összes fázisra vonatkozóan rendelkezik minőségirányítási rendszerrel, és bizonyítani kell annak hatékonyságát,
- e minőségirányítási rendszerek jóváhagyásáért és felülvizsgálataért felelős bejelentett szervezet megjelölése.

4.3. A bejelentett szervezet először megvizsgálja a pályázatot a típusvizsgálat érvényessége és a típusvizsgálati tanúsítvány szempontjából.

Ha a bejelentett szervezet úgy véli, hogy a típusvizsgálati tanúsítvány már nem érvényes vagy nem megfelelő, és új típusvizsgálati tanúsítványt kell kibocsátani, megindokolja a határozatát.

Minőségirányítási rendszer

5.1. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és megbízása esetén a fővállalkozónak az általuk kiválasztott bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtaniuk minőségbiztosítási rendszereik értékelésére vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell:

- a tervezett alrendszerrel kapcsolatos minden vonatkozó információt,
- a minőségirányítási rendszer dokumentációját,
- a jóváhagyott típus műszaki dokumentációját és az SB modul típusvizsgálati eljárásának befejezése után kibocsátott típusvizsgálati tanúsítvány másolatát.

Az alrendszerre irányuló projektnek csak egy részébe bevont személyeknek csak a vonatkozó résszel kapcsolatban kell információt benyújtaniuk.

5.2. Az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében a minőségirányítási rendszerek biztosítják, hogy az alrendszer egészében megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek. Más vállalkozók esetében azok minőségirányítási rendszereinek biztosítaniuk kell, hogy az alrendszerhez való vonatkozó hozzájárulásuk megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek.

A kérelmező(k) által elfogadott összes elemet, követelményt és rendelkezést szisztematikus és rendezett módon dokumentálni kell írásban rögzített elvek, eljárások és utasítások formájában. A minőségirányítási rendszer dokumentációjának biztosítania kell a minőségpolitikák és a minőségügyi eljárások – így például a minőségügyi programok, tervek, kézikönyvek és feljegyzések – általános megértését.

Különösen tartalmaznia kell az alábbi tételek megfelelő leírását az összes kérelmező esetében:

- minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés,
 - az alkalmazandó megfelelő gyártási, minőségellenőrzési és minőségirányítási technikák, folyamatok és szisztematikus intézkedések,
 - a gyártás, összeszerelés és telepítés előtt, közben és után elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága,
 - minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képzéséről szóló jelentések stb.,
- továbbá az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében:
- az irányítás felelősségei és hatáskörei az alrendszer általános minőségével, és különösen az alrendszer integrációjának irányításával kapcsolatban.

A vizsgálatokat, teszteket és ellenőrzéseket a következő fázisok mindegyikére el kell végezni:

- az alrendszer felépítése, ezen belül különösen az építőmérnöki tevékenységek, a rendszerelemek összeszerelése és végső beállítások,
- az alrendszer végleges tesztelése,

- és amennyiben az ÁME meghatározza, a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés.

5.3. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezetnek meg kell vizsgálnia, hogy az alrendszer összes, az 5.2. pontban említett fázisát kellő mértékben és megfelelően lefedi-e a kérelmezők minőségirányítási rendszereinek jóváhagyása és felügyelete.

Ha egynél több minőségirányítási rendszerre alapozzák, hogy az alrendszer megfelel-e a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezetnek különösen meg kell vizsgálnia, hogy

- egyértelműen dokumentálják-e a minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolatokat és kapcsolódási pontokat,

- és hogy a fővállalkozó esetében kellően és megfelelően meghatározták-e a teljes alrendszer megfelelőségének irányításával kapcsolatos átfogó felelősségeket és hatásköröket.

5.4. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek értékelnie kell a minőségirányítási rendszert annak meghatározása érdekében, hogy az eleget tesz-e az 5.2. pontban említett követelményeknek. Feltételezi e követelményeknek való megfelelést, ha a kérelmező olyan EN/ISO 9001–2000 szabvány szerinti minőségbiztosítási rendszert valósít meg a gyártás, végtermék-ellenőrzés és tesztelés esetében, amely figyelembe veszi annak az alrendszernek a különös jellemzőit, amely esetében megvalósítják.

Ha valamely kérelmező tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a vizsgálat során.

Az ellenőrzésnek – a kérelmezőnek az alrendszerben való konkrét közreműködését figyelembe véve – az érintett alrendszerre nézve specifikusnak kell lennie. Az ellenőrző csoportnak legyen legalább egy, az érintett alrendszer-technológiában tapasztalt értékelője. Az értékelési eljárás kiterjed a kérelmező telephelyein tett értékelő szemlére is.

A határozatról értesíteni kell a kérelmezőt. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indokolással ellátott értékelési határozatot.

5.5. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó vállalja, hogy teljesíti a jóváhagyott minőségirányítási rendszerből fakadó kötelezettségeit, és fenntartja azt oly módon, hogy megőrizze megfelelő és hatékony voltát.

Folyamatosan tájékoztatniuk kell a minőségirányítási rendszert jóváhagyó bejelentett szervezetet minden olyan jelentős változásról, amely érinti az ÁME követelményeinek az alrendszer általi teljesítését.

A bejelentett szervezetnek értékelnie kell a javasolt módosításokat, és el kell döntenie, hogy a módosított minőségirányítási rendszer továbbra is eleget tesz-e az 5.2. pontban említett követelményeknek, vagy újbóli értékelésre van szükség.

A határozatáról értesíti a kérelmezőt. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indokolással ellátott értékelési határozatot.

6. A minőségirányítási rendszer(ek) felügyelete a bejelentett szervezet felelőssége alatt

6.1. A felügyelet célja annak ellenőrzése, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó kellően eleget tesz-e a jóváhagyott minőségirányítási rendszer(ek)ből eredő kötelezettségeinek.

6.2. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó köteles megküldeni (vagy megküldetni) az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek az ehhez szükséges összes dokumentumot, ideértve az alrendszerrel kapcsolatos megvalósítási terveket és műszaki feljegyzéseket (amennyiben azok a kérelmezőknek az alrendszerben való közreműködésére vonatkoznak), különösen az alábbiakat:

- a minőségirányítási rendszer dokumentációja, ideértve az alábbiak biztosítása érdekében végrehajtott konkrét intézkedéseket:

az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében:

- megfelelően és pontosan meghatározták-e az egész alrendszer megfelelőségére vonatkozó irányítás átfogó felelősségeit és hatásköreit,

a kérelmezők esetében:

- a minőségirányítási rendszer kezelése megfelelő-e az alrendszer szintű integráció elérése érdekében,

- a minőségirányítási rendszer (összeszerelésre és telepítésre is kiterjedő) gyártási részében előírt minőségügyi feljegyzések, köztük vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képzéseiről szóló jelentések stb.

6.3. A bejelentett szervezet rendszeres időközönként felülvizsgálja, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó fenntartja és alkalmazza-e a minőségirányítási rendszert, és felülvizsgálati jelentést nyújt be számukra. Ha az ajánlatkérő és a fővállalkozó tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a felülvizsgálat során.

A felülvizsgálatokat évente legalább egyszer kell elvégezni, legalább egy felülvizsgálatnak pedig a 8. pontban említett EK-hitelesítési eljárás tárgyát képező alrendszerrel kapcsolatos tevékenységek (gyártás, összeszerelés és telepítés) elvégzésekor kell megtörténnie.

6.4. Emellett a bejelentett szervezet be nem jelentett látogatásokat tehet a kérelmező(k) megfelelő telephelyein. E látogatások alkalmával a bejelentett szervezet teljes vagy részleges felülvizsgálatot végezhet, és tesztek végezhet vagy végeztethet el annak ellenőrzése érdekében, hogy a minőségirányítási rendszer megfelelően működik-e a szükséges helyeken. Vizsgálati és – adott esetben – felülvizsgálati, illetve tesztjelentést készít a kérelmező(k) számára.

6.5. Ha az ajánlatkérő által kiválasztott és az EK-hitelesítésért felelős bejelentett szervezet nem végzi el az érintett minőségirányítási rendszer(ek) egészének felülvizsgálatát, koordinálnia kell az azon feladat elvégzéséért felelős bármely más bejelentett szervezet felügyeleti tevékenységét az alábbiak érdekében:

- biztosítani kell, hogy megfelelően végrehajtsák az alrendszerek integrálásával kapcsolatos különböző minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolódási pontok kezelését,

- az ajánlatkérővel közösen össze kell gyűjtenie az értékelés azon elemeit, amelyek a különböző minőségirányítási rendszerek következetességének és átfogó felülvizsgálatának szavatolásához szükségesek.

Ez az összehangolás kiterjed a bejelentett szervezet alábbiakkal kapcsolatos jogaira:

- a más bejelentett szervezetek által kibocsátott összes (jóváhagyási és felügyeleti) dokumentáció kézhezvétele,
- jelenlét a 6.3. pontban említett felügyeleti vizsgálatoknál,
- a 6.4. pontban említett további vizsgálatok kezdeményezése a saját felelőssége alatt és a többi bejelentett szervezettel együtt.

7. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek ellenőrzési, felülvizsgálati és felügyeleti célokból bejárási joggal kell rendelkeznie az építési területekre, gyártóüzemekbe, összeszerelési és telepítési helyekre, raktárhelyiségekbe és adott esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, általánosabban pedig minden olyan létesítménybe, ahová szükségesnek tartja a feladatai elvégzése érdekében, a kérelmezőnek az alrendszerre irányuló projektben való konkrét közreműködésének megfelelően.

8. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és a fővállalkozónak az utolsó alrendszer gyártásától számított 10 évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé kell tenniük az alábbiakat:

- az 5.1. pont második albekezdésének második francia bekezdésében említett dokumentáció,
- az 5.5. pont második albekezdésében hivatkozott módosítás,
- a bejelentett szervezet 5.4., 5.5. és 6.4. pontban említett határozatai és jelentései.

9. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet a típusvizsgálat, valamint a minőségirányítási rendszer(ek) jóváhagyása és felülvizsgálata alapján kiállítja a megfelelőségi tanúsítványt az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállambeli felügyeleti hatóság számára, amelyben az alrendszer található, illetve üzemel.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információkat kell tartalmaznia.

10. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kötelezően kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információkat, és különösen az alábbiakat:

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
- az alrendszerbe beépített, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek jegyzéke,
- a megfelelőségi és – adott esetben – alkalmazhatósági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyekkel az említett rendszerelemeknek rendelkezniük kell az irányelv 13. cikkével összhangban, adott esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszerek jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérve,
- az alrendszer karbantartásával, annak használati feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,

- a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű megfigyeléssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,
- az alrendszer típusvizsgálati tanúsítványa és az SB modulban meghatározott kísérő műszaki dokumentáció,
- a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- a bejelentett szervezet 9. pontban említett, hitelesítési, illetve számítási jegyzetekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi tanúsítványa, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és adott esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat. A tanúsítványhoz mellékelni kell a hitelesítéssel kapcsolatban kiállított, a 6.3. és 6.4. pontokban említett vizsgálati és ellenőrzési jelentéseket, különösen a következőket:
 - az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás.

11. Valamennyi bejelentett szervezet köteles közölni a többi bejelentett szervezettel a minőségirányítási rendszerre vonatkozóan kiadott, visszavont vagy elutasított jóváhagyásokkal kapcsolatos adatokat.

A többi bejelentett szervezet kérésre másolatokat kaphat a minőségirányítási rendszerhez kiadott jóváhagyásokról.

12. A megfelelőségi tanúsítványt kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek.

A Község területén letelepedett ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációt, és további három évig azt kérésre meg kell küldenie bármely más tagállamnak.

F.3.3 SF modul: TermékHITELESÍTÉS

1. Ez a modul azt az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az Infrastruktúra, az Energia vagy a Járművek alrendszer, amely számára egy bejelentett szervezet már kiadott típusvizsgálati tanúsítványt,

- megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek eleget tettek,
- megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek,
- és üzembe helyezhető.

2. Az ajánlatkérő kérelmezi az alrendszer (termékHITELESÍTÉS útján történő) EK-hitelesítését a választása szerinti bejelentett szervezettől.

A kérelemnek tartalmaznia kell:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselője nevét és címét,
- a műszaki dokumentációt.

3. Az eljárás említett részén belül az ajánlatkérő ellenőrzi és tanúsítja, hogy az érintett alrendszer összhangban van a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típussal, és eleget tesz a rá vonatkozó ÁME-nek.

A bejelentett szervezet elvégzi az eljárást azzal a feltétellel, hogy az értékelés előtt kibocsátott típusvizsgálati tanúsítvány érvényben marad a kérelem tárgyát képező alrendszer esetében.

4. Az ajánlatkérőnek meg kell tennie minden ahhoz szükséges intézkedést, hogy a gyártási folyamat (ideértve az átjárhatóságot biztosító rendszerelemek fővállalkozók általi összeszerelését és integrálását azok megbízása esetén) biztosítsa, hogy az alrendszer megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és a rá vonatkozó ÁME követelményeinek.

5. A kérelemnek lehetővé kell tennie az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének, karbantartásának és üzemeltetésének megértését, és lehetővé kell tennie a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az értékelendő ÁME követelményeinek való megfelelést.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a jóváhagyott típussal kapcsolatos műszaki dokumentáció, ideértve az SB modulban meghatározott eljárás végrehajtása után kibocsátott típusvizsgálati tanúsítványt,

továbbá – amennyiben e dokumentáció nem tartalmazza – a következőket:

- az alrendszer általános leírása, átfogó konstrukciója és szerkezete,
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, szerkezeti egységek, áramkörök stb.,
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- az alkalmazott műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat,
- a fenti előírások használatát igazoló minden bizonyíték, különösen ahol nem alkalmazzák teljes mértékben ezeket az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
- bizonyíték arra, hogy a gyártási fázis megfelel a Szerződésből eredő más rendeleteknek (a tanúsítványokkal együtt),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek,
- a megfelelőségről vagy alkalmazhatóságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket biztosítani kell az említett rendszerelemekhez, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása.

Ha az ÁME további adatokat ír elő a műszaki dokumentáció számára, azokat bele kell foglalni.

6. A bejelentett szervezet először megvizsgálja a pályázatot a típusvizsgálat érvényessége és a típusvizsgálati tanúsítvány szempontjából.

Ha a bejelentett szervezet úgy véli, hogy a típusvizsgálati tanúsítvány már nem érvényes vagy nem megfelelő, és új típusvizsgálati tanúsítványt kell kibocsátani, megindokolja a határozatát.

A bejelentett szervezetnek el kell végeznie a megfelelő vizsgálatokat és tesztek ellenőrzése érdekében, hogy az alrendszer megfelel-e a típusvizsgálati

tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek. A bejelentett szervezet megvizsgálja és teszteli a 4. pont szerint sorozattermékként gyártott alrendszereket.

7. Minden (sorozattermékként gyártott) alrendszer vizsgálattal és teszteléssel történő hitelesítése

7.1. A bejelentett szervezet elvégzi a teszteket, ellenőrzéseket és hitelesítési vizsgálatokat az ÁME előírásai szerint sorozatban gyártott alrendszerek megfelelőségének biztosítása érdekében. A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések kiterjednek az ÁME által előírt fázisokra is.

7.2. Minden egyes (sorozatban gyártott) alrendszert egyedileg meg kell vizsgálni, tesztelni és hitelesíteni kell a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és a rá vonatkozó ÁME követelményeinek való megfelelés igazolása érdekében. Amikor az ÁME (vagy az ÁME-ben idézett európai szabvány) nem ír elő valamely vizsgálatot, a vonatkozó európai előírások vagy egyenértékű vizsgálatok alkalmazandók.

8. A bejelentett szervezet megállapodik az ajánlatkérővel (és a fővállalkozóval), hogy mely helyeken végzik el a vizsgálatokat, és arról, hogy az alrendszer végső vizsgálatát és – ha azt az ÁME előírja – a teljes üzemi körülmények melletti vizsgálatokat és érvényesítéseket az ajánlatkérő végzi el a bejelentett szervezet közvetlen felügyelete és jelenléte mellett.

A bejelentett szervezet ellenőrzési és hitelesítési célokból bejárási joggal rendelkezik a gyártóüzemekbe, összeszerelési és telepítési helyekre, és adott esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, az ÁME által előírt feladatai elvégzése érdekében.

9. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet kiállítja a megfelelőségi nyilatkozatot az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot az alrendszer helye vagy működése szerinti tagállam felügyeleti hatósága számára.

A bejelentett szervezet e tevékenységeinek alapja a típusvizsgálat és az összes sorozatban gyártott terméken elvégzett, a 7. pontban jelzett és az ÁME-ben, illetve a vonatkozó európai előírásokban előírt vizsgálatok, hitelesítések és ellenőrzések.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információkat kell tartalmaznia.

10. A bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információkat, és különösen az alábbiakat:

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
- az alrendszerbe beépített, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek felsorolása,
- a megfelelőségi és – adott esetben – az alkalmazhatósági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket az említett rendszerelemekhez biztosítani kell az irányelv 13.

cikkével összhangban, adott esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszerek jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérvé,

- az alrendszer karbantartásával, annak használati feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,

- a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű megfigyeléssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,

- az alrendszer típusvizsgálati tanúsítványa és az SB modulban meghatározott kísérő műszaki dokumentáció,

- a bejelentett szervezet 9. pontban említett, vonatkozó számítási jegyzetekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi tanúsítványa, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és adott esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat. Indokolt esetben a tanúsítványhoz a hitelesítéssel kapcsolatban

- kiállított vizsgálati és ellenőrzési jelentéseket is mellékelni kell.

11. A megfelelőségi tanúsítványt kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek.

Az ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációt, és további három évig azt kérésre meg kell küldenie bármely más tagállamnak.

F.3.4 SG modul: Az egységek hitelesítése

1. Ez a modul azt az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy Infrastruktúra, az Energia, az Ellenőrző-irányító vagy a Járművek alrendszer

- megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek eleget tettek,

- megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek, és üzembe helyezhető.

2. Az ajánlatkérő kérelmezi az alrendszer (egységek hitelesítése útján történő) EK-hitelesítését a választása szerinti bejelentett szervezettől.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének neve és címe,

- a műszaki dokumentáció.

3. A műszaki dokumentációnak lehetővé kell tennie az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének és üzemeltetésének értelmezését, valamint az ÁME rendelkezéseinek való megfelelés értékelését.

A műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

- az alrendszer általános leírása, annak átfogó konstrukciója és szerkezete,

- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,

- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, szerkezeti egységek, áramkörök stb.,

- az alrendszer tervezésével és gyártásával kapcsolatos információk, valamint a karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok,
 - az alkalmazott műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat,
 - a fenti előírások használatát igazoló minden szükséges bizonyíték, különösen ha nem alkalmazzák teljes mértékben az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek,
 - a megfelelőségről vagy alkalmazhatóságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket biztosítani kell az említett rendszerelemekhez, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
 - a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
 - az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
 - az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása,
 - az alrendszer használati feltételei (az üzemidő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
 - az alrendszer karbantartásával kapcsolatos karbantartási feltételek és műszaki dokumentáció,
 - az alrendszer gyártásánál, karbantartásánál és üzemeltetésénél figyelembe veendő összes műszaki követelmény,
 - az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei,
 - minden egyéb megfelelő műszaki bizonyíték, amely képes szemléltetni, hogy a korábbi ellenőrzéseket vagy vizsgálatokat sikeresen elvégezték független és illetékes szervezetek, összehasonlítható feltételek mellett.
- Ha az ÁME további adatokat ír elő a műszaki dokumentáció számára, azokat bele kell foglalni.

4. A bejelentett szervezetnek meg kell vizsgálnia az alkalmazást és a műszaki dokumentációt és azonosítania azokat az elemeket, amelyeket az ÁME és az európai előírások vonatkozó rendelkezései szerint terveztek meg, illetve az azok figyelembe vétele nélkül tervezett elemeket.

A bejelentett szervezet megvizsgálja az alrendszert, és ellenőrzi, hogy elvégezték-e a megfelelő és szükséges vizsgálatokat annak megállapítására, hogy amennyiben kiválasztották a megfelelő európai előírásokat, ezeket ténylegesen alkalmazzák-e, illetve hogy az elfogadott megoldások teljesítik-e az ÁME követelményeit, amikor a vonatkozó európai előírásokat nem alkalmazták.

A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések kiterjednek az ÁME által előírt következő fázisokra:

- átfogó terv,
- az alrendszer felépítése, ezen belül különösen – ha alkalmazható – az építőmérnöki tevékenységek, a rendszerelemek összeszerelése és a végső beállítások,
- az alrendszer végső ellenőrzése (átvételi próba),
- és, amennyiben az ÁME meghatározza, a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés.

A bejelentett szervezet akkor veheti figyelembe a más szervezetek vagy a kérelmező (vagy a kérelmező nevében eljáró más személy) által, összehasonlítható feltételek mellett sikeresen elvégzett vizsgálatokat, ellenőrzéseket vagy tesztekhez igazoló dokumentumokat, ha ezt a vonatkozó ÁME előírja. A bejelentett szervezet ezután eldönti, hogy felhasználja-e ezeknek az ellenőrzéseknek vagy teszteknek az eredményeit. Az ellenőrzések és tesztek feltételeinek meg kell egyeznie a bejelentett szervezet által az alvállalkozói tevékenységeknél figyelembe vett feltételekkel.

A bejelentett szervezet által összegyűjtött bizonyítékoknak alkalmasnak és elegendőnek kell lenniük az ÁME követelményeinek való megfelelés, továbbá annak igazolására, hogy az összes előírt és megfelelő ellenőrzést és tesztet végrehajtották.

A többi féltől származó bizonyítékokat a tesztek vagy ellenőrzések végrehajtása előtt kell megvizsgálni, mivel a bejelentett szervezet úgy dönthet, hogy a tesztek vagy ellenőrzések végrehajtása közben saját maga is elvégez azokkal kapcsolatos értékeléseket, szemrevételezést vagy felülvizsgálatot.

Az ilyen egyéb bizonyítékok alkalmazási körét dokumentált elemzéssel kell igazolni, többek között az alábbiakban felsorolt tényezők használatával.

A bejelentett szervezetnek meg kell vizsgálnia az alrendszerrel kapcsolatos munka különböző részeit, és a munka előtt, közben, illetve annak befejezésekor meg kell állapítania a következőket:

- az alrendszer és különböző részeinek kockázati és biztonsági kihatásai;
 - a meglévő berendezések és rendszerek használatával kapcsolatban:
 - a korábbival azonos módon használják,
 - korábban is használták, de az új munkálatok közbeni használathoz igazították;
 - meglévő tervek, technológiák, anyagok és gyártási eljárások használata;
 - tervezéssel, gyártással, vizsgálattal és megbízásokkal kapcsolatos intézkedések;
 - üzemeltetési és szervizelési feladatok;
 - más illetékes szervezetek által kiadott, korábbi jóváhagyások;
 - más érintett szervezetek meghatalmazása:
 - a bejelentett szervezet figyelembe veheti az EN 45004 szabvány szerinti, érvényes meghatalmazást, ha nincs érdeklődés, a meghatalmazás az elvégzendő vizsgálatra vonatkozik és érvényben van,
 - amennyiben nincs hivatalos meghatalmazás, a bejelentett szervezetnek igazolnia kell, hogy ellenőrizte a szakképzettséget, a függetlenséget, a vizsgálati és anyagkezelési eljárásokat, a létesítményeket és berendezéseket, továbbá egyéb, az alrendszer létrehozásához szükséges eljárások szabályozására szolgáló rendszereket,
 - a bejelentett szervezet minden esetben megállapítja az intézkedések megfelelőségét, és meghatározza, hogy milyen szintű jelenlét szükséges;
 - az f. modulal összhangban álló homogén tételek és rendszerek használata.
- Az igazolást a műszaki dokumentációhoz kell mellékelni.

Minden egyes esetben a bejelentett szervezet viseli a végső felelősséget.

5. A bejelentett szervezet megállapodik az ajánlatkérővel, hogy mely helyeken végzik el a tesztek, és hogy az alrendszer végső tesztelését és – ha azt az ÁME előírja – a teljes üzemi körülmények melletti tesztek az ajánlatkérő végzi el a bejelentett szervezet közvetlen felügyelete alatt és részvétele mellett.

6. A bejelentett szervezet tesztelési és hitelesítési célokból bejárási joggal rendelkezik a tervezés helyszínére, az építési területekre, a gyártóüzemekbe, az összeszerelési és telepítési helyekre, és adott esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, az ÁME által előírt feladatok elvégzése érdekében.

7. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet az ÁME, illetve a vonatkozó európai előírások által megkövetelt vizsgálatok, hitelesítések és ellenőrzések végrehajtása alapján kiállítja a megfelelőségi tanúsítványt az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállambeli felügyeleti hatóság számára, amelyben az alrendszer található, illetve üzemel.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő dokumentumokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információkat kell tartalmaznia.

8. A bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információkat, és különösen az alábbiakat:

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
- az alrendszerbe beépített, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek felsorolása,
- a megfelelőségi és – adott esetben – az alkalmazhatósági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket az említett rendszerelemekhez biztosítani kell az irányelv 13. cikkével összhangban, adott esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszerek jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérve,
- az alrendszer karbantartásával, annak használati feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
- a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű megfigyeléssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,
- a bejelentett szervezet 7. pontban említett, hitelesítési, illetve vonatkozó számítási jegyzetekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi tanúsítványa, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és adott esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat; a tanúsítványhoz, adott esetben, csatolni kell a hitelesítés kapcsán összeállított felügyeleti és auditálási jelentéseket,
- a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás.

9. A megfelelőségi tanúsítványt kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek.

Az ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációt, és további három évig azt kérésre meg kell küldenie bármely más tagállamnak.

F.3.5 SH2 modul: Teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal

1. Ez a modul azt az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy Infrastruktúra, az Energia, az Ellenőrző-irányító vagy a Járművek alrendszer

- megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek eleget tettek,
- megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek, és üzembe helyezhető.

2. A bejelentett szervezet elvégzi az eljárást, ideértve az alrendszer tervvizsgálatát, azzal a feltétellel, hogy az ajánlatkérő és a bevont fővállalkozó eleget tesznek a pont által előírt kötelezettségeknek.

A "fővállalkozó" kifejezés olyan társaságokra utal, amelyek tevékenysége hozzájárul az ÁME alapvető követelményeinek teljesüléséhez. Ez azt a társaságot érinti, amely:

- felelős az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért),
- az alrendszerre irányuló projektbe csak részlegesen bevont (például az alrendszer tervezését, összeállítását vagy telepítését végző) más társaságok.

Nem vonatkozik a részegységeket és az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket szállító gyártói alvállalkozókra.

3. Az EK-hitelesítési eljárás alá vont alrendszer esetében az ajánlatkérő, vagy megbízása esetén a fővállalkozó, jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtet az 5. pontban meghatározott tervezés, gyártás, illetve végtermék-ellenőrzés és -vizsgálat esetében, és ez a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

Az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért) felelős fővállalkozónak minden esetben jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie a tervezés, gyártás és a végtermék-ellenőrzés és -vizsgálat területén, amely a 6. pontban meghatározott felügyelet alá tartozik.

Amennyiben maga az ajánlatkérő felelős az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért), vagy az ajánlatkérőt közvetlenül bevonják a tervezésbe, illetve a gyártásba (az összeszerelést és telepítést is ideértve), jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie e tevékenységekkel kapcsolatban, amely a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

A csak az összeszerelésbe és telepítésbe bevont kérelmezők csak jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtethetnek a gyártás, valamint a termék végső ellenőrzése és tesztelése területén.

4. EK-hitelesítési eljárás

4.1. Az ajánlatkérőnek a választása szerinti bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtania az alrendszer (a tervvizsgálatot tartalmazó teljes minőségirányítási rendszeren keresztül történő) EK-hitelesítésére vonatkozóan, ideértve a minőségirányítási rendszerek felügyeletének 5.4. és 6.6. pont szerinti összehangolását. Az ajánlatkérőnek tájékoztatnia kell a bevont gyártókat erről a választásáról és a kérelemről.

4.2. A kérelemnek lehetővé kell tennie az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének, karbantartásának és üzemeltetésének megértését, és az ÁME rendelkezéseinek való megfelelés értékelését.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének neve és címe,
- a műszaki dokumentáció, ideértve:
 - az alrendszer általános leírása, átfogó terve és szerkezete,
 - az alkalmazott műszaki tervezési előírások, ideértve az európai előírásokat,
 - a fenti előírások használatát igazoló minden szükséges bizonyíték, különösen ha nem alkalmazzák teljes mértékben az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
- a vizsgálati program,
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek felsorolása,
- a megfelelésről vagy alkalmazhatóságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket biztosítani kell a rendszerelemekhez, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
- a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont összes gyártó felsorolása,
- az alrendszer használati feltételei (az üzemidő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
- az alrendszer karbantartásával kapcsolatos karbantartási feltételek és műszaki dokumentáció,
- az alrendszer gyártásánál, karbantartásánál és üzemeltetésénél figyelembe veendő összes műszaki követelmény,
- annak ismertetése, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő, illetve a fővállalkozó milyen minőségirányítási rendszerrel rendelkezik az 5.2. pontban említett összes fázisra vonatkozóan, és bizonyítani kell annak hatékonyságát,
- a minőségirányítási rendszerek jóváhagyásáért és felülvizsgálataért felelős bejelentett szervezet(ek) feltüntetése.

4.3. Az ajánlatkérő bemutatja a megfelelő laboratórium által számára elvégzett vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, köztük a kötelező típusvizsgálatok, eredményeit.

4.4. A bejelentett szervezet megvizsgálja a tervvizsgálattal kapcsolatos kérelmet, és értékeli a vizsgálatok eredményeit. Amennyiben a terv megfelel az irányelv és a rá vonatkozó ÁME előírásainak, tervvizsgálati tanúsítványt bocsát ki a kérelmező részére. A tanúsítvány tartalmazza a tervvizsgálat végkövetkeztetéseit, érvényességének feltételeit, a vizsgált terv azonosításához szükséges adatokat és – adott esetben – az alrendszer működésének ismertetését.

Ha az ajánlatkérő tervvizsgálati tanúsítvány iránti kérelmét elutasítják, a bejelentett szervezetnek részletesen meg kell indokolnia az ilyen elutasítást.

Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.

4.5. A gyártási fázis során a kérelmező köteles tájékoztatni a tervizsgálati tanúsítvánnyal kapcsolatos műszaki dokumentációt megőrző bejelentett szervezetet minden olyan módosításról, amely érintheti az ÁME követelményeinek való megfelelést vagy az alrendszer előírt használati körülményeit. Ilyen esetekben az alrendszerhez további jóváhagyás szükséges. Ilyen esetben a bejelentett szervezetnek csak a módosításokra vonatkozó és azokhoz szükséges vizsgálatokat és tesztekkel kell elvégeznie. Ez a további jóváhagyás az eredeti tervizsgálati tanúsítvány kiegészítéseként, illetve a régi tanúsítvány visszavonását követő új tanúsítvány kiadásával adható meg.

5. Minőségirányítási rendszer

5.1. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és megbízása esetén a fővállalkozónak az általa kiválasztott bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtania minőségirányítási rendszereinek értékelésére vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a tervezett alrendszerrel kapcsolatos minden vonatkozó információ,
- a minőségirányítási rendszer dokumentációja.

Az alrendszerre irányuló projektnek csak egy részébe bevont személyeknek csak a vonatkozó résszel kapcsolatban kell információt benyújtaniuk.

5.2. Az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó minőségirányítási rendszerének biztosítania kell, hogy az alrendszer teljességében megfeleljen az ÁME előírásainak.

Az egyéb vállalkozók minőségirányítási rendszereinek biztosítaniuk kell, hogy az alrendszerhez való hozzájárulásuk megfeleljen az ÁME követelményeinek.

Minden, a kérelmezők által elfogadott elemet, követelményt és rendelkezést következetesen és rendszerezetten dokumentálni kell írásban rögzített elvek, eljárások, valamint utasítások formájában. A minőségirányítási rendszer dokumentációjának biztosítania kell a minőségpolitikák és a minőségügyi eljárások – így például a minőségügyi programok, tervek, kézikönyvek és feljegyzések – általános megértését.

A rendszernek különösen az alábbi tételek megfelelő leírását kell tartalmaznia:

- az összes kérelmező esetében:
 - minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés,
- az alkalmazandó megfelelő gyártási, minőségellenőrzési és minőségirányítási technikák, folyamatok és szisztematikus intézkedések,
 - a tervezés, gyártás, összeszerelés és telepítés előtt, közben és után elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága,
 - minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítéséről szóló jelentések stb.,
- a fővállalkozó esetében, amennyiben az vonatkozik az alrendszer tervezéséhez való hozzájárulására:
 - az alkalmazandó műszaki tervezési előírások, ideértve az európai előírásokat, és amennyiben az európai előírásokat nem alkalmazzák teljes egészében, akkor azok az eszközök, amelyeket felhasználnak az ÁME alrendszerre vonatkozó előírásai betartásának biztosítására,

- a tervezésre vonatkozó ellenőrzési és hitelesítési technikák, folyamatok és módszeres intézkedések, amelyeket az alrendszer tervezésénél használnak fel,
- a konstrukció és az alrendszer előírt minőségének elérése és a minőségirányítási rendszernek az összes fázisban (a gyártást is ideértve) való hatékony működése figyelemmel kísérésének eszközei,
- továbbá az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében:
- az irányítás felelősségei és hatáskörei az alrendszer általános minőségével, és különösen az alrendszer integrációjának irányításával kapcsolatban.

A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések a következő fázisok mindegyikére vonatkoznak:

- átfogó terv,
- az alrendszer felépítése, ezen belül különösen az építőmérnöki tevékenységek, a rendszerelemek összeszerelése és végső beállítások,
- az alrendszer végleges tesztelése,
- és, amennyiben az ÁME meghatározza, a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés.

5.3. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezetnek meg kell vizsgálnia, hogy az alrendszer összes, az 5.2. pontban említett fázisát kellő mértékben és megfelelően lefedi-e a kérelmezők minőségirányítási rendszereinek jóváhagyása és felügyelete.

Ha egynél több minőségirányítási rendszerre alapozzák, hogy az alrendszer megfelel-e az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezetnek különösen meg kell vizsgálnia, hogy:

- egyértelműen dokumentálják-e a minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolatokat és kapcsolódási pontokat, és
- a fővállalkozó esetében kellően és megfelelően meghatározták-e a teljes alrendszer megfelelőségének irányításával kapcsolatos átfogó felelősségeket és hatásköröket.

5.4. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek értékelnie kell a minőségirányítási rendszert annak meghatározása érdekében, hogy az eleget tesz-e az 5.2. pont követelményeinek. Feltételezi a követelményeknek való megfelelést, ha a kérelmező olyan EN/ISO 9001–2000 minőségbiztosítási rendszert valósít meg a tervezés, előállítás, végtermék-ellenőrzés és vizsgálat esetében, amely figyelembe veszi annak az alrendszernek a különös jellemzőit, amely esetében megvalósítják.

Ha valamely kérelmező tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi az értékelés során.

Az ellenőrzésnek – a kérelmezőnek az alrendszerhez való konkrét hozzájárulását figyelembe véve – kifejezetten az érintett alrendszerre vonatkozóan kell lennie. Az ellenőrző csoportnak legyen legalább egy, az érintett alrendszer-technológiában tapasztalt értékelője. Az értékelési eljárás kiterjed a kérelmező telephelyein tett értékelő szemlére is.

A határozatról értesíteni kell a kérelmezőt. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indokolással ellátott értékelési határozatot.

5.5. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó vállalja, hogy teljesíti a jóváhagyott minőségirányítási rendszerből fakadó kötelezettségeit, és fenntartja azt oly módon, hogy megőrizze megfelelő és hatékony voltát.

Folyamatosan tájékoztatnia kell a minőségirányítási rendszert jóváhagyó bejelentett szervezetet minden olyan jelentős változásról, amely érinti a követelmények alrendszer általi teljesítését.

A bejelentett szervezetnek értékelnie kell a javasolt módosításokat, és el kell döntenie, hogy a módosított minőségirányítási rendszer továbbra is eleget tesz-e az 5.2. pont követelményeinek, vagy újbóli értékelés szükséges.

A határozatáról értesíti a kérelmezőt. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indokolással ellátott értékelési határozatot.

6. A bejelentett szervezet felelősségi körébe tartozó minőségirányítási rendszer(ek) felügyelete

6.1. A felügyelet célja annak ellenőrzése, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó kellően eleget tesz-e a jóváhagyott minőségirányítási rendszer(ek)ből eredő kötelezettségeinek.

6.2. Az ajánlatkérőnek és a bevont fővállalkozónak el kell küldenie (vagy küldetnie) az 5.1 pontban hivatkozott bejelentett szervezet számára a cél eléréséhez szükséges összes dokumentumot, különösen az alrendszerrel kapcsolatos megvalósítási terveket és műszaki feljegyzéseket (amennyiben azok a kérelmező alrendszerben való közreműködésére vonatkoznak), ideértve az alábbiakat:

- a minőségirányítási rendszer dokumentációja, ideértve az alábbiak biztosítása érdekében végrehajtott konkrét intézkedéseket;

- az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében megfelelően és pontosan meghatározták-e az egész alrendszer megfelelőségére vonatkozó irányítás átfogó felelősségeit és hatásköreit,

- a kérelmezők esetében a minőségirányítási rendszer megfelelő kezelése az alrendszer szintű integráció elérése érdekében,

- a minőségirányítási rendszer tervezési részében előírt minőségügyi feljegyzések, például elemzések, számítások, vizsgálatok stb. eredményei,

- a minőségirányítási rendszer (összeszerelésre és telepítésre is kiterjedő) gyártási részében előírt minőségügyi feljegyzések, köztük vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítéseiről szóló jelentések stb.

6.3. A bejelentett szervezet rendszeres időközönként felülvizsgálja, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó fenntartja és alkalmazza-e a minőségirányítási rendszert, és felülvizsgálati jelentést nyújt be számukra. Ha az ajánlatkérő és a fővállalkozó tanúsított minőségirányítási rendszert működtetnek, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a felülvizsgálat során.

A felülvizsgálatokat évente legalább egyszer kell elvégezni, legalább egy felülvizsgálatnak pedig a 4. pontban említett EK-hitelesítési eljárás tárgyát képező alrendszerrel kapcsolatos tevékenységek (tervezés, gyártás, összeszerelés és telepítés) elvégzésekor kell megtörténnie.

6.4. Emellett a bejelentett szervezet be nem jelentett látogatásokat tehet a kérelmező(k) 5.2. pontban említett telephelyein. E látogatások alkalmával a bejelentett szervezet teljes vagy részleges felülvizsgálatot és vizsgálatokat végezhet,

vagy végeztethet el, annak ellenőrzése érdekében, hogy a minőségirányítási rendszer megfelelően működik-e a szükséges helyeken. Vizsgálati és – adott esetben – felülvizsgálati, illetve tesztjelentést kell készítenie a kérelmező(k) számára.

6.5. Ha az ajánlatkérő által kiválasztott és az EK-tanúsításért felelős bejelentett szervezet nem végzi el az érintett minőségirányítási rendszer(ek) egészének 5. pont szerint felülvizsgálatát, össze kell hangolnia a feladat elvégzéséért felelős bármely más bejelentett szervezetek felügyeleti tevékenységét az alábbiak érdekében:

- biztosítani kell, hogy megfelelően végrehajtsák az alrendszerek integrálásával kapcsolatos különböző minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolódási pontok kezelését,
- az ajánlatkérővel közösen össze kell gyűjtenie az értékelés azon elemeit, amelyek a különböző minőségirányítási rendszerek következetességének és átfogó felülvizsgálatának szavatolásához szükségesek.

Ez az összehangolás kiterjed a bejelentett szervezet alábbiakkal kapcsolatos jogaira:

- a más bejelentett szervezetek által kibocsátott összes (jóváhagyási és felügyeleti) dokumentáció kézhezvétele,
- jelenlét az 5.4. pontban említett felügyeleti vizsgálatoknál,
- az 5.5. pontban említett további vizsgálatok kezdeményezése a saját felelőssége alatt és a többi bejelentett szervezettel együtt.

7. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek ellenőrzési, felülvizsgálati és felügyeleti célokból bejárási joggal kell rendelkeznie az építési területekre, tervezési és gyártóüzemekbe, összeszerelési és telepítési helyekre, raktárhelyiségekbe és adott esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, általánosabban pedig minden olyan létesítménybe, ahova azt szükségesnek tart a feladatai elvégzése érdekében, a kérelmezőnek az alrendszer projektjéhez való konkrét hozzájárulásával összhangban.

8. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és a fővállalkozónak az utolsó alrendszer gyártásától számított 10 évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé kell tenniük az alábbiakat:

- az 5.1. pont második albekezdésének második francia bekezdésében említett dokumentáció,
- az 5.5. pont második albekezdésében hivatkozott módosítás,
- a bejelentett szervezet 5.4., 5.5. és 6.4. pontban említett határozatai és jelentései.

9. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet a tervvizsgálat, valamint a minőségirányítási rendszer(ek) jóváhagyása és felülvizsgálata alapján kiállítja a megfelelőségi tanúsítványt az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállambeli felügyeleti hatóság számára, amelyben az alrendszer található, illetve üzemel.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információkat kell tartalmaznia.

10. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kötelezően kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki

dokumentáció tartalmazza legalább az irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információkat, és különösen az alábbiakat:

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
- az alrendszerbe beépített, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek felsorolása,
- a megfelelőségi és – adott esetben – az alkalmazhatósági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket a rendszerelemekhez biztosítani kell az irányelv 13. cikkével összhangban, adott esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszer jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérvé,
- a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- az alrendszer karbantartásával, annak használati feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
- a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű megfigyeléssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,
- a bejelentett szervezet 9. pontban említett, hitelesítési, illetve számítási jegyzetekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi tanúsítványa, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és adott esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat. Indokolt esetben a tanúsítványt a hitelesítéssel kapcsolatban kiállított és a 6.4. és 6.5. pontokban említett vizsgálati és ellenőrzési jelentéseknek kell kísérniük:
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás.

11. Valamennyi bejelentett szervezetnek közölnie kell a többi bejelentett szervezettel a kiadott, visszavont vagy elutasított minőségirányításrendszer-jóváhagyásokkal és EK-tervizsgálati tanúsítványokkal kapcsolatos adatokat.

A többi bejelentett szervezet kérésre másolatot kaphat az alábbiakról:

- a minőségirányítási rendszerek jóváhagyásai és a kiadott további jóváhagyások, valamint
- a kiadott EK-tervizsgálati tanúsítványok és azok kiegészítései.

12. A megfelelőségi igazolást kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek.

Az ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációt, és további három évig azt kérésre meg kell küldenie bármely más tagállamnak.

F.4 A karbantartási előírások értékelése: A megfelelőség-értékelési eljárás

Az eljárás még nyitott kérdés.

**A közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter 18/2010. (III. 12.) KHEM rendelete
a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer üzemeltetési és forgalomirányítási alrendszerével
kapcsolatos kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó műszaki előírásokról**

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 88. § (2) bekezdés 20. pontjában kapott felhatalmazás alapján, a közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter feladat- és hatásköréről szóló 133/2008. (V.14.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés a) pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva, a következőket rendelem el:

- 1. §** A rendelet 1. melléklete a hagyományos vasúti rendszer üzemeltetési és forgalomirányítási alrendszerére vonatkozó részletes műszaki és üzemeltetési szabályokat, illetve az alrendszer vizsgálati eljárása során alkalmazandó eljárások követelményeit határozza meg.
- 2. §** Ez a rendelet a kihirdetését követő 15. napon lép hatályba azzal, hogy rendelkezéseit 2010. szeptember 1-jétől kell alkalmazni.
- 3. §** Ez a rendelet
- a) a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer „üzemeltetési és forgalomirányítási” alrendszerével kapcsolatos kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó műszaki előírásokról szóló 2006. augusztus 11-i 2006/920/EK bizottsági határozatnak való megfelelést, illetve
 - b) a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer alrendszereire vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló 2006/861/EK és 2006/920/EK határozatok módosításáról szóló 2009. január 23-i 2009/107/EK bizottsági határozatnak való megfelelést szolgálja.

Hónig Péter s. k.,

közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter

1. melléklet a 18/2010. (III. 12.) KHEM rendelethez

**A transzeurópai hagyományos vasúti rendszer üzemeltetési és
forgalomirányítási alrendszerével kapcsolatos kölcsönös átjárhatóságára
vonatkozó műszaki előírásokról**

1. Bevezetés

1.1. Műszaki hatály

Ez az Átjárhatósági Műszaki Előírás (a továbbiakban: ÁME) a 2001/16/EK irányelv II. melléklete 1. pontjában található felsorolásban szereplő forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszert érinti.

1.2. Területi hatály

Ezen ÁME területi hatálya a 2001/16/EK irányelv I. mellékletében leírt hagyományos transzeurópai vasúti rendszer.

Ezen ÁME tartalma

A 2001/16/EK irányelv 5. cikkének (3) bekezdésével összhangban ez az ÁME:

(a) jelzi az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer tervezett hatályát – 2. fejezet;

(b) alapvető követelményeket állapít meg minden érintett alrendszerre és azok más alrendszerekkel való kapcsolódási pontjaira vonatkozóan – 3. fejezet;

(c) megállapítja az alrendszer és annak más célzott alrendszerekkel való kapcsolódási pontjai által elérendő működési és műszaki előírásokat. Szükség esetén ezek az előírások változhatnak az alrendszer használatától függően, például az irányelv I. mellékletében megadott vonal-, csomópont- és/vagy járműkategóriáktól függően – 4. fejezet;

(d) meghatározza az európai előírások, köztük az európai szabványok, illetve az európai előírásokkal le nem fedett kérdések terén alkalmazott nemzeti műszaki szabályok tárgyát képező, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket és kapcsolódási pontokat, amelyek szükségesek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer átjárhatóságának eléréséhez – 5. fejezet;

(e) megállapítja a megfelelőség vagy használatra való alkalmasság értékelési eljárásait az összes szóban forgó esetben. Ez magában foglalja különösen a 93/465/EGK határozatban meghatározott modulokat vagy – adott esetben – olyan egyedi eljárásokat, amelyek a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának vizsgálatakor és az alrendszerek EK-hitelesítésekor alkalmazandók. Ahol vannak olyan dokumentumok, amelyek referenciaként használhatók az ezen ÁME bevezetésében való segítségnyújtásra, ezeket felsorolják – 6. fejezet;

(f) jelzi az ÁME végrehajtásának stratégiáját. Ez különösen az annak érdekében teljesítendő fázisok és az alkalmazandó elemek pontosításához szükséges, hogy a jelenlegi helyzet fokozatosan átalakuljon a végleges helyzetté, amelyben az ÁME-nek való megfelelés kell, hogy legyen a norma – 7. fejezet;

(g) az érintett személyzet esetében jelzi az érintett alrendszer működéséhez és karbantartásához, valamint az ÁME végrehajtásához szükséges szakmai képezéseket, illetve a munkaegészségügyi és biztonsági feltételeket – 4. fejezet.

Továbbá, az 5. cikk (5) bekezdésével összhangban valamennyi ÁME esetében rendelkezni lehet különös esetekről; ezek a 7. fejezetben találhatók.

Ez az ÁME a 4. fejezetben tartalmazza a fenti 1.1. és 1.2. alpontban jelzett hatályra vonatkozó üzemeltetési és karbantartási szabályokat.

2. Az alrendszer meghatározása, hatálya

2.1. Alrendszer

Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszert a 2001/16/EK irányelv II. mellékletének

2.4. szakasza definiálja.

Ez különösen az alábbiakra terjed ki:

- a különböző strukturális alrendszerek összehangolt üzemeltetését biztosító eljárások és a kapcsolódó berendezések, a rendes és a korlátozott üzemmód esetére egyaránt, különösen a járművezetés, a forgalomtervezés és a forgalomirányítás terén;
- a határátlépéssel járó szolgáltatások végzéséhez szükséges szakképesítés.

2.2. Hatály

Ezen ÁME hatálya a vasúti pályahálózat-működtetők és a vasúti társaságok üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerére vonatkozik a vonatok hagyományos TEN vonalakon történő közlekedtetésével kapcsolatban.

Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerről szóló ÁME-ben megállapított előírásokat referencia-dokumentumként lehet használni a vonatok közlekedésére, még akkor is, ha nem vonatkozik rájuk ezen ÁME hatálya.

2.2.1. Személyzet és vonatok

A 4.6. és 4.7. alpont a vasúti társaságok személyzetének azon tagjaira vonatkozik, akik olyan biztonsági szempontból kritikus feladatokat látnak el, mint a mozdonyvezetés és a vonatkíséret, amikor ez az államhatárok átlépésével, és a vasúti pályahálózat-működtető Hálózati Üzletszabályzatában "határpontként" megnevezett és a biztonsági engedélyben említett helyen túl teljesített munkavégzéssel jár együtt.

Nem tekintendő úgy, hogy a személyzet valamely tagja átlépi a határt, ha a munkavégzés csak a fentiekben "határpontként" megnevezett helyekig történik.

A személyzet azon tagjaira, akik olyan, biztonsági szempontból kritikus feladatokat látnak el, mint a vonatok irányítása és a vonatok közlekedésének engedélyezése, a szakképesítések, az egészségvédelmi és biztonsági feltételek tagállamok közötti kölcsönös elismerése vonatkozik.

A személyzet olyan tagjaira, akik olyan, biztonsági szempontból kritikus feladatokat látnak el, mint a vonatok határátkelés előtti utolsó előkészítése, és a fentiekben "határpontként" megnevezett helyeken való munkavégzés, a 4.6. alpont vonatkozik az egészségvédelmi és biztonsági feltételek tagállamok közötti kölcsönös elismerésével. Valamely vonat csak akkor tekinthető határforgalomban résztvevőnek, ha a vonat minden járműve átlépi a fentiekben "határpontként" megnevezett egy vagy több helyet.

Ez az alábbi táblázatokban foglalható össze:

Az államhatárt átlépő vonatokon munkavállaló és a határpontot átlépő személyzet.

Feladat	Szakképesítések	Egészségügyi követelmények
Járművezetés és vonatkísérés	4.6	4.7
Vonatmozgások engedélyezése	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés
A vonat előkészítése	4.6	Kölcsönös elismerés
Vonatok indítása	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés

Az államhatárt át nem lépő vonatokon vagy a határpontokig bezárólag munkavállaló személyzet

Feladat	Szakképesítések	Egészségügyi követelmények
Járművezetés és vonatkísérés	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés
Vonatmozgások engedélyezése	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés
A vonat előkészítése	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés
Vonatok küldése	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés

E táblázatok leolvasásakor figyelemmel kell lenni arra, hogy a 4.2.1. fejezetben ismertetett kommunikációs elvek kötelező követelmények.

2.2.2. Üzemeltetési elvek

Az európai infrastruktúrák elrendezésében és koncepciójában meglévő különbségeket, amelyek legalább részben felelősek a szabályok és az eljárások között meglévő különbségekért, gyakran csak hatalmas befektetés árán lehet leküzdeni.

Ebből kifolyólag ezen ÁME e változatának általános célja nem a hagyományos vasúti üzemeltetésre és forgalomirányításra vonatkozó európai szabályzat egységesítése. A TEN rendszerben való használatra szánt új strukturális alrendszerek összehangolt működését lehetővé tevő – különösen az új vonatbefolyásoló és jelzőrendszerekhez közvetlenül kapcsolódó – szabályoknak, és eljárásoknak azonban azonosaknak kell lenniük azonos helyzetek előfordulása esetén.

Kezdetben a kiadott ÁME csak a hagyományos vasúti "üzemeltetés és forgalomirányítás" alrendszer azon elemeire vonatkozott (a 4. fejezetben megállapítottak szerint), amelyek esetében főleg üzemeltetési kapcsolódási pontok voltak a vasúti társaságok és a vasúti pályahálózat-működtetők között, vagy amelyek különös előnyökkel jártak az átjárhatóság tekintetében. Eközben kellő figyelmet fordítottak a 2004/49/EK irányelv (a vasúti biztonsági irányelv) követelményeire.

Ebből kifolyólag az a cél, hogy az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS) részletes üzemeltetési szabályait a kiadott ÁME mellékletében határozzák meg (A1 az ERTMS/ETCS és A2 az ERTMS/GSMR esetében), amikor azok hozzáférhetővé válnak. Jelenleg a csatolt A1 melléklet csak tájékoztató és nem kötelező jellegű, mert a szabályokat még nem véglegesítették.

2.2.3. Alkalmazhatóság a meglévő járművek és infrastruktúra esetében

Míg az ezen ÁME-ben található követelmények legnagyobb része a folyamatokkal és az eljárásokkal kapcsolatos, néhány az üzemeltetés szempontjából fontos fizikai elemekre, vonatokra és járművekre is vonatkozik.

Az ilyen elemek tervezési kritériumai a más alrendszerekre, például a járművekre vonatkozó ÁME-kben is megtalálhatók. Ez az ÁME összefüggésében csak az üzemeltetési funkcióikat veszi figyelembe.

Ilyen esetekben nem biztos, hogy költséghatékony a meglévő járművek és/vagy infrastruktúra módosítása az ezen ÁME összes követelményének való megfelelés érdekében. Az érintett követelményeket ezért csak új elemek esetében vagy akkor kell alkalmazni, ha valamely elemet korszerűsíteni vagy felújítani kell, és emiatt új üzembe helyezési engedélyre van szükség a 2001/16/EK irányelv 14.3. cikke szerinti értelemben.

2.3. Kapcsolat ezen ÁME és a 2004/49/EK irányelv között

Bár ezen ÁME kidolgozása a 2001/16/EK átjárhatósági irányelv alapján történt, olyan üzemeltetési eljárásokhoz és folyamatokhoz szorosan kapcsolódó követelményekkel is foglalkozik, amelyeket a vasúti pályahálózat-működtetőktől és vasúti társaságoktól várnak el, amikor azok biztonsági tanúsítványt kérelmeznek a 2004/49/EK irányelv alapján.

3. Alapvető követelmények

3.1. Megfelelés az alapvető követelményeknek

A 2001/16/EK irányelv 4. cikkének (1) bekezdésével összhangban a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer, annak alrendszerei és az átjárhatóság összetevői megfelelnek az irányelv III. mellékletének általános feltételeiben megállapított alapvető követelményeknek.

3.2. Az alapvető követelmények áttekintése

Az alapvető követelmények az alábbiakra vonatkoznak:

- biztonság,
- megbízhatóság és rendelkezésre állás,
- egészségvédelem,
- környezetvédelem,
- műszaki összeegyeztethetőség.

A 2001/16/EK irányelv szerint az alapvető követelmények általánosságban alkalmazhatók az egész hagyományos transzeurópai vasúti rendszerre, vagy konkrétan minden egyes alrendszerre és azok rendszerelemeire.

3.3. Az e követelményekkel kapcsolatos konkrét szempontok

Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer általános követelményeit az alábbi rendelkezések határozzák meg.

3.3.1. Biztonság

A 2001/16/EK irányelv III. mellékletével összhangban az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre vonatkozó alapvető követelmények az alábbiak:

- a 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.1.1. alapvető követelménye:

A biztonság szempontjából kritikus rendszerelemek és különösen a szerelvények mozgásában részt vevő rendszerelemek tervezésének, megépítésének vagy összeszerelésének, üzemeltetésének és ellenőrzésének olyannak kell lennie, hogy a hálózatra vonatkozóan előírt céloknak megfelelően – beleértve egyes korlátozott üzemmód által meghatározott helyzeteket is – garantálja a biztonságot.

Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer vonatkozásában ezzel az alapvető követelménnyel "A vonat láthatósága" című (4.2.2.1. és 4.3.) és "A vonat hallhatósága" című (4.2.2.2. és 4.3.) alpontban megállapított előírások foglalkoznak.

- a 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.1.2. alapvető követelménye:

A kerék/sín érintkezésre vonatkozó paramétereknek meg kell felelniük a szükséges futóstabilitási követelményeknek, amelyek biztosítják a legnagyobb engedélyezett sebesség melletti biztonságos közlekedést.

Az alapvető követelmény nem vonatkozik az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre.

- a 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.1.3. alapvető követelménye:

A felhasznált rendszerelemeknek használati időtartamuk alatt bírniuk kell a számukra meghatározott rendes vagy kivételes terheléseket. Az esetleges véletlen meghibásodások biztonsági utóhatásait a megfelelő eszközökkel a legkisebbre kell csökkenteni.

Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer vonatkozásában ezzel az alapvető követelménnyel "A vonat láthatósága" című (4.2.2.1. és 4.3.) alpontban megállapított előírások foglalkoznak.

- a 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.1.4. alapvető követelménye:

A helyhez kötött létesítmények és a járművek tervezése és az igénybe vett anyagok kiválasztásakor arra kell törekedni, hogy tűz esetén a tűz és füst keletkezése, terjedése és hatása a lehető legnagyobb mértékig korlátozható legyen.

Az alapvető követelmény nem vonatkozik az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre.

- a 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.1.5. alapvető követelménye:

A felhasználók általi kezelésre szánt eszközöket úgy kell megtervezni, hogy azok abban az esetben se veszélyeztessék az eszköz biztonságos működését vagy a felhasználók egészségét és biztonságát, ha előreláthatóan olyan módon használják őket, amely nem felel meg a kiadott használati utasításnak.

Az alapvető követelmény nem vonatkozik az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre.

3.3.2. Megbízhatóság és rendelkezésre állás

- a 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.2. alapvető követelménye:

A szerelvény mozgásában részt vevő rögzített és mozgó rendszerelemek felügyeletét és karbantartását úgy kell megszervezni, elvégezni és mennyiségileg meghatározni, hogy üzemeltetésük a rendeltetés szerinti feltételek mellett folytatódhasson.

Az alapvető követelmény nem vonatkozik az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre.

3.3.3. Egészségvédelem

- a 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.3.1. alapvető követelménye:

Nem szabad a vonatokon és a vasúti infrastruktúrában olyan anyagokat felhasználni, amelyek használati módjuknál fogva veszélyeztethetik a hozzáférők egészségét.

Az alapvető követelmény nem vonatkozik az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre.

- a 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.3.2. alapvető követelménye:

Ezeket az anyagokat olyan módon kell kiválasztani, felhasználni és alkalmazni, amely korlátozza a káros és veszélyes gőzök és gázok kibocsátását, különösen tűz esetén.

Az alapvető követelmény nem vonatkozik az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre.

3.3.4. Környezetvédelem

- a 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.4.1. alapvető követelménye:

A hagyományos transzeurópai vasúti rendszer létrehozásának és üzemeltetésének környezeti hatásait a rendszer tervezési szakaszában a Közösség érvényben levő rendelkezéseivel összhangban kell vizsgálni és figyelembe venni.

Az alapvető követelmény nem vonatkozik az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre.

- a 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.4.2. alapvető követelménye:

A vonatokban és az infrastruktúra létesítményeiben használt anyagoknak meg kell akadályozniuk a környezetre káros és veszélyes gőzök és gázok kibocsátását, különösen tűz esetén.

Az alapvető követelmény nem vonatkozik az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre.

- a 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.4.3. alapvető követelménye:

A járműveket és az energiaellátási rendszereket úgy kell tervezni és gyártani, hogy elektromágnesesség szempontjából összeegyeztethetők legyenek azokkal a létesítményekkel, berendezésekkel, köz-, illetve magánhálózatokkal, amelyekkel esetlegesen kölcsönhatásba lépnek.

Az alapvető követelmény nem vonatkozik az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre.

- a 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.4.4. alapvető követelménye:

A hagyományos transzeurópai vasúti rendszernek be kell tartania a zajszennyezésre vonatkozó, meglévő rendelkezéseket.

Míg ez elsősorban a zaj ÁME által érintett alapvető követelmény, az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer 4.2.2.2. és 4.3. pontja meghatároz egyes elemeket a vonatok hallhatóságával kapcsolatban.

- a 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.4.5. alapvető követelménye:

A hagyományos transzeurópai vasúti rendszer üzemeltetése átlagos karbantartási állapot esetén nem okozhat megengedhetetlen mértékű talajrezgést a pálya közelében elhelyezkedő területeken.

Az alapvető követelmény nem vonatkozik az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre.

3.3.5. Műszaki összeegyeztethetőség

- a 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.5. alapvető követelménye:

Az infrastruktúra és a helyhez kötött létesítmények műszaki jellemzőinek összhangban kell lenniük egymással és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszerben alkalmazott vonatok jellemzőivel.

Amennyiben a hálózat bizonyos szakaszain nehezen valósítható meg a megfelelőség biztosítása, úgy lehetőség van átmeneti, a jövőbeni megfelelőséget garantáló megoldások bevezetésére.

Az alapvető követelmény nem vonatkozik az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre.

3.4. Kifejezetten az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerrel kapcsolatos szempontok

3.4.1. Biztonság

- a 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.6.1. alapvető követelménye:

A hálózatüzemeltetési szabályokat, valamint a vonatvezetők és az utazószemélyzet képesítését, illetve az irányító központok személyzetének képesítését oly módon kell összehangolni, hogy biztosítható legyen a biztonságos üzemeltetés, tekintetbe véve a határokon átnyúló és a belföldi szolgáltatások követelményeinek eltéréseit.

A magas biztonsági szintet a karbantartási tevékenységek és rendszerességük, a karbantartási és irányítási központok személyzetének képzése és képesítése, valamint az érintett üzemeltetők által az irányítási és karbantartási központokban bevezetett minőségbiztosítási rendszer útján kell elérni.

Az alapvető követelménnyel az előírás következő alpontjai foglalkoznak:

- Járműazonosítás (4.2.2.3. alpont)
- Vonatfékezés (4.2.2.6. alpont)
- Vonatösszeállítás (4.2.2.5. alpont)
- Teherkocsi berakodása (4.2.2.4. alpont)
- A vonat indulásra kész állapotának biztosítása (4.2.2.7. alpont)

- A vonat láthatósága (4.2.2.1. és 4.3. alpont)
- A vonat hallhatósága (4.2.2.2. és 4.3. alpont)
- A vonat elindulása (4.2.3.3. alpont)
- Forgalomirányítás (4.2.3.4. alpont)
- A jelzések láthatósága és éberségi berendezés (4.3. alpont)
- Biztonsággal kapcsolatos kommunikáció (4.2.1.5. és 4.6. alpont)
- Dokumentáció a mozdonyvezetők számára (4.2.1.2. alpont)
- Dokumentáció a vasúti társaságok mozdonyvezetőkön kívüli személyzete számára (4.2.1.3. alpont)
- Dokumentáció a vasúti pályahálózat-működtetők vonatkozlekedést engedélyező személyzete számára (4.2.1.4. alpont)
- Üzemzavar (4.2.3.6. alpont)
- Vészhelyzet kezelése (4.2.3.7. alpont)
- ERTMS üzemeltetési szabályok (4.4. alpont)
- Szakmai képezések (4.6. alpont)
- Egészségvédelmi és biztonsági feltételek (4.7. alpont)

3.4.2. Megbízhatóság és rendelkezésre állás

- a 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.6.2. alapvető követelménye:

A magas megbízhatósági és rendelkezésre állási szintet a rendszeres karbantartási tevékenység, a karbantartási és irányítási központok személyzetének képzése és képzettsége, valamint az érintett üzemeltetők által az irányítási és karbantartási központokban bevezetett minőségbiztosítási rendszer útján kell elérni.

Az alapvető követelményt az előírás következő alpontjai biztosítják:

- Vonatösszeállítás (4.2.2.5. alpont)
- A vonat indulásra kész állapotának biztosítása (4.2.2.7. alpont)
- Forgalomirányítás (4.2.3.4. alpont)
- Biztonsággal kapcsolatos kommunikáció (4.2.1.5. alpont)
- Üzemzavar (4.2.3.6. alpont)
- Vészhelyzet kezelése (4.2.3.7. alpont)
- Szakmai képezések (4.6. alpont)
- Egészségvédelmi és biztonsági feltételek (4.7. alpont)

3.4.3. Műszaki összeegyeztethetőség

- a 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.6.3. alapvető követelménye:

A hálózatüzemeltetési szabályokat, valamint a vonatvezetők és az utazószemélyzet, illetve a forgalomirányítók képezését oly módon kell összehangolni, hogy biztosítható legyen a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer hatékony üzemeltetése, figyelembe véve a határokon átnyúló és a belföldi szolgáltatások követelményeinek eltéréseit.

Az alapvető követelménnyel az előírás következő alpontjai foglalkoznak:

- Járműazonosítás (4.2.2.3. alpont)
- Vonatfékezés (4.2.2.6. alpont)
- Vonatösszeállítás (4.2.2.5. alpont)
- Teherkocsi berakodása (4.2.2.4. alpont)
- Biztonsággal kapcsolatos kommunikáció (4.2.1.5. alpont)
- Üzemzavar (4.2.3.6. alpont)
- Vészhelyzet kezelése (4.2.3.7. alpont)

4. Az alrendszer jellemzői

4.1. Bevezetés

A 2001/16/EK irányelv tárgyát képező hagyományos transzeurópai vasúti (TEN) rendszer, amelynek része az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer, olyan integrált rendszer, amelynek következetességét igazolni kell. Ezt a következetességet különösen az alrendszer műszaki előírásai, a felsőbb szintű rendszerhez való kapcsolódási pontjai és az üzemeltetési szabályok szempontjából kell ellenőrizni.

Figyelembe véve az összes vonatkozó alapvető követelményt az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer a 2.2. alpont leírása szerint csak a következő részben meghatározott elemekre vonatkozik.

A 2004/14/EK irányelvnek megfelelően a vasúti pályahálózat-működtető általános felelőssége, hogy biztosítsa az összes olyan megfelelő követelményt, amelynek meg kell felelniük a saját hálózatán közlekedő vonatoknak, figyelembe véve az egyes vonalak földrajzi jellemzőit és az alább megállapított működési vagy műszaki követelményeket.

4.2. Az alrendszer működési és műszaki előírásai

Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer működési és műszaki előírásai a következőkből állnak:

- a személyzettel kapcsolatos előírások,
- a vonatokkal kapcsolatos előírások,
- a vonatok üzemeltetésével kapcsolatos előírások.

4.2.1. A személyzettel kapcsolatos előírások

4.2.1.1. Általános követelmények

Ez a rész a személyzet azon tagjaival foglalkozik, akik a vasúti társaság és a vasúti pályahálózat-működtető közötti közvetlen kapcsolódási pontot is magában foglaló, biztonsági szempontból kritikus feladatok elvégzésével járulnak hozzá az alrendszer működtetéséhez.

- a vasúti társaság személyzete:
 - a vonatok vezetésével kapcsolatos mozdony- és egyéb vasúti járművezető (a továbbiakban: mozdonyvezető) és a "vonat személyzete" által végzett feladatok ellátása,
 - (a mozdonyvezetéstől eltérő) fedélzeti és a "vonat személyzete" által végzett feladatok ellátása,
 - a vonatok előkészítésével kapcsolatos feladatok ellátása.
- a vasúti pályahálózat-működtető vonatközlekedés engedélyezésével kapcsolatos feladatokat ellátó személyzete

Az ide tartozó területek:

- dokumentáció,
- kommunikáció,

és ezen ÁME 2.2. pontjában meghatározott hatály alatt:

- szakmai képesítések (lásd: 4.6. alpont, valamint H., J. és L. melléklet),
- egészségvédelmi és biztonsági feltételek (lásd 4.7. alpont).

4.2.1.2. Dokumentáció a mozdonyvezetők számára

A vonatot üzemben tartó vasúti társaságnak el kell látnia a mozdonyvezetőket a feladataik ellátásához szükséges minden információval.

Az ilyen tájékoztatás során figyelembe kell venni a normál üzemmódban, üzemzavar esetén, valamint a vészhelyzetben való üzemeltetéshez szükséges elemeket a kijelölt útvonal és az ilyen útvonalakon használatos járművek esetében.

4.2.1.2.1. Utasítás-gyűjtemény

A mozdonyvezető számára szükséges minden eljárást egy "Mozdonyvezetői utasítás-gyűjtemény" című nyomtatott vagy elektronikus dokumentumba kell foglalni.

A "Mozdonyvezetői utasítás-gyűjteménynek" meg kell állapítani a használt útvonalra és az ilyen útvonalakon használatos járművekre vonatkozó követelményeket rendes üzemmód, üzemzavar, illetve vészhelyzetek esetében.

A "Mozdonyvezetői utasítás-gyűjteménynek" két külön szempontot kell tartalmaznia:

- az egyik leírja a teljes TEN hálózatra érvényes közös szabályokat és eljárásokat (figyelembe véve az A., B. és C. mellékletek tartalmát),
- a másik megállapítja az egyes vasúti pályahálózat-működtetőkre vonatkozó szükséges szabályokat és eljárásokat.

Tartalmaznia kell legalább a következő szempontokra vonatkozó eljárásokat:

- a személyzet személyi és vagyoni biztonsága,
- biztosítóberendezések,
- a vonat működése az üzemzavart is ideértve,
- vontatás és járművek,
- események és balesetek.

E dokumentum összeállításáért a vasúti társaság felelős.

A vasúti társaságnak azonos formátumban kell kiadnia a Mozdonyvezetői utasítás-gyűjteményt mindazon infrastruktúra esetében, amelyen a mozdonyvezetői dolgoznak.

Két függeléke van:

- 1. függelék: A kommunikációs eljárások kézikönyve;
- 2. függelék: Nyomtatványgyűjtemény

A vasúti társaságnak vagy az egyik tagállam nyelvén, vagy a szabályok hatálya alá tartozó vasúti pályahálózat-működtető(k) munkanyelvén kell kiadnia a Mozdonyvezetői utasítás-gyűjteményt. Ez nem vonatkozik azokra az üzenetekre és nyomtatványokra, amelyeket a vasúti pályahálózat-működtető(k) munkanyelvén kell kiadni.

A Mozdonyvezetői utasítás-gyűjtemény kidolgozási és aktualizálási folyamata a következő lépéseket tartalmazza:

- a vasúti pályahálózat-működtető (vagy az üzemeltetési szabályok kidolgozásáért felelős szervezet) köteles megfelelően tájékoztatni a vasúti társaságot a vasúti pályahálózat-működtető munkanyelvéről,
- a vasúti társaságnak össze kell állítania az eredeti vagy aktualizált dokumentumot;
- ha a megfelelő információt eredetileg nem a vasúti társaság által a Mozdonyvezetői utasítás-gyűjtemény számára kiválasztott nyelven szolgáltatják, a vasúti társaság felelőssége gondoskodni a szükséges fordításról.

A 2004/49/EK irányelv III. melléklete 2. bekezdésének megfelelően a vasúti pályahálózat-működtető biztonságirányítási rendszerének tartalmaznia kell egy érvényesítési eljárást annak biztosítása érdekében, hogy a vasúti társaság(ok) részére átadott dokumentáció teljes és pontos legyen.

A 2004/49/EK irányelv III. melléklete 2. bekezdésének megfelelően a vasúti társaság biztonságirányítási rendszerének tartalmaznia kell egy érvényesítési eljárást annak biztosítására, hogy az utasítás-gyűjtemény tartalma teljes és pontos legyen.

A V. melléklet folyamatábra formájában mutatja be a folyamat áttekintését.

4.2.1.2.2. A vonal és a munkavégzésre kijelölt vonalhoz kapcsolódó, pályamenti berendezések leírása

A mozdonyvezetők számára biztosítani kell a vonalak, és az azokhoz kapcsolódó pályamenti berendezések leírását azon vonalak esetében, amelyeken dolgozni fognak, és amelyek a munkavégzéssel kapcsolatosak. Az ilyen információkat egy "Útvonalkönyv" nevű egységes dokumentumba kell foglalni (amely lehet nyomtatott vagy elektronikus dokumentum).

Az alábbi felsorolás tartalmazza a minimálisan megadandó információkat:

- általános üzemi jellemzők,
- lejtviszonyok,
- a vonal részletes ábrája.

4.2.1.2.2.1. Az Útvonalkönyv előkészítése

Az Útvonalkönyvet vagy a vasúti társaság által kiválasztott tagállam egyik nyelvén, vagy a vasúti pályahálózat-működtető által használt munkanyelven kell elkészíteni.

A következő információkat kell tartalmaznia (a lista nem kimerítő):

- általános üzemi jellemzők:
 - a jelzések típusa és a megfelelő közlekedési rend (kétvágányú, váltható menetirányú, bal vagy jobb járatú közlekedés stb.),
 - az áramellátás típusa,
 - a forgalomirányítási központ és a vonat közötti rádió-berendezés típusa.
- lejtviszonyok:
 - az emelkedők és lejtők szöge és azok pontos helye,
- a vonal részletes ábrája:
 - a vonalon lévő állomások, valamint a kiemelt szolgálati helyek nevei és azok elhelyezkedése,
 - alagutak, azok helyével, nevével, hosszával és olyan konkrét információkkal, mint gyalogjárók és biztonsági kijutási pontok megléte, valamint az olyan biztonságos helyek elhelyezkedése ahol az utasok evakuálása megtörténhet,
 - alapvető helyek, például fázishatárok,
 - az egyes vonalszakaszokon megengedett sebességek, szükség esetén ideértve a különböző vonattípusokra vonatkozó sebességfokozatokat,
 - a forgalomirányítás ellátásáért felelős szervezet neve és a forgalomirányítási terület(ek) neve(i),
 - a forgalomirányítási központok, forgalmi irodák nevei és ellátási területei,
 - a használatos rádiócsatornák azonosítása.

Az Útvonalkönyv formátumának azonosnak kell lennie az egyes vasúti társaságok vonatai által használt összes infrastruktúra esetében.

A vasúti társaság felelős azért, hogy a vasúti pályahálózat-működtető(k) által szolgáltatott információk felhasználásával készítse el az Útvonalkönyvet.

A 2004/49/EK irányelv III. melléklete 2. bekezdésének megfelelően a vasúti pályahálózat-működtető biztonságirányítási rendszerének tartalmaznia kell egy érvényesítési eljárást annak biztosítása érdekében, hogy a vasúti társaság(ok) részére átadott dokumentáció teljes és pontos legyen.

A 2004/49/EK irányelv III. melléklete 2. bekezdésének megfelelően a vasúti társaság biztonságirányítási rendszerének tartalmaznia kell egy érvényesítési eljárást annak biztosítására, hogy az Útvonalkönyv tartalma teljes és pontos legyen.

4.2.1.2.2.2. Módosított elemek

A vasúti pályahálózat-működtetőnek tájékoztatnia kell a vasúti társaságot valamennyi tartósan vagy ideiglenesen módosított elemről. Ezeket a változtatásokat a vasúti társaságnak egy külön nyomtatott vagy elektronikus dokumentumban kell összefoglalnia, amelynek formátuma azonos kell, hogy legyen az egyes vasúti társaságok vonatai által bejárt összes infrastruktúra esetében.

A 2004/49/EK irányelv III. melléklete 2. bekezdésének megfelelően a vasúti pályahálózat-működtető biztonságirányítási rendszerének tartalmaznia kell egy érvényesítési eljárást annak biztosítása érdekében, hogy a vasúti társaság(ok) részére átadott dokumentáció teljes és pontos legyen.

A 2004/49/EK irányelv III. melléklete 2. bekezdésének megfelelően a vasúti társaság biztonságirányítási rendszerének tartalmaznia kell egy érvényesítési eljárást annak biztosítására, hogy a módosított elemeket tartalmazó dokumentum tartalma teljes és pontos legyen.

4.2.1.2.2.3. A mozdonyvezető valós idejű tájékoztatása

Az érintett vasúti pályahálózat-működtetőnek kell meghatároznia azt, hogy milyen eljárás szerint történjen a mozdonyvezetők tájékoztatása az útvonalon lévő biztonsági rendszerek valamennyi módosításáról (ERTMS/ETCS alkalmazása esetén a folyamatnak egyedinek kell lennie).

4.2.1.2.3. Menetrendek

A vonat menetrendjének közlése megkönnyíti a vonatok pontos közlekedését, és segít a szolgálat ellátásában.

A vasúti társaságnak el kell látnia a mozdonyvezetőket a vonat rendes közlekedéséhez szükséges információkkal, amelyek minimálisan a következők:

- a vonat azonosítása,
- a vonat közlekedési napjainak száma (szükség esetén),
- a megállási helyek és az ott végzett tevékenységek,
- más jelentő pontok,
- az összes ilyen pont érkezési/indulási/áthaladási idői.

Mindezen, a vonat közlekedésével kapcsolatos információ, amely a vasúti pályahálózat-működtető által szolgáltatott információn alapul, elektronikus vagy nyomtatott formában is megadható.

Az információ formátumának következetesnek kell lennie minden olyan vonal esetében, amelyen a vasúti társaság működik.

4.2.1.2.4. Járművek

A vasúti társaságnak biztosítani kell a mozdonyvezető számára minden információt a járművek üzemzavar esetén történő működésére (például a segítséget igénylő vonatokkal) vonatkozóan. Az ilyen dokumentációnak ezekben az esetekben a vasúti pályahálózat-működtető személyzetével való kapcsolódási pontra is ki kell térnie.

4.2.1.3. Dokumentáció a vasúti társaságok mozdonyvezetőktől eltérő személyzete számára

A vasúti társaságnak szabályokkal, eljárásokkal, járművekkel és az ilyen feladatok esetében szükségesnek tartott, útvonallal kapcsolatos információkkal kell ellátnia személyzetének azon tagjait, akik a vasúti pályahálózat-működtető személyzetével, berendezésével vagy rendszereivel való közvetlen kapcsolódási pontot érintő, biztonsági szempontból kritikus feladatokat látnak el (akár a vonaton akár másutt). Az ilyen információk mind normál üzemmódban, mind üzemzavar esetén alkalmazhatók.

A vonaton szolgálatot teljesítő személyzet esetében az ilyen információk struktúrájának, formátumának, tartalmának és feldolgozási folyamatának a 4.2.1.2. alpontban meghatározott előíráson kell alapulnia.

4.2.1.4. Dokumentáció a vasúti pályahálózat-működtetők vonatközlekedést engedélyező személyzete számára

A vonatközlekedést engedélyező személyzet és a vonat személyzete közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció biztosításához szükséges összes információt az alábbiakban kell közölni:

- a kommunikációs elveket leíró dokumentumok (C. melléklet);
- a nyomtatványgyűjtemény című dokumentum.

A vasúti pályahálózat-működtetőnek a munkanyelvén kell összeállítania ezeket a dokumentumokat.

4.2.1.5. A vonat személyzete, más vasúti társaságok személyzete és a vonatközlekedést engedélyező személyzet közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció

A vonat személyzete, más vasúti társaságok (L. melléklet meghatározása szerinti) személyzete és a vonatközlekedést engedélyező személyzet közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció céljára használt nyelv a vasúti pályahálózat-működtető érintett útvonalon használt munkanyelve (lásd a szószeretetet).

A vonat személyzete és a vonatközlekedés engedélyezéséért felelős személyzet közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció elvei a C. mellékletben találhatók.

A 2001/14/EK irányelvnek megfelelően a vasúti pályahálózat-működtető felelős a személyzete által a napi üzemeltetés során alkalmazott "munkanyelvének" közzétételéért.

Ahol azonban a helyi gyakorlat megköveteli, hogy második nyelvről is gondoskodjanak, a vasúti pályahálózat-működtető felelőssége meghatározni használatának földrajzi határait.

4.2.2. A vonatokkal kapcsolatos előírások

4.2.2.1. A vonat láthatósága

4.2.2.1.1. Általános követelmény

A vasúti társaságnak biztosítania kell, hogy a vonatokat felszereljék az elejét és a végét jelző eszközökkel.

4.2.2.1.2. A vonat eleje

A vasúti társaságnak biztosítania kell, hogy a közeledő vonatok egyértelműen láthatók és ilyenként felismerhetők legyenek a fehér színű menetirány szerinti első lámpáik megléte és elrendezése révén. Ez azt jelenti, hogy a közeledő vonatoknak megkülönböztethetőknek kell lenniük a közelükben lévő közúti járművektől és más mozgó tárgyaktól.

A részletes előírás a 4.3.3.4.1. alpontban található.

4.2.2.1.3. A vonat vége

E követelményeket az S. melléklet határozza meg.

4.2.2.2. A vonat hallhatósága

4.2.2.2.1. Általános követelmény

A vasúti társaságnak biztosítania kell, hogy a vonatokat szereljék fel figyelmeztető hangjelző berendezéssel a vonat közeledésének jelzésére.

4.2.2.2.2. Ellenőrzés

A figyelmeztető hangjelző berendezésnek minden vezetési pozícióból megszólaltathatónak kell lennie.

4.2.2.3. A jármű azonosítója

Minden egyes járműnek olyan számmal kell rendelkeznie, amely egyedileg azonosítja minden más vasúti járműtől. A számot jól láthatóan fel kell tüntetni a jármű legalább egyik hosszanti oldalán.

A járműre vonatkozó üzemeltetési korlátozásoknak is azonosíthatóknak kell lenniük.

A további követelményeket a P. melléklet határozza meg.

4.2.2.4. A teherkocsi berakodása

A vasúti társaságnak biztosítania kell a járművek biztonságos berakodását, és a rakomány biztonságát az út során, figyelembe véve a következőket:

4.2.2.4.1. Súlyelosztás

A járművekbe úgy kell berakodni, hogy a rakomány tömege egyenletesen legyen elosztva a tengelyeken. Amennyiben egy meghatározott rakomány mérete és alakja miatt ez nem lehetséges, a vasúti társaságnak különleges szállítási eljárást kell alkalmaznia a rakományra az egész út során.

4.2.2.4.2. Tengelyterhelés

A vasúti társaságnak biztosítania kell, hogy a járműveket nem terhelik a tengelyterhelési határukon túl. Biztosítaniuk kell azt is, hogy a járműveket nem terhelik a tervezett út bármely részének tengelyterhelési határán túl (kivéve, ha azt az érintett egy vagy több vasúti pályahálózat-működtető engedélyezte).

4.2.2.4.3. A rakomány rögzítése

A vasúti társaságoknak biztosítaniuk kell, hogy a járművek felületén vagy belsejükben lévő terhek és minden használaton kívüli teherrögzítő berendezés

biztonságosan legyen rögzítve az út közbeni felesleges mozgások elkerülése érdekében.

4.2.2.4.4. Rakminta

A vonatban lévő egyes járművek (és azok terheinek) az útvonalszakasz esetében megengedett legnagyobb rakmintaértéken belül kell lennie.

4.2.2.4.5. A rakomány lefedése

A vasúti társaságoknak biztosítaniuk kell, hogy a járműveken lévő rakomány lefedésére használt minden anyag biztonságosan legyen rögzítve a járműhöz vagy a rakományhoz. A takaróponyváknak olyan anyagokból kell készülnie, amely alkalmas a szóban forgó rakomány lefedésére, figyelembe véve az út közben esetlegesen tapasztalható erőket.

4.2.2.5. A vonatok összeállítása

A vasúti társaságnak meg kell határoznia azokat a szabályokat és eljárásokat a személyzete számára, amelyek biztosítják, hogy a vonat megfeleljen a kiutalt menetvonalnak.

A vonat összeállításával kapcsolatos követelményeknek figyelembe kell venniük a következő elemeket:

- a járművek:
 - a vonatban lévő összes járműnek meg kell felelnie az arra az útvonalra alkalmazható összes követelménynek, amelyen a vonat közlekedni fog;
 - a vonatban lévő összes járműnek alkalmasnak kell lennie a vonat számára tervezett legnagyobb sebességgel való közlekedésre;
 - a vonatban lévő összes járműnek a meghatározott karbantartási intervallumon belül kell lennie és maradnia a teljes tervezett út alatt (mind idő, mind távolság tekintetében);
- a vonat
 - a járművekből összeállított vonatnak meg kell felelnie az érintett útvonalra vonatkozó műszaki előírásoknak és korlátozásoknak, illetve az útvonalszakaszra megengedett vonathossznak;
 - a vasúti társaság felelős annak biztosításáért, hogy a vonat műszakilag alkalmas legyen a tervezett útra, és hogy a közlekedése során az is maradjon;
- a tömeg és a tengelyterhelés
 - a vonat tömegének az útvonalszakasz, a kapcsolókészülékek szakítószilárdsága, a vonóerő és a vonat más vonatkozó jellemzői esetében megállapított megengedett legnagyobb értéken belül kell lennie. Figyelembe kell venni a tengelyterhelési határértékeket;
- a vonat legnagyobb sebessége
 - a vonat által alkalmazható legnagyobb sebességnek figyelembe kell vennie az érintett útvonal(ak)on lévő minden korlátozást, a fékteljesítményt, a tengelyterhelést és a jármű típusát;
- a rakminta
 - a vonatban lévő egyes járművek (és azok terheinek) az útvonalszakasz esetében megengedett legnagyobb rakmintaértéken belül kell lennie.

További korlátozásokat írhatnak elő az adott vonat fékrendszerének vagy vontatásának típusa miatt.

A vonat összeállítását egy vonat-összeállítási jegyzékben kell rögzíteni, figyelemmel az alábbi nemzeti műszaki előírásokra.

A vonatok előkészítésével és összeállításával kapcsolatos dokumentumok

A nemzetközi előírásoknak megfelelően, a szomszédos országok vasútjaival történt megállapodás értelmében közlekedő nemzetközi személyszállító vonatoknál — többnyelvű felirattal készült — „Nemzetközi Vonatterhelési Kimutatás a személyszállító vonatok részére” elnevezésű nyomtatványt kell alkalmazni.

A vonatterhelési kimutatás készítésére vonatkozó előírásokat a vasúti társaság állapítja, figyelemmel a vasúti pályahálózat működtető részére átadandó vonat adatokra.

A nemzetközi személyszállító vonatok Vonatterhelési kimutatásának rovatai:

1. Fejrész vízszintes rovatai:

- vonat (vonatszám)
- indulási idő
- a vonat kiindulási, és rendeltetési állomása
- lapok száma
- lapszám
- határátmenet
- kelet
- óra, perc

2. Jobb oldalon függőlegesen elhelyezkedő rovatok:

- mozdonyvezető, jegyvizsgáló
- honállomás
- „-tól, -ig”
- vontatójármű száma
- vontatójármű tömege, féktömege
- „-tól, -ig”

3. Számozott rovatok:

- 1.sz. rovat: A vonattal továbbított kocsik száma
- 2a.sz. rovat: Rakott tengelyek
- 2b.sz. rovat: Üres tengelyek
- 3.sz. rovat: Kocsi hossza
- 4a.sz. rovat: Kocsi saját tömege
- 4b.sz. rovat: Rakománytömeg
- 4c. rovat: a 4a. és 4b. rovatba beírt számok összegezése révén nyert szám.
- 5.sz. rovat: Féktömeg
- 5a., 5b., 5c., 5d.sz. rovat: A vonatnem váltó állásának megfelelő féktömeg
- 6a.sz. rovat: Ülőhely
- 6b.sz. rovat: A kocsi sorszáma
- 7.sz. rovat: Kiindulási állomás
- 8 sz. rovat: Rendeltetési állomás
- 9. sz. rovat: Különleges adatok (szükség szerint alkalmazandó)

Belföldi személyszállító vonatok Vonatterhelési kimutatása

A belföldi személyszállító vonatok Vonatterhelési kimutatását - legalább két példányban kell elkészíteni.

Egy példány a vonatindító állomáson kell leadni a kocsiadatifelvétel bizonylataként.

Amíg a vonat azonos összeállításban és személyzettel, valamint mozdonnyal közlekedik, valamennyi fordulója egy Vonatterhelési kimutatással végezhető.

A személyszállító vonatok Vonatterhelési kimutatását a Nemzetközi Vonatterhelési kimutatással azonos módon kell vezetni. A kiinduló és rendeltetési állomás rovatokat azonban csak akkor kell kitölteni, ha a vonatban továbbított kocsik rendeltetése különböző.

Nem személyszállító vonatok Vonatterhelési kimutatása

A Vonatterhelési kimutatás kitöltésére vonatkozó előírások

A fejrészben található rovatok:

- vonat száma
- vonatfelvétel iránya
- kiállítás dátuma
- lapok száma
- indulási idő
- kiállítószemély neve
- érkezési idő
- a menetvonal tulajdonos vasúti társaság neve.

A kocsiadatok rögzítésére szolgáló rovatok:

- sorszám
- kocsiszám
- sorozat
- tengely:
- hossz
- tömeg (általános kerekítési szabály alkalmazandó)
- saját tömeg
- rakomány tömeg
- elegytömeg
- féksúly
- rendeltetési állomás
- korlátozási kódok
- rendkívüli küldemény továbbítási engedély száma
- kezelési kódok
- megjegyzés:
- rendeltetési (kisorozó) állomás.

A járművek és a vonat műszaki adatainak rögzítésére szolgáló rovatok:

- előírt féksúly %
- tényleges féksúly %
- tényleges légféksúly
- összes kocsi darabszáma
- vonathossz méterben (féktechnikailag megállapított hossz)
- vonathossz méterben (forgalmi szempontból megállapított hossz)

- elegytömeg tonnában
- a vonat teljes tömege tonnában
- állvatartási fékszázalék
- állvatartási fékezendő súly
- állvatartási tényleges kéziféksúly
- összes rakott kocsi darabszáma és tengelyszáma
- összes üres kocsi darabszáma és tengelyszáma
- összes rakománytömeg tonnában
- összes kocsi saját tömege tonnában
- a vontatójárműre vonatkozó műszaki adatok.

Egyéb adatok:

- átadott fuvarokmányok (db)
- alkalmazott féknem
- vonali tolatásvezető neve
- mozdonyvezető neve
- átadó
- átvevő.

4.2.2.6. A vonat fékezése

4.2.2.6.1. A fékrendszerrel kapcsolatos minimális követelmények

A vonatban lévő összes járművet rá kell kapcsolni az RST ÁME-ben definiált folyamatos automatikus fékrendszerre.

Bármely vonatban az első és az utolsó járművön (a vontatójárműveket is ideértve) működőképes automatikus féknek kell lennie.

Amennyiben a vonat véletlenül két részre szakad, mindkét járműszerelvény résznek automatikusan meg kell állnia a fék maximális erejű működése miatt.

4.2.2.6.2. Fékteljesítmény

A pályahálózat-működtetőnek el kell döntenie, hogy:

- biztosítja-e a vasúti társaság számára az érintett útvonal(ak) esetében előírt fékteljesítmény kiszámításához szükséges információkat, köztük az alkalmazható fékrendszerekkel és azok használati feltételeivel kapcsolatos információkat, vagy
- inkább a ténylegesen előírt teljesítményeket adja-e meg.

A vasúti társaság felelős annak biztosításáért, hogy a vonat kellő fékteljesítménnyel rendelkezzen azáltal, hogy követendő fékezési szabályokkal látja el a személyzetét.

A vasúti társaság által biztosított, a vonatok megállítását és állva tartását lehetővé tevő fékteljesítmény kiszámításához szükséges információknak figyelembe kell venniük az összes érintett útvonal földrajzi jellemzőit, a kijelölt útvonalat és az ERTMS/ETCS kidolgozását.

A további követelményeket a T. melléklet határozza meg.

4.2.2.7. A vonat indulásra kész állapotának biztosítása

4.2.2.7.1. Általános követelmény

A vasúti társaságnak meg kell határozni azt a folyamatot, amely biztosítja a vonaton lévő összes biztonsági berendezés teljesen indulásra kész állapotát és a vonat biztonságos közlekedtetését.

A vasúti társaságnak tájékoztatnia kell a vasúti pályahálózat-működtetőt a vonat minden olyan jellemzőjének adatáról, vagy módosításáról, amely érinti annak teljesítményét, vagy minden olyan módosításról, amely érintheti a vonat kijelölt útvonalon való közlekedtetését.

A vasúti pályahálózat-működtetőnek és a vasúti társaságnak meg kell határoznia, és naprakészen kell tartania a vonat üzemzavar esetén történő közlekedtetésének feltételeit és eljárásait.

4.2.2.7.2. Kötelező adatok

A biztonságos és hatékony működéshez szükséges adatoknak és az ilyen adatok továbbítási folyamatának az alábbiakat kell tartalmaznia:

- a vonat azonosítása,
- a vonatért felelős vasúti társaság azonosítása,
- a vonat tényleges hossza,
- szállít-e a vonat utasokat vagy állatokat, a tervezettől eltérően,
- minden üzemeltetési korlátozás az érintett jármű(vek) feltüntetésével (nyomtáv, sebességkorlátozás stb.),
- a vasúti pályahálózat-működtető által a veszélyes áruk szállításával kapcsolatban igényelt információ.

A vasúti társaságnak meg kell határoznia egy folyamatot annak biztosítása érdekében, hogy ezek az adatok a vonat indulása előtt a vasúti pályahálózat-működtető(k) rendelkezésére álljanak.

A vasúti társaságnak meg kell határoznia egy folyamatot a vasúti pályahálózat-működtető(k) tájékoztatására, ha a vonat nem a kijelölt útvonalon fog közlekedni, vagy ha törölték azt.

4.2.3. A vonatok üzemeltetésével kapcsolatos előírások

4.2.3.1. A vonatok tervezése

A vasúti pályahálózat-működtetőnek közölnie kell, hogy milyen adatokra van szüksége egy útvonal kérelmezése esetén. Ezen elem további szempontjait a 2001/14/EK irányelv tartalmazza.

4.2.3.2. A vonatok azonosítása

A vonatokat egyértelműen azonosítani kell.

E követelményeket az R. melléklet határozza meg.

4.2.3.3. A vonat indulása

4.2.3.3.1. Indulás előtti ellenőrzések és próbák

Ezen ÁME 4.1. alpontjának harmadik bekezdésében megállapított követelményekkel összhangban a vasúti társaságnak meg kell határoznia az indulás előtt elvégzendő ellenőrzéseket és próbákat (különösen a fékek esetében).

4.2.3.3.2. A vasúti pályahálózat-működtető tájékoztatása a vonat indulásra kész állapotáról

Indulás előtt és menet közben a vasúti társaságnak tájékoztatnia kell a vasúti pályahálózat működtetőjét, a vonatot vagy annak működését érintő minden olyan esetleges rendellenességről, amely hatással lehet a vonat haladására.

4.2.3.4. Forgalomirányítás

4.2.3.4.1. Általános követelmények

A forgalomirányításnak biztosítania kell a vasúti rendszer biztonságos, hatékony és pontos működését, ideértve a szolgáltatás zavara utáni eredményes helyreállítást.

A vasúti pályahálózat-működtetőnek meg kell határoznia az alábbiak eljárásait és eszközeit:

- a vonatok menetrendszerinti irányítása,
- az infrastruktúra lehető legnagyobb teljesítményének fenntartásához szükséges operatív intézkedések tényleges vagy várható késések vagy események esetén, és
- a vasúti társaság(ok) tájékoztatása ilyen esetekben.

A vasúti társaság által igényelt és a vasúti pályahálózat-működtetővel való kapcsolódási pontot érintő minden további folyamat csak a pályahálózat-működtetővel való egyeztetést követően vezethető be.

4.2.3.4.2. A vonatok jelentése

4.2.3.4.2.1. A vonatok helyének jelentéséhez szükséges adatok

A vasúti pályahálózat-működtetőnek:

- biztosítania kell azon idők valós idejű rögzítését, amikor a vonatok elindulnak a hálózataikon lévő megfelelő, előre megállapított jelentési pontokról, oda megérkeznek, azokon áthaladnak, az időkülönbségekkel együtt;
- biztosítania kell a vonatok helyzetének jelentéséhez szükséges konkrét adatokat.

Az ilyen tájékoztatásnak a következőket kell tartalmaznia:

- a vonat azonosítása,
- a jelentési pont (szolgálati hely) azonosítója,
- az a vonal, amelyen a vonat halad,
- menetrend szerint előírt idő a jelentési helyen,
- tényleges idő a jelentési helyen (és hogy indulás, érkezés vagy áthaladás – külön érkezési és indulási időket kell megadni az olyan közbenső jelentési pontok tekintetében, amelyeken a vonat megáll),
- a jelentési ponthoz való korai vagy késedelmes megérkezés ideje percben,
- valamennyi 10 percet meghaladó vagy a teljesítményfigyelő rendszer által előírt más késési idő elsődleges indoklása,

- a vonat késedelmes jelentésére vonatkozó közlés, és a késedelem mértéke percben,

- a vonat korábbi azonosítója (azonosítói), ha van(nak),
- az út egésze vagy egy része tekintetében lemondott vonat.

4.2.3.4.2.2. Várható átadási idő

A vasúti pályahálózat-működtetőnek rendelkeznie kell egy olyan folyamattal, amely lehetővé teszi az olyan, menetrendtől való becsült eltérés percben való megadását, amikor a vonatot az egyik vasúti pályahálózat-működtetőnek át kell adnia egy másiknak.

E folyamatnak tájékoztatást kell tartalmaznia a szolgáltatás zavaráról (a probléma leírásával és helyével).

4.2.3.4.3. Veszélyes áruk

A vasúti társaságnak meg kell határoznia a veszélyes áruk szállításának felügyeleti eljárásait.

Az eljárások a következőket tartalmazzák:

- a vonatokon lévő veszélyes áruk azonosítására vonatkozó a 96/49/EK irányelvben meghatározott jelenlegi európai szabványok,
- a mozdonyvezető tájékoztatása a vonaton lévő veszélyes árukról és azok helyéről,
- a vasúti pályahálózat-működtető által a veszélyes áruk szállításával kapcsolatban igényelt információ,
- a kommunikációs vonalak vasúti pályahálózat-működtetővel közösen történő meghatározása és konkrét intézkedések tervezése az árukat érintő vészhelyzetek esetére.

4.2.3.4.4. Üzemeltetési minőség

A vasúti pályahálózat-működtető és a vasúti társaság működő folyamatokkal rendelkezik az összes érintett szolgáltatás hatékony működésének figyelemmel kísérésére.

A figyelemmel kíséresi eljárásokat az adatok elemzésére és a mögöttes tendenciák észlelésére dolgozzák ki mind az emberi hibák, mind a rendszer hibái vonatkozásában. Az ilyen elemzés eredményeit olyan javító intézkedések kidolgozására használják fel, amelyek célja a TEN hálózat hatékony működését veszélyeztető események kiküszöbölése vagy hatásainak enyhítése.

Amennyiben az ilyen javító intézkedések az egész hálózat számára hasznosak, ideértve más vasúti pályahálózat-működtetőket és vasúti társaságokat is, akkor ezeket, a kereskedelmi titoktartás figyelembe vételével, ennek megfelelően közlik.

A vasúti pályahálózat-működtetőnek a lehető leghamarabb elemeznie kell az üzemelésre jelentősen káros hatással lévő eseményeket. Indokolt esetben, és különösen, ha az a személyzetük valamelyik tagját érinti, a vasúti pályahálózat-működtető felkéri az adott eseményben érintett vasúti társaságokat az elemzésben való részvételre. Amennyiben egy ilyen elemzés a balesetek/események okainak kiküszöbölését vagy hatásainak enyhítését célzó hálózatfejlesztési javaslatokhoz vezet, akkor ezeket közlik az összes érintett vasúti pályahálózat-működtetővel és vasúti társasággal.

Az ilyen folyamatokat dokumentálják, és belső felülvizsgálatnak vetik alá.

4.2.3.5. Adatrögzítés

A vonat közlekedésével kapcsolatos adatokat rögzíteni és tárolni kell a következő célokból:

- a biztonság rendszeres ellenőrzésének támogatása az események és balesetek megelőzése érdekében;
- a mozdonyvezető, a vonat és a vasúti pályahálózat teljesítményének azonosítása az eseményt vagy balesetet közvetlenül megelőző és (indokolt esetben) közvetlenül követő időben, hogy azonosíthatók legyenek a vonat vezetésével vagy a vonat berendezéseivel kapcsolatos okok, és támogatathatók legyenek az újbóli előfordulás megakadályozására irányuló új vagy megváltozott intézkedések;
- a mozdony/vontatójármű és az azt vezető személy teljesítményével kapcsolatos adatok rögzítése a munkaidőt is ideértve.

A rögzített adatok összeilleszthetők az alábbiakkal:

- a rögzítés napja és időpontja,
- a rögzített esemény pontos földrajzi helye (egy felismerhető helytől megadott távolság kilométerekben),
- a vonat azonosítása,
- a mozdonyvezető személyazonossága.

Az ilyen adatok tárolására, időszakos értékelésére és hozzáférésére vonatkozó adatokat annak a tagállamnak a vonatkozó nemzeti jogszabályai határozzák meg,

- amelyben a vasúti társaság engedéllyel rendelkezik (a vonaton rögzített adatok tekintetében), vagy
- amelyben az vasúti pályahálózat található (a vonaton kívül rögzített adatok tekintetében).

4.2.3.5.1. Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton kívül

A vasúti pályahálózat-működtetőnek legalább a következő adatokat kell rögzítenie:

- a vonatok közlekedésével kapcsolatos pályamenti berendezések (jelzőberendezés, pontok stb.) hibája,
- hőnfutás érzékelése,
- a mozdonyvezető és a vasúti pályahálózat-működtető forgalmi személyzete közötti kommunikáció.

4.2.3.5.2. Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton

A vasúti társaságnak legalább a következő adatokat kell rögzítenie:

- jelző melletti elhaladás veszély esetén vagy a "továbbhaladás tilos" jelző engedély nélküli meghaladása,
- a vészfék működtetése,
- a vonat haladási sebessége,
- a fedélzeti vonatbefolyásoló rendszerek bármilyen kiiktatása vagy megszakítása,
- a figyelmeztető hangjelző berendezés (kürt) működtetése,
- az ajtóvezérlés működtetése (kioldás, bezárás),
- fedélzeti hőnfutásjelzők általi észlelés, ha vannak,
- az a vezetőállás, amelyre vonatkozóan az adatokat rögzítik ellenőrzés céljára,
- a munkaidő rögzítésére szolgáló adatok.

4.2.3.6. Üzemzavar

4.2.3.6.1. Más felhasználók tájékoztatása

A vasúti pályahálózat-működtető a vasúti társasággal közösen köteles egy folyamatot meghatározni egymás azonnali tájékoztatására minden olyan esettel kapcsolatban, amely csökkenti a vasúti pályahálózat vagy a járművek biztonságát, teljesítményét és/vagy rendelkezésre állását.

4.2.3.6.2. A mozdonyvezetők tájékoztatása

A vasúti pályahálózat-működtető felelősségi területével kapcsolatos üzemzavar minden esetében a vasúti pályahálózat-működtető köteles előírászerű utasításokat adni a mozdonyvezetők számára arról, hogy milyen intézkedéseket kell megtenni az üzemzavar biztonságos leküzdése érdekében.

4.2.3.6.3. Üzemmenet folytonosságát visszaállító intézkedések

A vasúti pályahálózat-működtető az infrastruktúráján működő minden vasúti társasággal és indokolt esetben a csatlakozó pályahálózat-működtetőkkel közösen köteles meghatározni, közzétenni és elérhetővé tenni a megfelelő vészhelyzeti intézkedéseket, és a követelmény alapján meghatározni a felelőségeket az üzemzavar által okozott bármilyen negatív hatás csökkentése érdekében.

A tervezési követelményeknek és az ilyen eseményekre adott válaszoknak arányosaknak kell lenniük az üzemzavar jellegével és a korlátozás potenciális súlyosságával.

Ezek az intézkedések, amelyeknek minimális követelményként a hálózat "rendes" állapotba való visszaállítására vonatkozó terveket kell tartalmazniuk, az alábbiakat is érinthetik:

- a járművek meghibásodásai (például olyanok, amelyek jelentősen megzavarhatják a forgalmat, vagy a vonat műszaki zavarának elhárítása),
- az infrastruktúra meghibásodásai (például amikor áramkimaradás történt, vagy olyan körülmények, amelyek miatt kerülő útvonalra helyezhetik a vonatokat),
- szélsőséges időjárási körülmények.

A pályahálózat-működtetőnek kapcsolattartási információkat kell létrehoznia és naprakészen tartania a vasúti pályahálózat-működtető és a vasúti társaság legfontosabb személyzete esetében, akiket értesíteni lehet a szolgáltatás üzemzavarhoz vezető fennakadása esetén. Ennek az információnak tartalmaznia kell a munkaidőn belüli és kívüli kapcsolattartási adatokat is.

A vasúti társaságnak el kell juttatnia ezt az információt a vasúti pályahálózat-működtetőnek, és tájékoztatnia kell az ilyen kapcsolattartási adatokban bekövetkező minden változásról.

A vasúti pályahálózat-működtetőnek tájékoztatnia kell az összes vasúti társaságot az adataiban bekövetkező minden megváltozásról.

4.2.3.7. Vészhelyzet kezelése

A pályahálózat-működtetőnek

- az infrastruktúráján működő minden vasúti társasággal, vagy
 - indokolt esetben az infrastruktúráján működő vasúti társaságok képviselő szerveivel és
 - indokolt esetben a csatlakozó vasúti pályahálózat-működtetőkkel, valamint
 - a helyi hatóságokkal és
 - a vészhelyzeti szolgálatok, köztük a tűzoltóság és a mentőszolgálat helyi vagy indokolt esetben nemzeti szintű képviselő szerveivel
- konzultálva és a 2004/49/EK irányelvvel összhangban meg kell határozni, közzé kell tennie, és elérhetővé kell tennie a vészhelyzetek kezelése és a vasútvonal rendes működésének helyreállításához szükséges megfelelő intézkedéseket.

Az ilyen intézkedések jellemzően a következőkre vonatkoznak:

- ütközés,
- vonattűz,
- a vonat kiürítése,
- alagutakban bekövetkezett balesetek,
- veszélyes árukat érintő események
- kisiklások.

A vasúti társaságnak közölnie kell a vasúti pályahálózat-működtetővel az ilyen körülményekkel kapcsolatos minden konkrét információt, különösen a vonatok helyreállítása és vágányra való visszaemelése vonatkozásában. (Lásd még A hagyományos vasúti áruszállító kocsik ÁME Vészhelyzeti intézkedések című 4.2.7.1. pontját.)

Emellett a vasúti társaságnak eljárásokkal kell rendelkeznie az utasok fedélzeti vészhelyzeti és biztonsági eljárásokkal kapcsolatos tájékoztatására.

4.2.3.8. Segítség a vonatszemélyzetnek rendkívüli esemény vagy a járművek nagyobb működési zavarai esetére

A vasúti társaságnak megfelelő eljárásokat kell meghatároznia, hogy (pl. kommunikációs vonalakkal, a vonat kiürítése esetén megteendő intézkedésekkel) segítsen a vonat személyzetének üzemzavar esetén elkerülni vagy csökkenteni a járművek műszaki vagy egyéb hibái által okozott késéseket.

4.3. A kapcsolódási pontok működési és műszaki előírásai

A 3. fejezet alapvető követelményeinek fényében a kapcsolódási pontok funkcionális és műszaki jellemzői az alábbiak:

4.3.1. Kapcsolódási pontok az infrastruktúra ÁME-vel Fenntartva

4.3.2. Kapcsolódási pontok az ellenőrző/irányító és jelzőrendszer ÁME-vel

4.3.2.1. A felügyeleti adatok rögzítése

Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer meghatározza a felügyeleti adatok rögzítésének üzemi körülményeit (lásd ezen ÁME 4.2.3.5. alpontját), amelyeknek az ellenőrző-irányító alrendszernek (lásd a CR CCS ÁME 4.2.15. pontját) meg kell felelnie.

4.3.2.2. Éberségi berendezés

A mozdonyvezető reakcióinak figyelemmel kísérésére szolgáló eszköz, amely beavatkozik a vonat megállítása érdekében, ha a mozdonyvezető nem reagál egy megadott időn belül, és ezt automatikusan jelenti a vonatbefolyásoló központnak, amennyiben az infrastruktúra támogatja ennek lehetőségét. Kapcsolódási pont van a jelen üzemeltetési követelmény és a CR CCS ÁME ERTMS-sel kapcsolatos 4.2.2. alpontja között.

4.3.2.3. ERTMS/ETCS és ERTMS/GSM-R üzemeltetési szabályok

Ezen ÁME A. (A1 és A2) melléklete kapcsolódási pont a CR CCS ÁME A. mellékletében részletezett ERTMS/ETCS FRS-sel és SRS-sel, valamint az ERTMS/GSM-R FRS-sel és SRS-sel. Kapcsolódási pont van az ETCS Mozdonyvezető/Gép/Interfész (mozdonyvezetői felhasználói felület) (DMI) előírásaival (a CR CCS ÁME 4.2.13. pontja) és az EIRENE DMI előírásaival (a CR CCS ÁME 4.2.14. pontja). Kapcsolódási pont van ezen ÁME A1. melléklete és a CR CCS ÁME 4.2.2. alpontja között a fedélzeti ETCS funkciójának kiiktatása tekintetében.

4.3.2.4. A jelek és a pályamenti jelzések láthatósága

A mozdonyvezetőnek képesnek kell lennie észrevenni a jeleket és a pályamenti jelzéseket, és ezeknek láthatóaknak kell lenniük a szokásos mozdonyvezetői helyzetből. Ugyanez vonatkozik a biztonsággal kapcsolatos pályamenti jelzések más típusaira is.

A pályamenti jelzéseket, jeleket és tájékoztató táblákat az ezt megkönnyítő következetes módon kell megtervezni.

Figyelembe veendő szempontok:

- megfelelően legyenek elhelyezve, hogy a vonat fényszórói lehetővé tegyék a mozdonyvezető számára az információ leolvasását,
- a világítás megfelelősége és intenzitása, ahol az ilyen tájékoztatást meg kell világítani,
- fényvisszaverő táblák használata esetén az alkalmazott anyag fényvisszaverő jellemzőinek meg kell felelniük a megfelelő műszaki előírásoknak, és a jeleket úgy kell legyártani, hogy a vonat fényszórói lehetővé tegyék a mozdonyvezető számára az információ egyszerű leolvasását.

Kapcsolódási pont van a CR CCS ÁME 4.2.16. alpontjával a mozdonyvezető külső látómezője tekintetében. A CR CCS A. mellékletének jövőbeni változatában lesz egy új pont az ETCS-sel felszerelt vasútvonalak pályamenti jelzéseiről.

4.3.2.5. A vonat fékezése

Kapcsolódási pont van ezen ÁME 4.2.2.6.2. alpontja és a CR CCS ÁME 4.3.1.5. alpontja között (A vonat garantált fékezési teljesítménye és jellegzetességei).

4.3.2.6. Homokolás alkalmazása. A járművezetési feladat szakmai képzéseinek minimális elemei

Kapcsolódási pont van egyrészről ezen ÁME H. melléklete (és B. mellékletének C1. pontja) és másrészről a CR CCS ÁME A. melléklete 1. függelékének 4.2.11. alpontja (Összeegyeztethetőség a pályamenti vonatérzékelő rendszerekkel) és (a 4.3.1.10. alpontban idézett) 4.1. pontja között a homokolás alkalmazásával kapcsolatban.

4.3.2.7. Adatrögzítés és hőnfutásjelzés

Kapcsolódási pont van egyrészről ezen ÁME 4.2.3.5. alpontja és másrészről a CR CCS ÁME 4.2.2. alpontja (A fedélzeti ETCS működése), A. melléklete 5., 7. és 55. mutatója és 4.2.10. alpontja (HABD (hőnfutásjelző)) között. A jövőben kapcsolódási pont lesz az OPE ÁME B. mellékletével, amikor a CR CCS nyitott kérdését megoldják.

4.3.3. Kapcsolódási pontok a járművekre vonatkozó ÁME-vel

4.3.3.1. A jármű azonosítója

Kapcsolódási pont van a jelen OPE ÁME 4.2.2.3. alpontja és az Áruszállító kocsik RST ÁME B. melléklete között.

Létezni fog ilyen kapcsolódási pont a hagyományos vasút többi RST ÁME-jével is, amikor azokat létrehozzák.

4.3.3.2. Fékezés

Kapcsolódási pont van ezen OPE ÁME 4.2.2.6.1. alpontja és az Áruszállító kocsik RST ÁME 4.2.4. alpontja és B. melléklete között.

Létezni fog ilyen kapcsolódási pont a hagyományos vasút többi RST ÁME-jével is, amikor azokat létrehozzák.

4.3.3.3. A személyszállító kocsikra vonatkozó követelmények

Figyelembe kell venni, hogy az alábbiak tekintetében kapcsolódási pont lesz más CR RST ÁME-kkel, amikor azokat létrehozzák:

- a személyszállító kocsik és a tervezett megállóhelyek peronjai közötti összeegyeztethetőségnek elegendőnek kell lennie a biztonságos fel- és leszállás biztosításához;

- az utasok nem lehetnek képesek a kocsiszekrény oldalán számukra elhelyezett ajtók kinyitására, amíg a vonat meg nem áll, és a vonat személyzetének valamely tagja azt fel nem oldotta;

- az ajtóknak külön feloldhatóknak kell lenniük a vonat két oldalán. A személyszállító vonatokon az ajtózáras és rögzítés sértetlenségét folyamatosan jelezni kell;

- az ajtókioldó aktiválásának le kell állítania a vontatást;

- minden személyszállító járművet fel kell szerelni a vészhelyzeti kiszállást lehetővé tevő kijáratokkal;

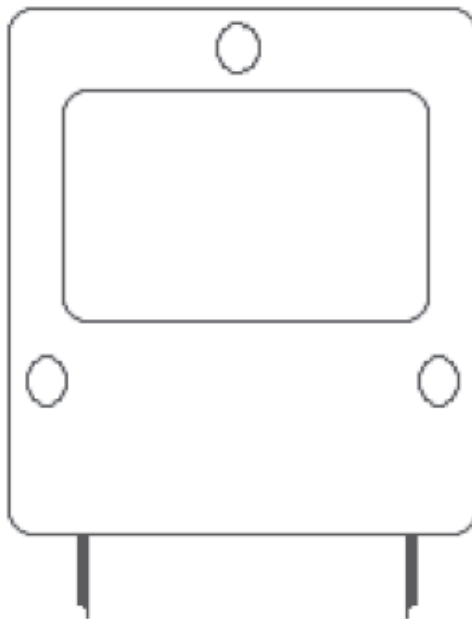
- a személyszállításra szánt járműveket fel kell szerelni utasok által aktiválható vészjelzővel vagy vészfékkel. Ennek aktiválása esetén a mozdonyvezetőt azonnal figyelmeztetni kell, de képesnek kell lennie magánál tartani a vonat irányítását.

4.3.3.4. A vonat láthatósága

Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer meghatározza a vonat láthatóságának alapvető követelményeit, amelyeket a járművek alrendszernek kell definiálnia az alábbi rendelkezések szerint.

4.3.3.4.1. A vonat menetirány szerinti első járművén

A vonat első járművének előre felé néző homlokfalát egy háromszöget formázó három fénnel kell felszerelni az alábbi ábrán látható módon. A fényeknek mindig világítaniuk kell, amikor a vonatot arról az oldalról vezetik.



Az elülső fényeknek optimalizálniuk kell a vonat észlelhetőségét (pl. a pályán munkavállalók és az [szintbeni] útkereszteződések használók számára), megfelelő láthatóságot kell biztosítaniuk a mozdonyvezető számára (az elől lévő pálya és a pályamenti tájékoztató jelzések/táblák megvilágítása) éjjel és rossz látási viszonyok között, és nem szabad, hogy elvakítsák a szembejövő vonatok mozdonyvezetőit.

Szabványosítani kell a fények közötti távolságot, azok pálya fölötti magasságát, átmérőjét, fényerejét, méreteit és az általuk kibocsátott fénycsóva alakját mind nappali, mind éjjeli üzem esetében.

Kapcsolódási pont lesz az RST ÁME későbbi verzióival, a vezetőállások tekintetében és ezen ÁME 4.2.2.1.2. alpontjával is.

4.3.3.4.2. A hátsó homlokfalon

Kapcsolódási pont lesz ezen ÁME 4.2.2.1.3. alpontja és a CR RST BB. mellékletének 4.2.7.4. (Áruszállító kocsik) alpontja között, ha ezen ÁME S. mellékletének nyitott kérdését a tartóelemet igénylő hátsó jelzés meghatározásával zárják le.

4.3.3.5. A vonat hallhatósága

Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer meghatározza, hogy a vonat hallhatóságával kapcsolatos azon alapvető követelmény, amelyeknek a járművek alrendszernek meg kell felelnie, az, hogy a vonatnak képesnek kell lennie figyelmeztető hangjelzést adni a jelenlétéről.

Szabványosítani kell az ilyen figyelmeztető berendezések által kibocsátott hangokat, azok frekvenciáját és hangerejét és a mozdonyvezető általi aktiválás módját.

Kapcsolódási pont lesz az RST ÁME későbbi verzióival, a vezetőállások tekintetében és ezen ÁME 4.2.2.2. alpontjával is.

4.3.3.6. A jelzések láthatósága

A mozdonyvezetőnek képesnek kell lennie a jelzések észlelésére, és a jelzéseknek észrevehetőeknek kell lenniük a mozdonyvezető számára. Ugyanez vonatkozik a biztonsággal kapcsolatos pályamenti jelzésekre is.

A vezetőállásokat olyan következetes módon kell kialakítani, hogy a mozdonyvezető a szokásos mozdonyvezetői helyzetből könnyen megláthassa a számára megjelenített információkat.

Kapcsolódási pont lesz ezen ÁME 4.3.2.4. alpontja és az RST ÁME jövőbeni változata között a vezetőállások tekintetében.

4.3.3.7. Éberségi berendezés

A mozdonyvezető reakcióinak figyelemmel kísérésére szolgáló eszköz, amely beavatkozik a vonat megállítása érdekében, ha a mozdonyvezető nem reagál egy megadott időn belül, és ezt automatikusan jelenti a vonatbefolyásoló központnak, amennyiben az infrastruktúra támogatja annak lehetőségét.

Kapcsolódási pont lesz az RST ÁME későbbi verzióival a vezetőállások tekintetében.

4.3.3.8. A vonatok összeállítása és a B. melléklet

Kapcsolódási pont van ezen ÁME 4.2.2.5. alpontja és a CR RST (Áruszállító kocsik) ÁME 4.2.2.1.2.2. alpontja (vonókészülék) között a vonat megengedett legnagyobb tömege tekintetében. A jövőben kapcsolódási pont lehet ezen ÁME B. melléklete és a CR RST (Áruszállító kocsik) ÁME 4.2.2.1.2.1. alpontja (ütközők) között a tolatási sebesség tekintetében.

4.3.3.9. A teherkocsik berakodása

Kapcsolódási pont van ezen ÁME 4.2.2.4. alpontja és a CR RST (Áruszállító kocsik) ÁME YY. mellékletének 4.2.2.3.5. alpontja (a rakomány rögzítése) között.

4.3.3.10. A vonat indulásra kész állapotának biztosítása és Veszélyes áruk

Kapcsolódási pont van ezen ÁME 4.2.2.7. és 4.2.3.4.3. alpontja és a CR RST (Áruszállító kocsik) ÁME 4.2.2.6. alpontja (Veszélyes áruk) között.

4.3.3.11. A vonat összeállítása, H. és L. melléklet

Kapcsolódási pont van ezen ÁME 4.2.2.5. alpontja, valamint H. és L. melléklete és a CR RST (Áruszállító kocsik) ÁME 4.2.3.5. alpontja (Hosszanti irányú nyomóerők) között a vonatok vezetése, kezelése, valamint a járművek vonaton belüli elosztása tekintetében.

Kapcsolódási pont lesz az RST ÁME későbbi verzióival is a vontató- és személyszállító járművek tekintetében.

4.3.3.12. Vészhelyzeti intézkedések és vészhelyzetek kezelése

Kapcsolódási pont van ezen ÁME 4.2.3.6.3. alpontja és a CR RST (Áruszállító kocsik) ÁME 4.2.6.1.2. alpontja (a környezeti feltételekkel kapcsolatos funkcionális és műszaki előírások) között a szélsőséges éghajlati viszonyok tekintetében.

Kapcsolódási pont van ezen ÁME 4.2.3.6. és 4.2.3.7. alpontja és a CR RST (Áruszállító kocsik) ÁME 4.2.7.1. alpontja (Vészhelyzeti intézkedések) és 4.2.7.2. alpontja (Tűzbiztonság) között.

Kapcsolódási pont lesz az RST ÁME későbbi verzióival is a vontató- és személyszállító járművek tekintetében.

4.3.3.13. Adatrögzítés

Kapcsolódási pont lesz ezen ÁME 4.2.3.5.2. alpontja (Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton) és a CR RST ÁME későbbi verziói között a vontatójárművek és a vezetőállással rendelkező kocsik tekintetében.

Kapcsolódási pont van ezen ÁME 4.2.3.5.1. alpontja (Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton kívül) és a CR áruszállító kocsik RST ÁME 4.2.3.3.2. alpontja (Hőnfutásjelzés) között. Kapcsolódási pont lesz ezen ÁME ugyanazon alpontja és a CR RST ÁME későbbi verziói között is a vontatójárművek és kocsik tekintetében a csapágy pályamenti berendezéssel való érzékelésével kapcsolatban.

4.3.4. Kapcsolódási pontok a telematikai alkalmazások ÁME-vel

4.3.4.1. A vonatok azonosítása

A TEN-en közlekedő összes vonat egyértelmű azonosítását biztosító eszköz még meghatározásra vár (lásd az R. melléklet 4.2.3.2. alpontját). Kapcsolódási pont van e tekintetben a fuvarozási telematikai alkalmazások ÁME-vel a 4.2.2. alpontban. Kapcsolódási pont lesz a személyszállítási telematikai alkalmazások ÁME-vel is, amikor azt létrehozzák.

4.3.4.2. A vonatok összeállítása

Ezen ÁME 4.2.2.5. és 4.2.2.7.2. alpontjai a vonat-összeállítási adatok tekintetében kapcsolódási ponttal rendelkeznek a fuvarozási telematikai alkalmazások ÁME 4.2.3.2. alpontjával. Kapcsolódási pont lesz a személyszállítási telematikai alkalmazások ÁME-vel is, amikor azt létrehozzák.

4.3.4.3. A vonat indulása

Ezen ÁME 4.2.3.3. alpontja a vonatindulási adatok tekintetében kapcsolódási ponttal rendelkezik a fuvarozási telematikai alkalmazások ÁME 4.2.3. alpontjával. Kapcsolódási pont lesz a személyszállítási telematikai alkalmazások ÁME-vel is, amikor azt létrehozzák.

4.3.4.4. A vonat közlekedése

Ezen ÁME 4.2.3.4. alpontja a vonatközlekedési adatok tekintetében kapcsolódási ponttal rendelkezik a fuvarozási telematikai alkalmazások ÁME 4.2.4., 4.2.5. és 4.2.6. alpontjával. Kapcsolódási pont lesz a személyszállítási telematikai alkalmazások ÁME-vel is, amikor azt létrehozzák.

4.3.4.5. A jármű azonosítója

Kapcsolódási pont van ezen ÁME 4.2.2.3. alpontja és a fuvarozási telematikai alkalmazások ÁME "járműreferencia-adatbázisok" című 4.2.11.3. alpontja és A. melléklet 1. mutató ("Adatdefiníciók és üzenetek", 1.18. pont: "Natív elem: WagonIndent") között. Kapcsolódási pont lesz a személyszállítási telematikai alkalmazások ÁME-vel is, amikor azt létrehozzák.

4.4. Üzemeltetési szabályok

A TEN-ben való használatra szánt új és eltérő strukturális alrendszerek összehangolt működését lehetővé tevő és különösen az új vonatbefolyásoló rendszerek működéséhez közvetlenül kapcsolódó szabályoknak és eljárásoknak azonosaknak kell lenniük azonos helyzetek fennállása esetén.

Ennek érdekében az A1. melléklet meghatározza az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS/ETCS) üzemeltetési szabályait. Az ERTMS/GSM-R rádiórendszer esetében ugyanezeket az A2. melléklet határozza meg.

A B. melléklet egyéb olyan üzemeltetési szabályokat határoz meg, amelyeket szabványosítani lehet a TEN-re kiterjedően.

Mivel ezeket a szabályokat az egész TEN-re kiterjedő alkalmazásra szánták, fontos, hogy azok teljesen következetesek legyenek.

4.5. Karbantartási szabályok

Nem alkalmazandó

4.6. Szakmai képesítések

Ezen ÁME 2.2.1. alpontjával összhangban ez a pont a szakmai és nyelvi alkalmassággal és a személyzet számára az ilyen alkalmasság eléréséhez szükséges vizsgálati eljárással foglalkozik.

4.6.1. Szakmai alkalmasság

A vasúti társaság és a vasúti pályahálózat-működtető személyzetének (az alvállalkozókat is ideértve) rendelkeznie kell a rendes, korlátozott és vészhelyzeti üzemmód alatti biztonsággal kapcsolatos összes feladat ellátásához szükséges megfelelő szakmai alkalmassággal. Az ilyen alkalmasság kiterjed a szakmai ismeretekre és az ilyen ismeret gyakorlati alkalmazásának képességére.

Az egyes feladatok esetében a szakképesítés minimális elemei a H., J. és L. mellékletekben találhatók.

4.6.1.1. Szakmai ismeretek

Figyelembe véve ezeket a mellékleteket és a személyzet érintett tagjának feladataitól függően a megkövetelt ismeret az alábbiakat tartalmazza:

- a vasút általános működése, különös tekintettel a biztonság szempontjából kritikus tevékenységekre:
 - a szervezetük biztonságirányítási rendszerének működési elvei,
 - az átjárhatósági műveletekbe bevont legfontosabb szereplők feladatai és felelősségei,
 - a veszélyek felmérése, különösen a vasút működésével és a villamos vontatással kapcsolatos kockázatok terén,
 - a biztonsággal kapcsolatos feladatok megfelelő ismerete az alábbiakat érintő eljárások és kapcsolódási pontok tekintetében:
 - vasútvonalak és pályamenti berendezések,
 - járművek,
 - a környezet.

A személyzettel szemben támasztott szakmai alkalmasság követelményrendszerét, illetve a szakmai képzésre és vizsgáztatásra vonatkozó részletes előírásokat – ezen ÁME figyelembevételével - külön jogszabály állapítja meg.

4.6.1.2. Az ismeretek gyakorlati alkalmazásának képessége

Az ilyen ismeret rutinhelyzetekben, üzemzavar esetén és vészhelyzetekben való alkalmazásának képessége megköveteli, hogy a személyzet teljes mértékben ismerje a következőket:

- az ilyen szabályok és eljárások alkalmazásának módjai és elvei,
 - a pályamenti berendezések és a járművek, valamint bármely konkrét biztonsági berendezés használatának folyamata,
 - a személyek és a folyamatok szükségtelen veszélyeztetésének elkerülését célzó biztonságirányítási rendszer elvei,
- valamint a különböző olyan körülményekhez való alkalmazkodás képessége, amelyekkel a személy szembekerülhet.

A 2004/49/EK irányelv III. melléklete 2. pontjának megfelelően a vasúti társaságok és a vasúti pályahálózat-működtetők kötelesek alkalmassági nyilvántartási rendszert létrehozni az személyzet érintett tagjai alkalmasságának vizsgálata és fenntartása érdekében. Ennek megfelelően szükség szerint képzést kell biztosítani az ismeretek és a készségek naprakészen tartásának biztosítása érdekében, különösen a rendszer vagy az egyéni teljesítmény gyengeségeivel vagy hiányosságaival kapcsolatban.

4.6.2. Nyelvi alkalmasság

4.6.2.1. Alapelvek

A vasúti pályahálózat-működtető és a vasúti társaság köteles biztosítani, hogy az érintett személyzete képes legyen használni az ezen ÁME-ben megállapított kommunikációs protokollokat és elveket.

Amennyiben a vasúti pályahálózat-működtető által használt munkanyelv eltér a vasúti társaság személyzetének szokásos munkanyelvétől, az ilyen nyelvi és kommunikációs képzés kritikus részét kell, hogy képezze a vasúti társaság általános képességkezelési rendszerének.

A vasúti társaság azon személyzete, amelynek feladatai megkövetelik a vasúti pályahálózat-működtető személyzetével való kommunikációt a biztonsági szempontból kritikus ügyekről rutinhelyzetekben, üzemzavar esetén és vészhelyzetekben egyaránt, kellő tudásszinttel kell, hogy rendelkezzen a vasúti pályahálózat-működtető által használt munkanyelv terén.

4.6.2.2. Tudásszint

A vasúti pályahálózat-működtető nyelvében való jártassági szintnek biztonsági szempontból elegendőnek kell lennie:

- minimális követelmény, hogy a mozdonyvezető képes legyen:
 - elküldeni és megérteni az ezen ÁME C. mellékletében meghatározott összes üzenetet,
 - eredményesen kommunikálni rutinhelyzetekben, üzemzavar esetén és vészhelyzetekben,
 - kitölteni a nyomtatványgyűjtemény használatához kapcsolódó nyomtatványokat.
- a vonat személyzetének más olyan tagjai esetében, akiknek a feladatai megkövetelik, hogy biztonsági szempontból kritikus ügyekről kommunikáljanak a vasúti pályahálózat-működtetővel, a minimális követelmény az, hogy képesek legyenek a vonatot és annak üzemi állapotát leíró információkat küldeni és megérteni.

A megfelelő alkalmassági szintekkel kapcsolatos útmutató az E. mellékletben található. Mozdonyvezetők esetében a nyelvi tudásnak legalább 3-as szintűnek kell lennie. A vonatkísérő személyzet esetében a tudásnak legalább 2-es szintűnek kell lennie.

4.6.3. A személyzet kezdeti és folyamatos vizsgálata

4.6.3.1. Alapelemek

A 2004/49/EK irányelv III. melléklet 2. pontjának megfelelően a vasúti társaságok és a vasúti pályahálózat-működtetők kötelesek meghatározni a személyzetük vizsgálati eljárását.

Ajánlatos figyelembe venni a következők mindegyikét:

A. A személyzet kiválasztása:

- az egyéni tapasztalat és alkalmasság értékelése,
- az egyéni alkalmasság értékelése minden kötelezően előírt idegen nyelv(ek) használatában vagy a megtanulásának adottsága.

B. Kezdeti szakmai képzés:

- a képzési igények elemzése,
- képzési erőforrások,
- az oktatók képzése.

C. Kezdeti vizsgálat:

- alapfeltételek (a mozdonyvezetők minimális életkora stb.),
- vizsgálati program gyakorlati bemutatással együtt,
- az oktatók képesítése,
- alkalmassági bizonyítvány kiadása.

D. Az alkalmasság megtartása:

- az alkalmasság megtartásának elvei,
- különösen a járművezetéssel foglalkozó személyzet esetében az alkalmasságot legalább évente újból vizsgálják,
- követendő módszerek,
- az alkalmasság megtartását célzó folyamatok,
- a vizsgálat folyamata.

E. Szinten tartó képzés:

- a folyamatos képzés elvei (a nyelvi is).

4.6.3.2. A képzési igények elemzése

4.6.3.2.1. A képzési igények elemzésének kidolgozása

A vasúti társaság és a vasúti pályahálózat-működtető köteles elemezni a vonatkozó személyzetük képzési igényeit.

Az elemzésnek meg kell állapítania annak terjedelmét és összetettségét, és figyelembe kell vennie a TEN hálózaton közlekedő vonatok működésével kapcsolatos kockázatokat, különösen az emberi képességek és korlátok (az emberi tényezők) terén, amelyek okai a következők lehetnek:

- a vasúti pályahálózat-működtetők üzemeltetési gyakorlatai közötti különbségek és az ezek közötti váltásokkal kapcsolatos kockázatok,
- a feladatok, üzemeltetési eljárások és kommunikációs protokollok közötti különbségek,
- a vasúti pályahálózat-működtető személyzete által használt munkanyelv eltérései,
- helyi üzemeltetési utasítások, amelyek tartalmazhatnak egyes esetekben, például egy adott alagútban alkalmazandó speciális eljárásokat vagy meghatározott berendezést.

A figyelembe veendő elemekkel kapcsolatos útmutató a fenti 4.6.1. alpontban említett mellékletekben található. Adott esetben a személyzet képzésének elemeit olyan helyeken kell elhelyezni, amelyek figyelembe veszik ezeket.

Lehetséges, hogy a vasúti társaság által tervbe vett üzemelés típusa vagy a vasúti pályahálózat-működtető által működtetett pályahálózat jellege miatt az e mellékletekben található elemek némelyike nem indokolt. A képzési igények elemzésének indoklással együtt dokumentálnia kell az indokolatlannak tekintett elemeket.

4.6.3.2.2. A képzési igények elemzésének aktualizálása

A vasúti társaság és a vasúti pályahálózat-működtető köteles folyamatot meghatározni a saját képzési igényeik felülvizsgálatára és aktualizálására, figyelembe véve olyan szempontokat, mint a korábbi ellenőrzések, a rendszerből érkező visszajelzés, valamint a szabályok, az eljárások, az infrastruktúra és a technológia ismert változásai.

4.6.3.2.3. Konkrét elemek a vonatszemélyzet és a kisegítő személyzet esetében

4.6.3.2.3.1. Útvonalismeret

A vasúti társaságnak meg kell határoznia azt a folyamatot, amelynek révén a vonatszemélyzet megszerzi és fenntartja azon útvonalak ismeretét, amelyen dolgozik.

A folyamatnak

- a vasúti pályahálózat-működtető által az útvonallal kapcsolatban megadott információkra kell alapulnia, és

- összhangban kell lennie a 4.2.1. alponthoz ismertetett folyamattal.

A mozdonyvezetőknek mind elméleti, mind gyakorlati elemeken keresztül meg kell tanulniuk ezeket az útvonalakat.

4.6.3.2.3.2. Járműismeret

A vasúti társaságnak meg kell határoznia azt a folyamatot, amelynek révén a vonatszemélyzet megszerzi és fenntartja a vontató és vontatott járművek ismeretét.

4.6.3.2.3.3. Kisegítő személyzet

A vasúti társaságnak meg kell bizonyosodnia arról, hogy a "vonatszemélyzet" részét nem képező kisegítő (pl. vendéglátó és takarító) személyzet az alapképzésen túl képzést kap a "vonatszemélyzet" teljesen képzett tagjaitól kapott utasítások végrehajtására.

4.7. Egészségvédelmi és biztonsági feltételek

4.7.1. Bevezetés

A 4.2.1. alponthoz az ezen ÁME 2.2. alpontja szerinti biztonsági szempontból kritikus feladatokat ellátóként meghatározott személyzetnek megfelelő alkalmassággal kell rendelkeznie az általános működtetési és biztonsági színvonalnak való megfelelés biztosítása érdekében.

A 2004/49/EK irányelvvel összhangban a vasúti társaságok és a vasúti pályahálózat-működtetők kötelesek létrehozni és dokumentálni azokat a folyamatokat, amelyek megvalósításával megfelelnek a személyzetükkel kapcsolatban a biztonságirányítási rendszerükben meghatározott orvosi, pszichológiai és egészségügyi követelményeknek.

A 4.7.4. alponthoz meghatározott orvosi vizsgálatokat a külön jogszabályban meghatározott feltételeknek eleget tevő orvosnak kell elvégeznie, és ezekkel kapcsolatban neki kell döntést hoznia az egyes személyek feladatra való alkalmasságáról.

A személyzet nem végezhet biztonsági szempontból kritikus munkát, ha az éberségét olyan anyagok korlátozzák, mint az alkohol, a drogok vagy a pszichotróp gyógyszerek. A vasúti társaságnak és a pályahálózat-működtetőnek ezért eljárásokkal kell rendelkeznie az ilyen anyagok hatása alatt álló vagy munka közben ilyen anyagokat fogyasztó személyzet által előidézett kockázatok korlátozása érdekében.

A vonat közlekedése szerinti tagállam nemzeti szabályozása alkalmazandó a fent említett anyagok meghatározott határértékei tekintetében.

4.7.2. A foglalkozás-egészségügyi orvosok és orvosi szervezetek jóváhagyási feltételei.

A vasúti társaságoknak és a pályahálózat-működtetőnek a külön jogszabály rendelkezéseivel összhangban kell kiválasztaniuk a foglalkozás-egészségügyi orvosokat és az orvosi vizsgálatokban részt vevő szervezeteket.

4.7.3. A pszichológiai vizsgálatban résztvevő pszichológusok jóváhagyási kritériumai és a pszichológiai értékelés követelményei

4.7.3.1. A pszichológusok képesítése

A pszichológusnak a külön jogszabályban meghatározott szakképesítéssel és működési engedéllyel kell rendelkeznie.

4.7.3.2. A pszichológiai vizsgálat tartalma és értelmezése

A pszichológiai vizsgálat tartalmát és értelmezési eljárását a 4.7.3.1. pont szerinti képesítéssel rendelkező személynek kell meghatározni, figyelembe véve a külön jogszabályban meghatározott kötelező vizsgálati előírásokat, a vasúti munkát és környezetet.

4.7.3.3. A vizsgálati eszközök kiválasztása

A vizsgálat csak pszichológiai és tudományos elvekre alapuló vizsgálati eszközöket tartalmazhat.

4.7.4. Orvosi és pszichológiai vizsgálat

4.7.4.1. Az állás betöltése előtt:

4.7.4.1.1. Az orvosi vizsgálat minimális tartalmát – ezen ÁME rendelkezéseinek figyelembevételével – külön jogszabály állapítja meg.

4.7.4.1.2. Pszichológiai vizsgálat

A pszichológiai vizsgálat célja a vasúti társaság támogatása a személyzet olyan tagjainak feladatra való beosztása és adminisztrációja terén, akik kognitív, pszichomotoros, viselkedési és személyiségbeli képessége lehetővé teszi a feladatok biztonságos elvégzését.

A pszichológiai vizsgálat tartalmának meghatározásakor a pszichológusnak legalább az egyes biztonsági funkciók követelményeivel kapcsolatos, a külön jogszabályban megállapított feltételeket figyelembe kell vennie.

Ha a pszichológus eltekint e feltételek bármelyikétől, a döntést indokolni és dokumentálni kell.

4.7.4.2. Az állás betöltése után

4.7.4.2.1. Az időszakos orvosi vizsgálatok gyakoriságát külön jogszabály állapítja meg.

4.7.4.2.2. Az időszakos orvosi vizsgálat minimális tartalmi elemeit külön jogszabály állapítja meg.

4.7.4.2.3. További orvosi és/vagy pszichológiai vizsgálatok

Az időszakos orvosi vizsgálat mellett további orvosi és/vagy pszichológiai vizsgálatok szükségességét, és lefolytatásának szabályait külön jogszabály állapítja meg.

A vasúti társaság és a vasúti pályahálózat-működtető köteles az azt biztosító rendszereket működtetni, hogy az ilyen további vizsgálatokat indokolt esetben elvégezzék.

4.7.5. Egészségügyi követelmények

4.7.5.1. Általános követelmények

A személyzet nem lehet olyan egészségügyi állapotban, és nem állhat olyan gyógykezelés alatt, amely az alábbiakat okozhatja:

- hirtelen eszméletvesztés,
- az öntudat vagy a koncentráció romlása,
- hirtelen cselekvőképzetlenség,
- az egyensúly vagy mozgáskoordináció romlása,
- jelentős mozgáskorlátozottság.

Látás és hallás terén a következő követelményeknek kell teljesülniük:

4.7.5.2. A látás kapcsolatos követelményeket külön jogszabály állapítja meg.

4.7.5.3. A hallással kapcsolatos követelményeket külön jogszabály állapítja meg.

A megfelelő hallást hang audiogrammal kell igazolni.

4.7.5.4. Várandósság

A várandósságot ideiglenes kizáró oknak tekintik a mozdonyvezetőknél gyenge tűrés vagy patológiás állapot esetén. A munkaadónak biztosítania kell a várandós alkalmazottakat védő jogszabályi rendelkezések alkalmazását.

4.7.6. A járművezetési feladattal kapcsolatos meghatározott követelmények

4.7.6.1. Az időszakos orvosi vizsgálatok gyakorisága

A mozdonyvezetéssel foglalkozó személyzet esetében, a vizsgálatok gyakoriságát külön jogszabály állapítja meg.

4.7.6.2. Az orvosi vizsgálat további tartalma

A mozdonyvezetési feladat esetében az orvosi vizsgálat további kötelező tartalmi elemeit külön jogszabály állapítja meg.

4.7.6.3. A látással kapcsolatos további követelményeket külön jogszabály állapítja meg.

4.7.6.4. A hallással és a beszéddel kapcsolatos további követelményeket külön jogszabály állapítja meg.

4.7.6.5. Testméretek

A személyzet testméreteinek megfelelőnek kell lenniük a járművek biztonságos használatához. A mozdonyvezetők számára nem lehet kötelező vagy engedélyezett meghatározott járműtípusok üzemeltetése, ha a testmagasságuk, a testsúlyuk vagy más fizikai jellemzőjük ezt veszélyessé teszi.

4.7.6.6. Tanácsadás trauma esetén

A munkaadónak megfelelő gondozásban kell részesítenie a személyzet azon tagjait, akiket vonat vezetése közben halálesettel vagy súlyos személyi sérüléssel járó baleset traumatizált.

4.8. Infrastruktúra- és járműnyilvántartás

A 2001/16/EK irányelv 24. cikkének (1) bekezdése szerint:

A tagállamok kötelesek gondoskodni arról, hogy kiadják, és évente frissítsék az infrastruktúrát és a járműveket rögzítő nyilvántartást. Ezeknek a nyilvántartásoknak fel kell tüntetniük az egyes érintett alrendszerek vagy alrendszer részek fő jellemzőit és azok viszonyát a vonatkozó ÁME-kben előírt jellemzőkhöz. Ebből a célból az egyes ÁME-k pontosan megjelölik, hogy milyen információkat kell tartalmazniuk az infrastruktúráról és a járművekről szóló nyilvántartásoknak.

Az ilyen nyilvántartások éves aktualizálása és közzététele miatt nem alkalmasak a "üzemeltetés és forgalomirányítás" alrendszer meghatározott követelményeinek teljesítésére. Ennélfogva ezen ÁME semmit sem határoz meg e nyilvántartásokkal kapcsolatban.

Az infrastruktúrával kapcsolatos egyes adatokat elérhetővé kell tenni a vasúti társaság számára és a járművekkel kapcsolatos egyes adatokat elérhetővé kell tenni a vasúti pályahálózat-működtető számára. Az érintett adatoknak mindkét esetben teljeseeknek és pontosaknak kell lenniük.

4.8.1. Infrastruktúra

Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer vonatkozásában a hagyományos vasúti infrastruktúrával kapcsolatos és a vasúti társaságok számára elérhetővé teendő adatelemeket érintő követelmények a D. mellékletben találhatók. A vasúti pályahálózat-működtető felelős az adatok helyességéért.

4.8.2. Járművek

A járművekkel kapcsolatban az alábbi adatokat kell elérhetővé tenni a vasúti pályahálózat-működtető számára. A jármű üzemeltetője (tulajdonosa) felelős az adatok helyességéért:

- a jármű gyártása során felhasználtak-e olyan anyagokat, amelyek baleset vagy tűz esetén veszélyesek lehetnek (pl. azbeszt);
- az ütközők közötti hossz.

5. Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek

5.1. Fogalommeghatározás

A 2001/16/EK irányelv 2. cikkének d) pontja szerint:

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek "a berendezések olyan elemi rendszerelemei, rendszerelem csoportjai, szerkezeti részegységei vagy egésze, amelyeket beszereltek vagy beszerelni terveznek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát közvetlenül vagy közvetve meghatározó valamely alrendszerbe. A rendszerelem fogalma materiális és immateriális javakat, például szoftvert, egyaránt magában foglal.

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem:

- olyan termék, amely az alrendszerbe való integrálása és ottani használata előtt forgalomba hozható; e tekintetben lehetségesnek kell lennie a megfelelősége vizsgálatának függetlenül attól az alrendszertől, amelybe beépítették;
- vagy olyan immateriális javak, például szoftverek, folyamatok, szervezetek, eljárások stb., amelyek funkcióval bírnak az alrendszerben, és amelyek megfelelőségét igazolni kell az alapvető követelmények teljesülésének biztosítása érdekében.

5.2. A rendszerelemek felsorolása

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekkel a 2001/16/EK irányelv vonatkozó rendelkezései foglalkoznak. Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer tekintetében jelenleg nincsenek a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek.

5.3. A rendszerelemek teljesítménye és előírásai

Amint megállapításra kerülnek a vonat végének jelzésére vonatkozó egységes előírások, lehetséges, hogy ez kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemmé válik. Ekkor előfordulhat, hogy egy további mellékletre lesz szükség a fényerősségi, fényvisszaverési és felerősítési előírások meghatározásához. Lehet, hogy egy jövőbeni változatban további kapcsolódási pontok lesznek az RST ÁME-vel.

6. A rendszerelemek megfelelőségének és/vagy használatra való alkalmasságának vizsgálata és az alrendszer hitelesítése

6.1. Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek

Mivel ezen ÁME még nem határoz meg semmilyen átjárhatósági rendszerelemet, nem történik említés a vizsgálati eljárásokról.

Ha azonban ezt követően átjárhatósági rendszerelemeket határoznak meg, és ezért azok megvizsgálhatók valamely bejelentett szervezettel, egy átdolgozott változat kiegészíthető a vonatkozó egy vagy több értékelési eljárással.

6.2. Üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer

6.2.1. Alapelvek

Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer egy strukturális alrendszer a 2001/16/EK irányelv II. melléklete szerint.

Az egyes elemek azonban szorosan illeszkednek a pályahálózat-működtetőtől vagy a vasúti társaságtól a 2004/49/EK irányelvben meghatározott biztonsági engedély/tanúsítvány megadásához megkövetelt üzemeltetési eljárásokkal és folyamatokkal. A vasúti társaság és a vasúti pályahálózat-működtető igazolja az ezen ÁME követelményeinek való megfelelést. Ezt a 2004/49/EK irányelvben ismertetett biztonságirányítási rendszer segítségével tehetik meg. Jelenleg ezen ÁME egyetlen eleme sem írja elő a bejelentett szervezet által történő külön vizsgálatot.

A megfelelő illetékes hatóság új vagy felülvizsgált biztonsági engedély/tanúsítvány kiadása előtt megvizsgál minden új vagy módosított üzemeltetési eljárást és folyamatot annak bevezetése előtt. Ez a vizsgálat a biztonsági engedély/tanúsítvány kiadási folyamatának részét képezi. Amennyiben ezen ÁME hatálya más tagállamo(ka)t is érint, biztosítani kell az illető tagállammal való koordinációt a vizsgálattal kapcsolatban.

Az alábbiakban ismertetett vizsgálati folyamat sikeres lezárulásától függően az illetékes hatóság engedélyezi a vasúti pályahálózat-működtetőnek vagy a vasúti társaságnak, hogy a 2004/49/EK irányelv 10. és 11. cikkében előírt biztonsági engedély vagy biztonsági tanúsítvány kiadásával együtt bevezesse az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerének vonatkozó elemeit.

Amikor a vasúti pályahálózat-működtető vagy a vasúti társaság új/korszerűsített/megújított olyan üzemeltetési eljárást vezet be, amelyre vonatkoznak ezen ÁME követelményei (vagy jelentősen módosít meglévőket), akkor olyan értelmű kötelezettséget vállal, hogy az ilyen folyamatok összhangban vannak az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer ÁME-vel (vagy annak egy részével az átmeneti időszakban – lásd: 7. fejezet).

6.2.2. Dokumentálási szabályok és eljárások

A 4.2.1. alpontban említett dokumentáció vizsgálata tekintetében az illetékes hatóság felelős annak biztosításáért, hogy a vasúti pályahálózat-működtető és a vasúti társaság által átadott dokumentáció előkészítési folyamata megfelelő mind teljesség, mind pontosság szempontjából.

6.2.3. Vizsgálati eljárás

6.2.3.1. Az illetékes hatóság határozata

A G. melléklettel összhangban, a vasúti pályahálózat-működtető és a vasúti társaság benyújtja a javasolt új vagy módosított üzemeltetési eljárás(ok) leírását.

A 2004/49/EK irányelvben meghatározott biztonsági tanúsítvány/engedély A. része alá tartozóként feltüntetett elemek tekintetében bemutatják azokat azon tagállam illetékes hatóságának, amelyben a társaságot létrehozták.

A 2004/49/EK irányelvben meghatározott biztonsági tanúsítvány / engedély B. része alá tartozóként feltüntetett elemek tekintetében bemutatják azokat az összes érintett tagállam illetékes hatóságának.

A leírásoknak kellően részletezettnek kell lenniük annak érdekében, hogy az egy vagy több illetékes hatóság el tudja dönteni, hogy szükség van-e formális vizsgálatra.

6.2.3.2. Ha vizsgálatra van szükség

Amennyiben az egy vagy több illetékes hatóság úgy határoz, hogy ilyen vizsgálatra van szükség, azt a 2004/49/EK irányelv szerinti biztonsági tanúsítvány / engedély kiadásához / megújításához vezető vizsgálat részeként végzik el.

A vizsgálati eljárás összhangban van a 2004/49/EK irányelv 10. és 11. cikkében előírt biztonságirányítási rendszer vizsgálata és tanúsítása/engedélyezése érdekében létrehozandó közös biztonsági módszerrel.

A vizsgálat elvégzésével kapcsolatos útmutatás az F. mellékletben található.

6.2.4. A rendszer teljesítménye

A 2001/16/EK irányelv 14. cikkének 2. bekezdése arra kötelezi a tagállamokat, hogy rendszeres időközönként ellenőrizzék, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő alrendszerek működtetése és fenntartása összhangban van-e az alapvető követelményekkel. Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer tekintetében a 2004/49/EK irányelvvel összhangban végzik el az ilyen ellenőrzéseket.

7. Végrehajtás

7.1. Alapelvek

Ezen ÁME végrehajtását és az ÁME megfelelő pontjainak való megfelelést az egyes tagállamok az illetékességük alá tartozó vasútvonalakra vonatkozóan összeállítandó végrehajtási tervvel összhangban határozzák meg.

A tervnek figyelembe kell vennie a következőket:

- bármely adott vasútvonal működtetésével kapcsolatos sajátos emberi tényezők,
- valamennyi érintett vasútvonal minden egyes üzemeltetési és biztonsági eleme, és
- hogy a szóban forgó elem(ek) bevezetése:
 - a vasútvonalat használó valamennyi vonattípusra
 - csak meghatározott vasútvonalakra,
 - az összes TEN vasútvonalra,
 - a TEN vasútvonalakon közlekedő valamennyi vonattípusra vonatkozik-e.
- kapcsolat más (CCS, RST, TAF stb.) alrendszerek bevezetésével.

Ekkor minden esetlegesen alkalmazható konkrét kivételt figyelembe kell venni és dokumentálni kell a terv részeként.

A terv megvalósításakor figyelembe kell venni a megvalósítási potenciál különböző szintjeit a következőktől kezdve:

- a vasúti társaság vagy a vasúti pályahálózat-működtető megkezdje a működését, vagy
- bevezetik a vasúti társaság vagy a vasúti pályahálózat-működtető meglévő üzemeltetési rendszereinek megújítását vagy korszerűsítését, vagy
- olyan új vagy korszerűsített energia, jármű vagy ellenőrző-irányító és jelzőrendszereket helyeznek üzembe, amelyekhez egy sor megfelelő üzemeltetési eljárásra van szükség.

Amennyiben a meglévő üzemeltetési rendszerek érintik mind a vasúti pályahálózat-működtető(ke)t, mind a vasúti társaságo(ka)t, a tagállam felelős annak biztosításáért, hogy az ilyen projekteket megvizsgálják, és azzal egyidejűleg üzembe helyezték.

Köztudott, hogy ezen ÁME összes eleme nem valósítható meg teljes mértékben addig, amíg az üzemeltetendő infrastruktúrát, ellenőrző és irányítórendszert stb. nem hangolták össze. Az e fejezetben megállapított útmutatásokat ezért közbenső fázisként kell tekinteni, amely támogatja a célrendszerre való áttérést.

A 2004/49/EK irányelv 10. és 11. cikkével összhangban a tanúsítást/engedélyt ötévente meg kell újítani. A tanúsítás/engedély ilyen megújításához vezető felülvizsgálati eljárás részeként a vasúti társaságnak és a pályahálózat-működtetőnek képesnek kell lennie annak bizonyítására, hogy figyelembe vették az

ÁME előírásait, és indokolniuk kell annak összes olyan elemét, amelynek még nem felelnek meg.

Míg a végcél egyértelműen az ÁME-ben leírt célrendszernek való teljes megfelelés, az áttérés szakaszokban is történhet nemzeti vagy nemzetközi, illetve két- vagy többoldalú megállapodások kidolgozása révén. Az ilyen megállapodások, amelyek létrejöhetnek a pályahálózat-működtetők, a pályahálózat-működtetők és a vasúti társaságok, vagy a vasúti társaságok egymás közötti viszonylatában, mindig tartalmazzák az érintett biztonsági hatóságok által meghatározott adatokat.

Amennyiben a meglévő megállapodások tartalmazzák az üzemeltetéssel és a forgalomirányítással kapcsolatos követelményeket, a tagállamok tájékoztatják a Bizottságot a következő megállapodásokról:

(a) a tagállamok és egy vagy több vasúti társaság vagy vasúti pályahálózat-működtető közötti nemzeti, kétoldalú vagy többoldalú, állandó vagy ideiglenes alapon létrejött és a tervbe vett vasúti szolgáltatás nagyon konkrét vagy helyi jellege által szükségessé tett megállapodások,

(b) a vasúti társaság(ok), vasúti pályahálózat-működtető(k) vagy tagállam(ok) közötti olyan két- vagy többoldalú megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális kölcsönös átjárhatóságot eredményeznek,

(c) egy vagy több tagállam és legalább egy harmadik ország közötti, illetve a tagállamok egy vagy több vasúti társasága vagy vasúti pályahálózat-működtetője és valamely harmadik ország legalább egy vasúti társasága vagy pályahálózat-működtetője között létrejött olyan nemzetközi megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális kölcsönös átjárhatóságot eredményeznek.

A Bizottság értékeli, hogy e megállapodások mennyire egyeztethetők össze az EU joganyaggal, köztük azok megkülönböztetést kizáró rendelkezéseivel, különösen pedig ezzel az ÁME-vel, és megteszi a szükséges intézkedéseket, például felülvizsgálja ezen ÁME-t az esetleges konkrét esetekkel vagy átmeneti intézkedésekkel való kiegészítése érdekében.

A RIV, RIC és PPW megállapodásról és a COTIF eszközökről nem küldenek értesítést, mert azok ismertek.

Az ilyen megállapodások megújíthatók, de csak a működő megállapodások révén történő folytatás érdekében, és csak akkor, ha nincs más alternatíva. Minden meglévő vagy jövőbeni megállapodás módosítása során figyelembe veszik az EU-jogszabályokat, különös tekintettel ezen ÁME-re. A tagállamok értesítik a Bizottságot az ilyen módosításokról vagy új megállapodásokról. Ekkor a fent bemutatott eljárással azonos eljárást alkalmaznak.

7.2. Végrehajtási iránymutatások

Az N. mellékletben bemutatott, csak tájékoztató és nem kötelező jellegű táblázat útmutatóként szolgál arra vonatkozóan, hogy a tagállam mit azonosíthat a 4. fejezetben említett egyes elemek bevezetésének kiváltó okaként.

A bevezetés három különböző elemből áll:

- annak megerősítése, hogy minden meglévő rendszer és eljárás megfelel ezen ÁME követelményeinek;
- bármely meglévő rendszer és eljárás módosítása, hogy megfeleljen ezen ÁME követelményeinek;
- más alrendszerek bevezetéséből eredő új rendszerek és eljárások:
 - új/korszerűsített hagyományos vasútvonalak (INS/ENE),
 - új vagy korszerűsített ETCS jelzőberendezések, GSM-R rádió-berendezések, hőnfutásjelzők stb. (CCS),
 - új járművek (RST)
 - forgalomirányítási telematikai alkalmazások (TAF)

7.3. Konkrét esetek

7.3.1. Bevezetés

Az alábbi különleges esetekben a következő különös rendelkezések megengedettek. E különleges esetek két kategóriába tartoznak:

- a rendelkezések vagy folyamatosan ("P" eset), vagy ideiglenesen ("T" eset) alkalmazandók.
- ideiglenes esetekben ajánlatos, hogy az érintett tagállamok a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban célként kitűzött 2010-ig ("T1" eset), vagy 2020-ig ("T2" eset) feleljenek meg a vonatkozó alrendszernek.

7.3.2. *

A1. Melléklet

ERTMS/ETCS üzemeltetési szabályok

Ez a melléklet az ERTMS/ETCS szabályainak tervezetét tartalmazza. E tervezetek azért szerepelnek itt, hogy általános rálátást adjanak az ilyen szabályok struktúrájára és hatályára. Különösen a 2. szintű ETCS-t érintő szabályokat kell egységes szerkezetbe foglalni az üzemi körülmények között elvégzett vizsgálatok után. A teljes szabálykészletet a CR CCS ÁME-ben szereplő FRS és SRS aktualizált alapadataihoz kell igazítani.

1. Bevezetés

Ez a dokumentum az 1. vagy 2. szintű vasútvonalakkal ellátott, de minden mögöttes rendszert nélkülöző vasútvonalak működésére vonatkozó ERTMS szabályok összefoglalása.

2. Szójegyzék Fenntartva

3. Dokumentumok

3.1. Írásbeli rendelkezések és szöveges üzenetek

A szabályok szerint használandó különböző írásbeli rendelkezések az alábbiak. Az ilyen írásbeli rendelkezésekben szereplő adatok kötelezők, a bemutatott példa tájékoztató jellegű.

3.1.1. 01. ERTMS Írásbeli rendelkezés

01. ERTMS írásbeli rendelkezés
ENGEDÉLY AZ SR-BEN VALÓ INDULÁSHOZ / EOA MELLETTI ELHALADÁSHOZ

Szolgálati hely:	Dátum:/...../.....	Időpont: :
------------------------	--------------------------	------------------------

A sz. vonat vezetője mellett a vágányon (szelvény / jelzőtábla / jelző)	
1	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="checkbox"/> elindulhat SR-ben aktiválás után
2	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="checkbox"/> elhaladhat mellett (jelzőtábla / jelző)
3	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="checkbox"/> haladjon km/h legnagyobb sebességgel és között (szelvény / jelzőtábla / jelző) (szelvény / jelzőtábla / jelző)
	és km/h legnagyobb sebességgel és között (szelvény / jelzőtábla / jelző) (szelvény / jelzőtábla / jelző)
	és km/h legnagyobb sebességgel és között (szelvény / jelzőtábla / jelző) (szelvény / jelzőtábla / jelző)
4	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="checkbox"/> további rendelkezések:

Engedély száma:

Töltse ki a kiemelt sorok üresen hagyott részeit. Húzza át a nem kívánt szöveget a zárójelben (példa: (szelvény / ~~jelzőtábla~~ / jelző).

Csak az X-szel jelölt négyzettel ellátott sorok érvényesek (☒).

3.1.2. 02. ERTMS Írásbeli rendelkezés

02. ERTMS írásbeli rendelkezés
ENGEDÉLY A VONAT RENDKÍVÜLI HELYZETBE KERÜLÉSE UTÁNI ELJÁRÁSHOZ

Szolgálati hely:	Dátum:/...../.....	Időpont: :
------------------------	--------------------------	------------------------

A sz. vonat vezetője mellett a vágányon (szelvény / jelzőtábla / jelző)	
1	☐ elindulhat SR-ben, ha nem érkezett MA,
2	☐ haladjon km/h legnagyobb sebességgel és között (szelvény / jelzőtábla / jelző) (szelvény / jelzőtábla / jelző) és km/h legnagyobb sebességgel és között (szelvény / jelzőtábla / jelző) (szelvény / jelzőtábla / jelző) és km/h legnagyobb sebességgel és között (szelvény / jelzőtábla / jelző) (szelvény / jelzőtábla / jelző)
3	☐ vizsgálja meg a vonalat a következő ok miatt:
4	☐ jelentse a megállapításokat -nak/-nek
5	☐ további rendelkezések:

Engedély száma:

Töltse ki a kiemelt sorok üresen hagyott részeit. Húzza át a nem kívánt szöveget a zárójelben (példa: (szelvény / ~~jelzőtábla~~ / jelző).

Csak az X-szel jelölt négyzettel ellátott sorok érvényesek (☒).

3.1.3. 03. ERTMS Írásbeli rendelkezés

03. ERTMS írásbeli rendelkezés
ÁLLÓ HELYZETBEN MARADÁSI KÖTELEZETTSÉG

Szolgálati hely:	Dátum:/...../.....	Időpont: :
------------------------	--------------------------	------------------------

A sz. vonat vezetője mellett a vágányon (szelvény / jelzőtábla / jelző)	
1	☐ maradjon álló helyzetben-nál/-nél. (szelvény / jelzőtábla / jelző)
2	☐ további rendelkezések:

Engedély száma:

Töltse ki a kiemelt sorok üresen hagyott részeit. Húzza át a nem kívánt szöveget a zárójelben
 (példa: (szelvény / ~~jelzőtábla~~ / jelző).

Csak az X-szel jelölt négyzettel ellátott sorok érvényesek (☒).

3.1.4. 04. ERTMS írásbeli rendelkezés

04. ERTMS írásbeli rendelkezés
ÚJRAINDULÁSI ENGEDÉLY ÁLLÓ HELYZETBEN MARADÁSI UTASÍTÁS UTÁN

Szolgálati hely:	Dátum:/...../.....	Időpont: :
-------------------------------	---------------------------------	-------------------------------

A sz. vonat vezetője mellett a vágányon (szelvény / jelzőtábla / jelző)	
1	☐ újból elindulhat
2	☐ további rendelkezések:

Engedély száma:

Töltse ki a kiemelt sorok üresen hagyott részeit. Húzza át a nem kívánt szöveget a zárójelben (példa: (szelvény / ~~jelzőtábla~~ / jelző).

Csak az X-szel jelölt négyzettel ellátott sorok érvényesek (☒).

3.1.5. 05. ERTMS írásbeli rendelkezés

05. ERTMS írásbeli rendelkezés
CSÖKKENTETT SEBESSÉGGEL TÖRTÉNŐ HALADÁSI KÖTELEZETTSÉG

Szolgálati hely:	Dátum:/...../.....	Időpont: :
------------------------	--------------------------	------------------------

A sz. vonat vezetője mellett a vágányon	
(szelvény / jelzőtábla / jelző)	
1	☐ látra közlekedjen és között (szelvény / jelzőtábla / jelző) (szelvény / jelzőtábla / jelző)
2	☐ haladjon km/h legnagyobb sebességgel és között (szelvény / jelzőtábla / jelző) (szelvény / jelzőtábla / jelző)
	és km/h legnagyobb sebességgel és között (szelvény / jelzőtábla / jelző) (szelvény / jelzőtábla / jelző)
	és km/h legnagyobb sebességgel és között (szelvény / jelzőtábla / jelző) (szelvény / jelzőtábla / jelző)
3	☐ vizsgálja meg a vonalat a következő ok miatt:
	
4	☐ jelentse a megállapításokat-nak/-nek
5	☐ további rendelkezések:
	

Engedély száma:

Töltse ki a kiemelt sorok üresen hagyott részeit. Húzza át a nem kívánt szöveget a zárójelben (példa: (szelvény / ~~jelzőtábla~~ / jelző).

Csak az X-szel jelölt négyzettel ellátott sorok érvényesek (☒).

3.1.6. 06. ERTMS írásbeli rendelkezés

06. ERTMS írásbeli rendelkezés
ENGEDÉLY A VONALSZAKASZ NEM MEGFELELŐSÉGÉNEK FIGYELMEN KÍVÜL HAGYÁSÁRA

Szolgálati hely:	Dátum:/...../.....	Időpont: :
-------------------------------	---------------------------------	-------------------------------

A sz. vonat vezetője mellett a vágányon (szelvény / jelzőtábla / jelző)	
1	☐ hagyja figyelmen kívül a vonalszakasz nem megfelelőségét alkalmatlanságát
2	☐ további rendelkezések:

Engedély száma:

Töltse ki a kiemelt sorok üresen hagyott részeit. Húzza át a nem kívánt szöveget a zárójelben
(példa: (szelvény / jelzőtábla / jelző)).

Csak az X-szel jelölt négyzettel ellátott sorok érvényesek (☒).

3.1.7. ERTMS szöveges üzenetek

Megjelenítendő rögzített üzenet	Villogó üzenet	Hivatkozások
Fel nem szerelt vonalra történő ráhaladás nyugtázása (Ack UN)	x	SRS: 4.6.3, 4.7.2, 5.4.3.7.3
Látra közlekedési mód nyugtázása (Ack OS)	x	SRS: 4.6.3, 4.7.2, 5.9.1.2, 5.9.2.3, 5.9.2.4, 5.9.3.2, 5.9.3.4, 5.9.3.5, 5.9.3.6
Tolatási mód nyugtázása (Ack SH)	x	SRS: 4.4.8.1.9, 4.6.3, 5.7.1.4, 5.7.2.3, 5.7.2.4, 5.7.3.2, 5.7.3.3, 5.7.3.4, 5.7.3.5
Saját felelősségű mód nyugtázása (Ack SR)	x	SRS: 4.7.2
Hátramenet mód nyugtázása (Ack RV)	x	SRS: 5.13.1.4
STM (specific transition modul) nyugtázása (Ack STM ...)	x	SRS: 4.4.16, 4.4.17
Túlhaladás nyugtázása (Ack train trip)	x	SRS: 3.14.1, 4.4.13.1.4, 4.4.14.1.1, 4.6.3, 4.7.2, 5.11.1.1
Átmenet _ szintre (Ack transition to level _)	x	SRS: 4.7.2, 5.10.4.1, 5.10.4.3, 5.10.4.4
Kommunikációs lefedettség megszűnt (Communication session terminated)		SRS: 3.5.5, 5.15.4
Nincs rádiókapcsolat az RBC-vel (radio block centre) (No radio connection with RBC)		SRS: 3.5.3.7
Az útvonal nem alkalmas (Route unsuitable)		SRS 3.12.2.4
Rendszerhiba X miatt (SF because of x)		SRS: 4.4.5
Tolatás visszautasítása (SH refused)		SRS 5.6.3, 4.7.2
Tolatási engedély nem érkezett (SH granted not received)		SRS 5.6.4.1.1
Szintátmenet --- szintre (Transition to level ---)		SRS: 4.7.2, 5.10.4.1, 5.10.4.3, 5.10.4.4
Tolatási engedélyre várás (Waiting for SH)		SRS: 5.6.3, 4.7.2

Megerősítendő szöveges üzenet:

Megjelenítendő rögzített üzenet	Villogó üzenet	Hivatkozások
Adatátviteli hurok hibája (Failure of LTM)		SRS:
Euroradio hibája (Failure of Euroradio)		SRS:

3.2. Helyzetek - szabályok
Szándékosan üresen hagyva.

4. ERTMS vonatkategóriák

4.1. Hatály és cél

Ez a dokumentum az ERTMS vonatkategóriákat határozza meg.

4.2. Fogalommeghatározás

Az ERTMS vonatkategória a járművek jellegétől és a környezeti jellemzőktől függ. E kategória megjelölését egy kétbetűs jelzés teszi egyénivé.

A jelzések a következők:

- BT az alapvonat esetében,
- AT az aktív billenőkocsi vonatok esetében,
- PT a passzív billenőkocsi vonatok esetében,
- CW az oldalszélre érzékeny vonatok esetében.

Az ERTMS vonatokat az alábbiak határozzák meg:

- csak a járművekre vonatkozó egyetlen jelzés,
- vagy a járművekre és a környezeti jellemzőkre vonatkozó jelzések kombinációja.

5. Vonat több mozdonnyal közlekedésének előkészítése

5.1. Helyzetek

Szándékosan üresen hagyva.

5.2. Szabályok

Szándékosan üresen hagyva.

6. Üzembe helyezés az aktiváló vágányon

6.1. Helyzetek

A mozdonyvezető felkészült az indulásra és a vontatójármű SB-ben (készenlét üzemmódban) van.

6.2. Szabályok

A fedélzeti rendszer kérésére a mozdonyvezető:

- beírja, újból beírja vagy újból érvényesíti a mozdonyvezetőazonosítót és a vonat közlekedési számát,
- kiválasztja a megfelelő ERTMS/ETCS szintet a nemzeti szabályokkal összhangban.

6.2.1. A vontatójárműnek vonatként kell mozognia

A mozdonyvezető:

- beírja a vonat adatait ("Adatbeírás" szabály),
- lenyomja a "Start" gombot.

6.2.1.1. 0. szinten

A rendszer visszaigazolást kér az UN („nincs kiépített” üzemmód) számára.

A DMI-n a következő üzenet jelenik meg: "Ack UN" (fel nem szerelt vonalra történő ráhaladás nyugtázása).

A mozdonyvezető a DMI-n megjelenő jelzésnek megfelelően reagál ("Reagálás a DMI/jelzőrendszer utasításainak megfelelően" szabály).

6.2.1.2. 1. szinten

A rendszer visszaigazolást kér az SR („saját felelősség üzemmód”) számára.

A DMI-n a következő üzenet jelenik meg: "Ack SR" („saját felelősség” mód nyugtázása).

A mozdonyvezető a DMI-n megjelenő jelzésnek megfelelően reagál ("Reagálás a DMI/jelzőrendszer utasításainak megfelelően" szabály).

6.2.1.3. 2. szinten

Szándékosan üresen hagyva.

6.2.1.4. STM (speciális átviteli modul) szinten

A rendszer visszaigazolást kér az STM... számára.

A DMI-n a következő üzenet jelenik meg: "Ack STM..." (STM nyugtázása).

A mozdonyvezető a nemzeti szabályokat alkalmazza.

6.2.2. A vontatójárműnek SH-ban (tolatás üzemmód) kell mozognia

A mozdonyvezető felkészül a tolatásra ("Tolatási mozgások végrehajtása SH-ban" szabály)

6.2.3. A vontatójárműnek NL-ben (nem vezérelt üzemmód) kell mozognia

A mozdonyvezető felkészül a többgépes továbbításra ("A vonat felkészítése többgépes továbbításra" szabály).

7. Vonat többgépes továbbításának befejezése

7.1. Helyzetek

Szándékosan üresen hagyva.

7.2. Szabályok

Szándékosan üresen hagyva.

8. Tolatási mozgás végrehajtása SH-ban (tolatás üzemmód)

8.1. Helyzetek

A járműveket SH-ban (tolatás üzemmódban) kell mozgatni.

8.2. Szabályok

8.2.1. Manuális belépés az SH-ba (tolatás üzemmód)

Mielőtt engedélyezné, hogy a mozdonyvezető kiválassza az SH-t, a jelzést adó:

- ellenőrzi, hogy a nemzeti szabályok szerint teljesül-e a tolatás összes feltétele,
- megadja a mozdonyvezetőnek az elvégzendő mozgással kapcsolatos összes szükséges információt.

A mozdonyvezető csak akkor választja ki az SH-t, amikor arra engedélyt kapott a jelzést adótól.

A mozdonyvezető csak álló helyzetben választja ki az SH-t.

2. szinten a következő üzenet jelenik meg a DMI-n: "Waiting for SH" (tolatási engedélyre várás).

8.2.1.1. Megadják a tolatási engedélyt.

A fedélzeti rendszer SH-ra vált.

A mozdonyvezető a DMI-n megjelenő jelzésnek megfelelően reagál ("Reagálás a DMI/jelzőrendszer utasításainak megfelelően" szabály) és nemzeti szabályokat alkalmaz.

8.2.1.2. Elutasítják a tolatási engedélyt, vagy 2. szinten nem érkezik válasz a tolatási kérelemre.

Amikor a DMI-n a következő üzenet jelenik meg:

- "SH refused" (tolatás visszautasítása), vagy
- "SH granted not received" (tolatási engedély nem érkezett), vagy
- "Communication session terminated" (kommunikációs lefedettség megszűnt),

a mozdonyvezető kapcsolatba lép a jelzést adóval.

A mozdonyvezető és a jelzést adó a nemzeti szabályokat alkalmazza.

8.2.2. Automatikus belépés az SH-ba

A mozdonyvezető visszaigazolja a következő üzenetet: "Ack SH" (tolatás nyugtázása).

A mozdonyvezető a DMI-n megjelenő jelzésnek megfelelően reagál ("Reagálás a DMI/jelzőrendszer utasításainak megfelelően" szabály) és nemzeti szabályokat alkalmaz.

8.2.3. Kilépés SH-ból

Amikor a tolatási mozgás leállt, és az SH-ban végzett minden tolatási mozgás befejeződött, a mozdonyvezető kilép az SH-ból, és tájékoztatja a jelzést adót.

9. Adatok beírása

9.1. Helyzetek

Az adatok beírására a vonat indításához van szükség:

- aktiváláskor,
- minden olyan esetben, amikor az adatokat módosítani kell; a módosítások oka lehet például:

- a vonat módosítása a fuvardokumentumok szerint,
- a járművek jellemzőit érintő meghibásodás,
- a vonatnak nyújtott segítség.

9.2. Szabályok

Az első elindulás előtt a vonatot előkészítő személynek ellenőriznie kell, hogy a vonat megfelel-e az ERTMS kategóriának, és a mozdonyvezető ellenőrzi a vonat adatainak elérhetőségét.

Az első elindulás előtt a mozdonyvezető ellenőrzi a vonat adatainak elérhetőségét és megismerkedik ezekkel az adatokkal. Ugyanez vonatkozik a mozdonyvezetők váltására is.

9.2.1. Adatok beírása

A – Általános eset

A feladat teljesítéséhez a vonatot előkészítő személy beírja és/vagy megerősíti a következő adatokat:

- a vonat adatai,
- kiegészítő adatok.

A vonat adatai a járművek jellemzőire vonatkozik, és a következőket tartalmazzák:

- a vonat közlekedési száma,
- a vonat maximális sebessége,
- ERTMS vonatkategória,
- a vonat hossza,
- fékezési adatok,
- áramellátás,
- rakszelvény,
- tengelyterhelés,
- légmentes rendszerrel felszerelt vonat,
- az elérhető STM-ek (speciális átviteli modul) felsorolása.

A kiegészítő adatok olyan egyéb paraméterekre vonatkoznak, amelyekre szükség lehet a feladat végrehajtásához, és a következőket tartalmazzák:

- a mozdonyvezető azonosítója,
- ERTMS/ETCS szint,
- RBC (rádiós irányítóközpont) azonosító / telefonszám,
- tapadási tényező,
- és amennyiben az út szükségessé teszi, az aktiválandó STM, a további STM adatokat is ideértve.

B – A többgépes továbbítás esete (később töltendő ki)

9.2.1.1. Motorvonat

Motorvonat esetén az alapadatok megerősítése előtt a vonatot előkészítő személynek meg kell bizonyosodnia arról, hogy a járművek műszaki állapota lehetővé teszi-e a már tárolt adatok használatát.

Motorvonat esetében a vonatot előkészítő személynek ellenőriznie kell a járművek azon berendezéseit, amelyek hatással lehetnek a vonat adataira:

- a vonat előkészítése után az indulási állomáson,
- a vonat összeállításának minden módosítása után (akár állomáson, akár máshol történt),
- az adatok módosítását eredményező műszaki hiba után.

Ha nincsenek meghatározott korlátozások, a vonatot előkészítő személy érvényesíti a DMI-n megjelenő valamennyi adatot.

Ha vannak meghatározott korlátozások, a vonatot előkészítő személy:

- meghatározza az új adatokat egy műszaki dokumentum szerint,
- kijavítja ezeket az adatokat,
- érvényesíti az új adatokat.

9.2.1.2. Egyéb vonatok

A vonatot előkészítő személy a vonatterhelési kimutatást használja a vonat adatainak beírásához.

9.2.2. Az adatok megváltoztatása

Ha menet közben adatváltoztatásra van szükség, a mozdonyvezető figyelembe veszi az új adatokat.

Ha meg kell változtatni a tapadási tényezőt, a nemzeti szabályok az irányadók.

9.2.2.1. Motorvonat

A mozdonyvezető:

- meghatározza az új adatokat egy műszaki dokumentum szerint,
- ellenőrzi, hogy a vonat megfelel-e az ERTMS kategóriájának,
- kijavítja ezeket az adatokat,
- érvényesíti az új adatokat.

Szükség esetén valamennyi megváltoztatandó adattal megteszi ugyanezt.

9.2.2.2. Egyéb vonatok

A vonatot előkészítő személy módosítja a vonatterhelési kimutatást, vagy újat tölt ki minden alkalommal, amikor a vonat jellemzői megváltoznak. Vonatot előkészítő személy hiányában a mozdonyvezető aktualizálja a vonatterhelési kimutatást.

A vonat új adatainak beírásához a mozdonyvezető:

- új vonatterhelési kimutatást használ,
- kijavítja az adatokat,
- érvényesíti az új adatokat.

10. A vonat indítása

10.1. Helyzetek

A vonat készen áll az indulásra a kiinduló állomáson vagy egy menetrend szerinti megállás után

10.2. Szabályok

A mozdonyvezető a következők után indulhat el:

- engedélyt kapott a vonat indulására vonatkozóan,
- a nemzeti szabályok szerint teljesülnek a vonatközlekedés feltételei.

A mozdonyvezető a DMI-n megjelenő jelzésnek megfelelően reagál ("Reagálás a DMI/jelzőrendszer utasításainak megfelelően" szabály).

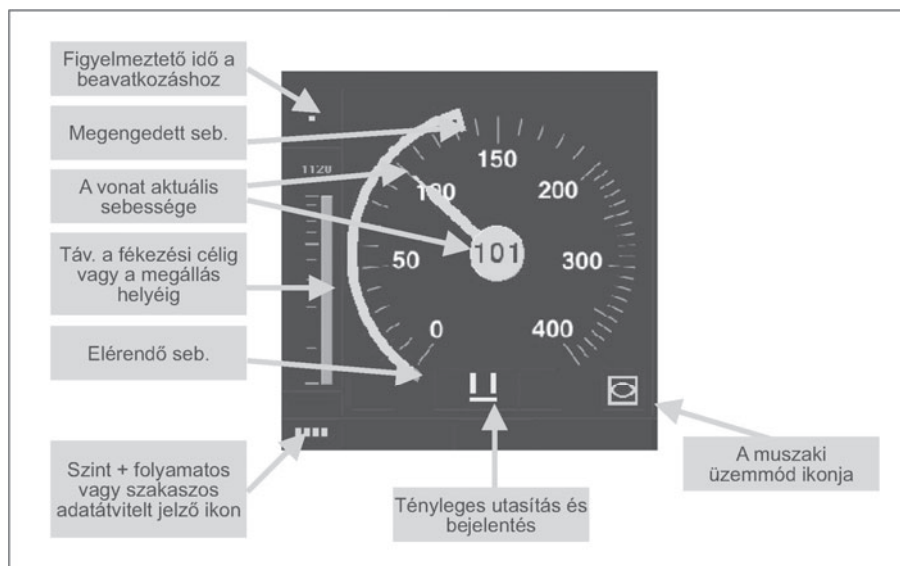
A mozdonyvezető tájékoztatja a jelzést adót, ha az indulás idején a vonat nem kapott engedélyt a vonat indulására vonatkozóan.

11. Reagálás a DMI/jelzőrendszer utasításainak függvényében

11.1. A DMI bemutatása

A különböző helyzetek a 2. rész bekezdéseiben találhatók a DMI információjától függően.

11.1.1. Vizuális jelzések



11.1.2. Hangjelzések

A hallható tájékoztatást kiegészítő tájékoztatásnak tekintik.

A hallható tájékoztatás célja, hogy felhívja a mozdonyvezető figyelmét a DMI-n vizuálisan megjelenő új információkra.

Alapvető hangjelzések:

Rövid mély	0
Hosszú magas	#

11.2. Szabályok

11.2.1. A DMI jelzések/írásbeli rendelkezések elsőbbsége

A mozdonyvezető engedelmeskedik a DMI-n kapott utasításoknak. Ezek az utasítások elsőbbséget élveznek minden vonatkozó pályamenti jelzéssel szemben, kivéve a nemzeti szabályozásban meghatározott vészjelzéseket.

Az írásbeli rendelkezések elsőbbséget élveznek a DMI-n kapott utasításokkal szemben, amikor alacsonyabb megengedett vagy kioldási sebesség jelenik meg.

11.2.2. A DMI jelzései

Amikor a következő ábra / szöveges üzenet jelenik meg	Családnév	Támogató hangjelzés	Helyzet	A mozdonyvezető
	0. szint	00		- nemzeti szabályokat alkalmaz.
	1. szint	00		- 1. szintű szabályokat alkalmaz.

Amikor a következő ábra / szöveges üzenet jelenik meg	Családnév	Támogató hangjelzés	Helyzet	A mozdonyvezető
	2. szint	00		- 2. szintű szabályokat alkalmaz.
Átmenet --- szintre (Transition to level ---)		00		- szintű szabályok alkalmazását kezdi meg az átmeneti ponton.
Átmenet _ szintre nyugtázása (Ack transition to level _ _ _) (villog)		00		- visszaigazolja a szöveges üzenetet, - 0. vagy STM szinten nemzeti szabályokat alkalmaz.
STM nyugtázása (Ack STM) (villog)		00		- visszaigazolja a szöveges üzenetet, - nemzeti szabályokat alkalmaz.
Fel nem szerelt vonalra történő ráhaladás nyugtázása (Ack UN) (villog)		00		- visszaigazolja a szöveges üzenetet.
	„nincs kiépített” üzemmód (UN)	00		- nemzeti szabályokat alkalmaz.
 (világosszürke)	„teljes felügyelet” üzemmód (FS)			- nem lépi túl a megengedett sebességet, - betartja a feltüntetett célsebességet az előre jelzett távolságon.
„látra közlekedési” üzemmód nyugtázása (Ack OS) (villog)		00		- visszaigazolja a szöveges üzenetet, - és megkezdí vagy folytatja a látra közlekedést.
 (világosszürke)	„látra közlekedés” üzemmód (OS)	00		- megkezdí vagy folytatja a látra közlekedést, amíg az OS ábra látható, - nem lépi túl az OS esetében megállapított legnagyobb sebességet, - 1. szinten ellenőrzí a pályamenti jel állását, elhalad egy elhaladási állás előtt, és folytatja a látra közlekedést.

Amikor a következő ábra / szöveges üzenet jelenik meg	Családnév	Támogató hangjelzés	Helyzet	A mozdonyvezető
„saját felelősségű mód nyugtázása” (Ack SR) (villog)		oo		- először: - 1. szinten engedélyt kap a vonat mozgatására, - 2. szinten a jelzést adótól kap: - engedélyt az SR-ben való elindulásra és az EOA-n való áthaladásra a 01. ERTMS írásbeli rendelkezés útján, vagy - engedélyt a vonat rendkívüli helyzetbe kerülése utáni eljárásra a 02. ERTMS írásbeli rendelkezés útján, - ellenőrzi a következők legnagyobb mértékű sebességkorlátozását: - menetrend / útvonalkönyv, - írásbeli rendelkezés, - az SR legnagyobb sebessége, - ezt követően visszaigazolja a szöveges üzenetet, - és előkészíti az indulást („Vonat indulása” szabály).
 (világosszürke)	„saját felelősség” üzemmód S _R			- látra közlekedik, amíg írásbeli rendelkezést nem kap arról, hogy nem szükséges látra közlekednie, - nem lépi túl a következők legnagyobb mértékű sebességkorlátozását: - menetrend / útvonalkönyv, - írásbeli rendelkezés, - az SR legnagyobb sebessége, - 1. szinten ellenőrzi a pályamenti jelzés állását: a) megállítja a vonatot egy Megállj jelzés előtt, b) elhalad az elhaladási állás előtt, és továbbhalad a látra közlekedés szabályai szerint - 2. szinten megáll a következő jelzőtábla előtt, kapcsolatba lép a jelzést adóval, és követi az utasításait, ha a vonat eléri ezt a pontot az SR-ben.

Amikor a következő ábra / szöveges üzenet jelenik meg	Családnév	Támogató hangjelzés	Helyzet	A mozdonyvezető
Tolatási mód nyugtázása (Ack SH) (villog)		● ●		- először ellenőrzi, hogy ismeri-e a végrehajtandó mozgást, - ezt követően visszaigazolja a szöveges üzenetet.
 (világosszürke)	„tolatás” üzemmód (SH)			- nemzeti tolatási szabályokat alkalmaz.
Túlhaladás nyugtázása (Ack train trip) (villog)		● ●		- intézkedéseket tesz a vonat rendkívüli helyzetbe kerülésére adott válaszként („A vonat rendkívüli helyzetbe kerülésére adott válaszintézkedések” szabály).
Hátramenet mód nyugtázása (Ack RV)		● ●		- visszaigazolja a szöveges üzenetet.
 (sötétzöld)	„hátramenet” üzemmód RV			- vészhelyzeti meghajtásra vált, - nem lépi túl az RV esetében megállapított legnagyobb sebességet, - és figyelembe veszi a céltávolságokat.
 (narancssárga)	Áramszedők le	● ●		- leengedi az áramszedőket.
 (sárga)	Áramszedők fel	● ●		- tudomásul veszi, hogy felemelheti az áramszedőket.
 (sárga) + az áramellátási rendszer jelzése szöveges üzenetként, pl. „1500 V =”	Áramszedők fel, a feszültség feltünteté- sével	● ●		- tudomásul veszi, hogy felemelheti az áramszedőket a bejelentett áramellátási rendszer kiválasztása után

Amikor a következő ábra / szöveges üzenet jelenik meg	Családnév	Támogató hangjelzés	Helyzet	A mozdonyvezető
 (szürke)	Semleges szakasz	o o		- kikapcsolja a fő áramellátást.
 (sárga)	Semleges szakasz	o o		- kikapcsolva tartja a fő áramellátást.
 (sárga)	Megállási tilalom	o o		- lehetőleg nem áll meg.

11.2.3. A fékek közbeavatkozása a sebességhatár túllépése esetén

11.2.3.1. Helyzet

Az ETCS fékez, mert a vonat túllépte a sebességhatárt.

Ha a beavatkozás feloldható, az ábra villogni kezd, amikor a beavatkozás biztonságosan leállítható.

11.2.3.2. Szabályok

A következő kép megjelenésekor	Támogató hangjelzés	A mozdonyvezetőnek szabad:
1. A vonat túllépi a sebességhatárt.  ebben a példában: - aktuális sebesség: 140 km/h, - megengedett sebesség: 110 km/h Az üzemi fék aktiválódott	o # (szakaszos)	

2. Az aktuális sebesség kisebb vagy egyenlő, mint a megengedett sebesség  ebben a példában: - aktuális sebesség: 140 km/h, - megengedett sebesség: 105 km/h Az üzemi fék ábrája villogni kezd.		- kioldani a féket, amint a vonat aktuális sebessége a megengedett sebesség alá csökkent.
---	--	--

11.2.4. Kioldási sebesség

11.2.4.1. Helyzet

A vonat közeledik az EOA-hoz, és kioldási sebesség jelenik meg a DMI-n.

11.2.4.2. Szabályok

A következő kép megjelenésekor	Támogató hangjelzés	A mozdonyvezetőnek szabad:
 ebben a példában: - tényleges sebesség: 20 km/h, - megengedett sebesség: 50 km/h - leoldási sebesség: 26 km/h 	• •	- nem lépi túl a megengedett sebességet, - csökkenti a sebességet a DMI jelzésének megfelelően, - 1. szinten ellenőrzi a pályamenti jelző állását: a) megállítja a vonatot egy Megállj jelzés előtt, b) továbbhalad a továbbhaladási állás előtt anélkül, hogy túllépné a jelzett leoldási sebességet, - 2. szinten túllépheti az EOA-t, hogy megálljon egy jelzőtábla vagy ütközőbak előtt.

ebben a példában: - tényleges sebesség: 19 km/h, - megengedett sebesség: 26 km/h, - fékgörbe a célpozícióig: 9 km/h, - leoldási sebesség: 26 km/h.		
--	--	--

12. Az 1. szint általános elvei

12.1. Hatály és cél

Ez a dokumentum az 1. szint minden helyzetében alkalmazandó és a különösen ezen a szinten előírt (más szintekkel nem közös) általános elvekről és szabályokról szól.

12.2. Elvek

A mozdonyvezető ismeri a következőket:

- a figyelembe veendő pályamenti jelzések,
- a pályamenti jelzések olyan megállásra felszólító állásai, amelyek mellett nem haladhat el,
- a pályamenti jelzések olyan továbbhaladásra felszólító állásai, amelyek mellett elhaladhat. A továbbhaladási állások különböztetik meg azokat a jelzéseket, amelyek mellett korlátozás nélkül el lehet haladni azoktól, amelyek mellett meghatározott korlátozásokkal lehet elhaladni a nemzeti szabályok szerint.

13. Látra közlekedés

13.1. Helyzetek

A mozdonyvezetőnek látra kell közlekednie üzemi szempontból, függetlenül a műszaki üzemmódtól.

13.2. Szabályok

Amikor a mozdonyvezetőnek látra kell közlekednie, köteles:

- óvatosan haladnia, korlátoznia a sebességet, figyelembe vennie a belátható vasútpályát, hogy képes legyen megállni minden vonat, EOA (menetengedély vége), megállj jelzés vagy akadály előtt,
- nem túllépni a látra közlekedés esetében megállapított legnagyobb sebességet.

14. A fedélzeti rendszer meghibásodásainak kezelése

14.1. Helyzetek

A fedélzeti rendszer meghibásodását észlelték.

14.2. Szabályok

14.2.1. A hurokátviteli modult (LTM) érintő meghibásodás

A mozdonyvezető a következő üzenetet észleli a DMI-n: "failure of LTM" („adatátviteli hurok hibája”).

Kapcsolatba lép a jelzést adóval; a mozdonyvezető és a jelzést adó a nemzeti szabályokat alkalmazza.

14.2.2. A Balise átviteli modult (BTM) érintő meghibásodás

A mozdonyvezető leválasztja a fedélzeti modult, és tájékoztatja a jelzést adót; a mozdonyvezető és a jelzést adó a nemzeti szabályokat alkalmazza.

14.2.3. Az Euroradiót érintő meghibásodás

A mozdonyvezető a következő üzenetet észleli a DMI-n: "failure of Euroradio" („Euroradio hibája”).

a) a vontatójármű előkészítése közben:

- 2. szinten a mozdonyvezető kéri a vontatójármű cseréjét.
- ha a vontatójárművet el kell mozgatni, a jelzést adó engedélyezi, hogy a mozdonyvezető átlépje az EOA-t ("EOA engedélyezett átlépése" szabály).
- ha a vontatójárművet nem kell megmozdítani, a mozdonyvezető kikapcsolja a fedélzeti rendszert.

Minden más szinten a mozdonyvezető tájékoztatja a jelzést adót; a mozdonyvezető és a jelzést adó a nemzeti szabályokat alkalmazza.

b) menet közben:

- 1. szinten, feltöltési funkcióval, a mozdonyvezető rádión tájékoztatja a jelzést adót. A mozdonyvezető és a jelzést adó a nemzeti szabályokat alkalmazza.
- 2. szinten a mozdonyvezető intézkedéseket tesz a rádiós összeköttetés hiánya esetén ("A rádióösszeköttetés hiányának kezelése" szabály).

14.2.4. A DMI-t érintő meghibásodás

a) A vontatójármű előkészítése közben:

- a mozdonyvezető kéri a vontatójármű cseréjét.

Ha a vontatójárműt el kell vontatni, a mozdonyvezető tájékoztatja a jelzést adót; a mozdonyvezető és a jelzést adó a nemzeti szabályokat alkalmazza.

Ha a vontatójárművet nem kell vontatni, a mozdonyvezető kikapcsolja a fedélzeti rendszert.

b) Menet közben:

Ha a DMI adatai nem jeleníthetők meg, a mozdonyvezető megállítja a vonatot, és tájékoztatja a jelzést adót; a mozdonyvezető és a jelzést adó a nemzeti szabályokat alkalmazza.

14.2.5. Egyéb meghibásodások

A mozdonyvezető a következő üzenetet észleli a DMI-n: "SF because of x" („rendszerhiba x miatt”).

a) A vontatójármű előkészítése közben:

- a mozdonyvezető kéri a vontatójármű cseréjét.

Ha a vontatójárműnek tovább kell haladnia, a mozdonyvezető leválasztja a fedélzeti rendszert, és tájékoztatja a jelzést adót; a mozdonyvezető és a jelzést adó a nemzeti szabályokat alkalmazza.

Ha a vontatójárművet nem kell megmozdítani, a mozdonyvezető kikapcsolja a fedélzeti rendszert.

b) Menet közben

Megállás után a mozdonyvezető leválasztja a fedélzeti modult, és tájékoztatja a jelzést adót; a mozdonyvezető és a jelzést adó a nemzeti szabályokat alkalmazza.

15. Üzembe helyezés az aktiváló vágányokon kívül

15.1. Helyzetek

A mozdonyvezetőnek aktiválnia kell a vonatot, és a vontatójármű SB-ben (készenlét) van.

15.2. Szabályok

A fedélzeti rendszer kérésére a mozdonyvezető:

- beírja, újból beírja, vagy újból érvényesíti a mozdonyvezető azonosítót és a vonat számát,
- kiválasztja a megfelelő ERTMS/ETCS szintet a nemzeti szabályokkal összhangban,
- beírja, újból beírja, vagy újból érvényesíti az RBC azonosítót és/vagy a telefonszámot a nemzeti szabályokkal összhangban.

15.2.1. A vontatójárműnek vonatként kell mozognia

A mozdonyvezető:

- beírja a vonat adatait ("Adatbeírás" szabály),
- lenyomja a "Start" gombot.

15.2.1.1. 0. szinten

A rendszer visszaigazolást kér az UN („nincs kiépített üzemmód”) számára.

A DMI-n a következő üzenet jelenik meg: "Ack UN" („fel nem szerelt vonalra történő ráhaladás nyugtázása”).

A mozdonyvezető a DMI-n megjelenő jelzésnek megfelelően reagál ("Reagálás a DMI/jelzőrendszer utasításainak megfelelően" szabály).

15.2.1.2. 1. szinten

A rendszer visszaigazolást kér az SR („saját felelősség” üzemmód) számára.

A DMI-n a következő üzenet jelenik meg: "Ack SR" („saját felelősségű mód” nyugtázása”).

A mozdonyvezető a DMI-n megjelenő jelzésnek megfelelően reagál ("Reagálás a DMI/jelzőrendszer utasításainak megfelelően" szabály).

15.2.1.3. 2. szinten

Amikor a DMI-n a következő üzenet jelenik meg: "No radio connection with the RBC" (Nincs rádiókapcsolat az RBC-vel), a mozdonyvezető ellenőrzi az RBC (rádiós irányítóközpont) azonosítóját és telefonszámát, és szükség esetén kijavítja azokat.

a) már létrejött a rádióösszeköttetés:

a1) a rendszer MA-t (menetengedély) ad ki: a mozdonyvezető a DMI-n megjelenő jelzésnek megfelelően reagál ("Reagálás a DMI/jelzőrendszer utasításainak megfelelően" szabály).

a2) a rendszer visszaigazolást kér az SR („saját felelősségű mód”) számára: a DMI-n a következő üzenet jelenik meg: "Ack SR" („saját felelősségű mód” nyugtázása).

Az üzenet visszaigazolása előtt a mozdonyvezető:

- engedélyt kér a jelzést adótól az SR-ben való elindulásra a 01. ERTMS írásbeli rendelkezés útján,
- ellenőrzi, hogy az írásbeli rendelkezés a vonatára és annak aktuális helyére vonatkozik-e.

Mielőtt engedélyezné a mozdonyvezető számára az SR-ben való elindulást, a jelzést adó biztosítja az elhagyandó és a következő jelzőtábla közötti pályaszakasszal kapcsolatosan az alábbiakat:

- ellenőrzi, hogy az útvonal minden feltétele teljesül-e a nemzeti szabályokkal összhangban,
- ellenőrzi, hogy a sebességkorlátozások alacsonyabbak-e, mint az SR legnagyobb sebessége, és felveszi azokat a 01. ERTMS írásbeli rendelkezésbe,
- ellenőrzi, hogy szükségesek-e más korlátozások és/vagy utasítások, és felveszi azokat a 01. ERTMS írásbeli rendelkezésbe.

A jelzést adó kiadja a 01. ERTMS írásbeli rendelkezést.

A mozdonyvezető a DMI-n megjelenő jelzésnek megfelelően reagál ("Reagálás a DMI/jelzőrendszer utasításainak megfelelően" szabály).

Ha a vonat nincs közel az általa elérendő első jelzőtáblához, a mozdonyvezető megállítja a vonatot az ilyen jelzőtábla előtt, és meggyőződik róla, hogy az írásbeli rendelkezés erre vonatkozik.

b) Még nem jött létre a rádióösszeköttetés:

Ha az RBC-vel (rádiós irányítóközpont) való összeköttetést nem lehet újból létrehozni, és a vonatnak tovább kell haladnia, a jelzést adó engedélyezi a mozdonyvezetőnek, hogy átlépje az EOA-t (menetengedély vége) ("EOA engedélyezett átlépése" szabály). Ebben a konkrét esetben a jelzést adó nem adhat felmentést a mozdonyvezetőnek az alól, hogy látra közlekedjen az SR-ben.

15.2.1.4. STM szinten

A rendszer visszaigazolást kér az STM...(speciális átviteli modul) számára.

A DMI-n a következő üzenet jelenik meg: "Ack STM..." („STM nyugtázása”).

A mozdonyvezető a nemzeti szabályokat alkalmazza.

15.2.2. A vontatójárműnek SH-ban („tolatás” üzemmód) kell mozognia

A mozdonyvezető felkészül a tolatásra ("Tolatási mozgások végrehajtása SH-ban" szabály)

15.2.3. A vontatójárműnek NL-ben („nem vezérelt” üzemmód) kell mozognia

A mozdonyvezető felkészül a többgépes továbbításra ("A vonat felkészítése többgépes továbbításra" szabály).

16. Vonat többgépes továbbításának előkészítése segítségnyújtás esetén

16.1. Helyzetek

A nem első motor és a vonat már össze van kapcsolva, és a nem első motor fedélzeti ERTMS-ETCS berendezése készen áll az SB-re való átváltásra.

16.2. Szabályok

Szándékosan üresen hagyva.

17. A vonat befejezése segítségnyújtás után

17.1. Helyzetek

A kiszolgáló vontatójárművet le kell választani a vonatról.

17.2. Szabályok

Szándékosan üresen hagyva.

18. Az 1. és a 2., illetve a 2. és az 1. szint közötti átmeneti pont átlépése üzemzavar esetén

18.1. Helyzetek

A rádióösszeköttetés nem hozható létre a 2. szintű területre való belépéskor.

Az átmeneti pont átlépésekor nem történik átlépés.

18.2. Szabályok

18.2.1. A rádióösszeköttetés nem hozható létre

Amikor a DMI-n a következő üzenet jelenik meg: "No radio connection with the RBC" (Nincs rádiókapcsolat az RBC-vel), a mozdonyvezető ellenőrzi az RBC azonosítóját és telefonszámát, és szükség esetén kijavítja azokat.

Ha az RBC-vel való összeköttetést nem lehet létrehozni, és a vonatnak tovább kell haladnia, a jelzést adó engedélyezi a mozdonyvezetőnek, hogy haladjon el az EOA mellett ("EOA engedélyezett átlépése" szabály).

18.2.2. Az átmeneti pont átlépésekor nem történik meg az átlépés.

18.2.2.1. Ha a vonat rendkívüli helyzetbe került

A mozdonyvezető és a jelzést adó intézkedéseket tesz a vonat rendkívüli helyzetbe kerülésére adott válaszként ("A vonat rendkívüli helyzetbe kerülésére adott válaszingtézkedések" szabály).

Álló helyzet esetén a mozdonyvezető:

- ellenőrzi a kiválasztandó szintet,
- megváltoztatja a szintet,
- újból elindul a DMI-n megjelenő jelzésnek megfelelően ("Reagálás a DMI/jelzőrendszer utasításainak megfelelően" szabály).

18.2.2.2. SR-ben („saját felelősségű mód”)

A mozdonyvezető:

- megállítja a vonatot,
- alkalmazza a 2.2.3. pontot.

18.2.2.3. Minden más esetben

A mozdonyvezető:

- tájékoztatja a jelzést adót,
- álló helyzet esetén ellenőrzi a kiválasztandó szintet,
- megváltoztatja a szintet,
- újból elindul a DMI-n megjelenő jelzésnek megfelelően ("Reagálás a DMI/jelzőrendszer utasításainak megfelelően" szabály).

19. Nem tervezett ideiglenes sebességkorlátozások kezelése

19.1. Helyzetek

A nem tervezett ideiglenes sebességkorlátozásokat kezelni kell.

19.2. Szabályok

Amikor a jelzést adó azt a tájékoztatást kapja, hogy nem tervezett ideiglenes sebességkorlátozás szükséges:

- megállítja a már az érintett pályaszakaszon lévő vonatot,
- megakadályozza más vonatok belépését erre a pályaszakaszra.

Mielőtt útvonalat állapítana meg a vonat érintett pályaszakaszon való haladása számára, a jelzést adó közli a mozdonyvezetővel a nem tervezett ideiglenes sebességkorlátozást:

- rendkívüli helyzetbe került vonatok esetében, a jelzést adó és a mozdonyvezető intézkedéseket tesz a vonat rendkívüli helyzetbe kerülésére adott válaszként ("A vonat rendkívüli helyzetbe kerülésére adott válaszingtézkedések" szabály), ideértve a korlátozás alatti haladás kötelezettségét is,

- más vonatok esetében a jelzést adó a 05. ERTMS írásbeli rendelkezés útján közli a mozdonyvezetőkkel a korlátozás alatti haladás kötelezettségét.

A mozdonyvezető betartja az ideiglenes sebességkorlátozást, amíg a vonat vége el nem hagyta a sebességkorlátozás végét.

A jelzést adó addig alkalmazza ezeket az intézkedéseket, amíg az ERTMS ideiglenes sebességkorlátozást ír elő.

20. EOA (menetengedély vége) engedélyezett átlépése

20.1. Helyzetek

Az EOA átlépését engedélyezni kell a mozdonyvezető számára.

20.2. Szabályok

Ha a mozdonyvezető nem kapott kellő időben továbbhaladási engedélyt, kapcsolatba lép a jelzést adóval, ha nincs információja annak okáról.

Amíg nem kap engedélyt a jelzést adótól, a mozdonyvezető nem használja a felülbírási funkciót.

Mielőtt engedélyezné a mozdonyvezető számára egy EOA átlépését a 01. ERTMS írásbeli rendelkezés útján, a jelzést adó:

- ellenőrzi, hogy az útvonal minden feltétele teljesül-e a nemzeti szabályokkal összhangban,

- amikor megállapítható, hogy a nemzeti szabályokkal összhangban a vágány szabad, mentesül a biztonsági (láttávolságra való) közlekedés alól a következő szavak hozzáadásával a "További utasítások" című részben: "felmentve a biztosított közlekedés alól" az SR-ben,

- ellenőrzi, hogy a sebességkorlátozások alacsonyabbak-e, mint az SR legnagyobb sebessége, és felveszi azokat a 01. ERTMS írásbeli rendelkezésbe,

- ellenőrzi, hogy szükségesek-e más korlátozások és/vagy utasítások, és felveszi azokat a 01. ERTMS írásbeli rendelkezésbe.

Az EOA átlépéséhez a mozdonyvezető:

- fogadja a 01. ERTMS írásbeli rendelkezést a jelzést adótól,

- ellenőrzi, hogy az írásbeli rendelkezés a vonatára és annak aktuális helyére vonatkozik-e,

- ellenőrzi a következők legnagyobb sebességkorlátozását:

- menetrend/útvonalkönyv,
- az ideiglenes sebességkorlátozások jegyzéke,
- írásbeli rendelkezés,
- az SR („saját felelősségű mód”) legnagyobb sebessége;

- használja a felülbírási funkciót, és követi a 01. ERTMS írásbeli rendelkezésben megadott utasításokat,
- újból elindul a DMI-n megjelenő jelzésnek megfelelően ("Reagálás a DMI/jelzőrendszer utasításainak megfelelően" szabály).

21. A rádióösszeköttetés hiányának kezelése

21.1. Helyzetek

A rádióösszeköttetés megszakad egy nem "rádiólyukként" azonosított helyen.

21.2. Szabályok

Amikor a DMI-n a következő ábra jelenik meg: (vörös), a mozdonyvezető jelentést küld a jelzést adónak.

Ha a vonatnak tovább kell haladnia, a jelzést adó engedélyezi, hogy a mozdonyvezető elhaladjon az EOA mellett ("EOA melletti engedélyezett elhaladás" szabály).

22. Intézkedések vészhelyzet esetén

22.1. Helyzetek

Vészhelyzet történik.

22.2. Szabályok

22.2.1. A vonatok védelme érdekében

Amikor a mozdonyvezető vészhelyzetet észlel, végrehajtja a helyzet hatásainak elkerüléséhez vagy csökkentéséhez szükséges összes intézkedést, és a lehető leghamarabb tájékoztatja a jelzést adót.

A mozdonyvezető a nemzeti szabályokat alkalmazza.

Amikor a jelzést adó tájékoztatást kap egy vészhelyzetről, azonnal intézkedik a veszélyeztetett vonat érdekében:

- 1. szinten a nemzeti szabályok alkalmazásával,
- 2. szinten a vészhelyzeti leállási utasítás kiadásával; a vészhelyzeti leállási utasítás csak akkor vonható vissza, ha a vonatok indulásra készek.

A jelzést adó megállítja és figyelmezteti a veszélyes terület előtti összes többi vonatot.

A jelzést adó a lehető leghamarabb tájékoztatja az összes érintett mozdonyvezetőt.

22.2.2. A vonatok újraindítása érdekében

A nemzeti szabályokkal összhangban a jelzést adó eldönti, hogy:

- mikor lehetséges a vonatok továbbhaladásának engedélyezése,
- szükség van-e utasításokra és/vagy korlátozásokra a vonatok továbbhaladásához.

A rendkívüli helyzetbe került vonatok újraindításához a mozdonyvezető és a jelzést adó intézkedéseket tesz a vonat rendkívüli helyzetbe kerülésére adott válaszként ("A vonat rendkívüli helyzetbe kerülésére adott válaszingtézkedések" szabály).

A 2. szinten lévő vonatok esetében vissza kell vonni a vészleállítási utasítást.

A jelzést adó megteszi a vonat mozgásához szükséges utasításokat és/vagy korlátozásokat a nemzeti szabályoknak megfelelően:

- a rendkívüli helyzetbe került vonatok esetében a 02. ERTMS írásbeli rendelkezésben,
- a többi vonat esetében a 02. ERTMS írásbeli rendelkezésben.

Különösen, megkérheti a mozdonyvezetőt, hogy vizsgálja meg a vonalszakaszt. A mozdonyvezető engedelmeskedik az írásbeli rendelkezéseknek, és kérés esetén jelentést küld a felderített helyzetről, amikor elhagyta az érintett területet.

22.2.3. A tolatási mozgások védelme és újraindítása érdekében

A jelzést adó és a mozdonyvezető a nemzeti szabályokat alkalmazza.

23. Vonat-továbbhaladási engedély visszavonása

23.1. Helyzetek

A jelzést adó új közlekedési rend mellett dönt.

23.2. Szabályok

23.2.1. 1. szinten

A vonat-továbbhaladási engedély visszavonásakor a jelzést adó a nemzeti szabályokat alkalmazza.

Amikor a nemzeti szabályok előírják, hogy egy vonatnak álló helyzetben kell lennie a forgalmi intézkedések meghozatala előtt, a jelzést adó a 03. ERTMS írásbeli rendelkezés révén arra utasítja a mozdonyvezetőt, hogy maradjon álló helyzetben.

Az újbóli elinduláshoz a jelzést adó a 04. ERTMS írásbeli rendelkezés révén engedélyt ad a mozdonyvezetőnek.

A mozdonyvezető láttávolságra közlekedik a következő pályamenti jelig.

23.2.2. 2. szinten

Ha lehetséges, a jelzést adó az MA egyezményes rövidítésével vonja vissza az MA-t. Minden más esetben a jelzést adó a nemzeti szabályokat alkalmazza.

Amikor a nemzeti szabályok előírják, hogy egy vonatnak álló helyzetben kell lennie a forgalmi intézkedések meghozatala előtt, a jelzést adó a 03. ERTMS írásbeli rendelkezés révén arra utasítja a mozdonyvezetőt, hogy maradjon álló helyzetben.

Az újbóli elinduláshoz a jelzést adó a 04. ERTMS írásbeli rendelkezés révén engedélyt ad a mozdonyvezetőnek.

24. A vonat rendkívüli helyzetbe kerülésére adott válaszingtézkedések

24.1. Helyzetek

Egy vonat közlekedése vagy egy tolatási mozgás során rendkívüli esemény történik.

24.2. Szabályok

Amikor baj történik, a mozdonyvezető feltételezi, hogy veszélyes helyzet állt elő, és megteszi a helyzet hatásainak elkerüléséhez vagy csökkentéséhez szükséges intézkedéseket. Ide tartozhat a vonat visszatolása a nemzeti szabályokkal összhangban.

A vonat visszatolásához a mozdonyvezetőnek vissza kell igazolnia az "Ack train trip" („túlhaladás nyugtázása”) szöveges üzenetet, és ki kell oldania a vészféket.

Amint a vonat a visszatolás után megállt, a mozdonyvezetőnek kapcsolatba kell lépnie a jelzést adóval, és tájékoztatnia kell őt a helyzetről.

Minden más esetben, amikor a mozdonyvezető álló helyzetben figyelembe veszi a DMI-n megjelenő következő szöveges üzenetet: "Ack train trip", visszaigazolja a vonat rendkívüli helyzetbe kerülését, és kapcsolatba lép a jelzést adóval.

A mozdonyvezető rendkívüli helyzetbe kerülést követően nem indítja el újból a vonatot, amíg arra engedélyt nem kap a jelzést adótól.

Mielőtt a 02. ERTMS írásbeli rendelkezés útján engedélyt adna a mozdonyvezetőnek a vonat rendkívüli helyzetbe kerülése utáni újbóli elindulásra, a jelzést adó:

- ellenőrzi, hogy a közlekedés minden feltétele teljesül-e a nemzeti szabályokkal összhangban,

- amikor a nemzeti szabályokkal összhangban meg tudja állapítani a vágány szabad voltát, engedélyezi a láttávolságra közlekedést a következő szavakkal a "További utasítások" című részből: "felmentve a biztosított közlekedés alól" az SR-ben,

- ellenőrzi, hogy a sebességkorlátozások alacsonyabbak-e, mint az SR („saját felelősségű” mód) legnagyobb sebessége, és felveszi azokat a 02. ERTMS írásbeli rendelkezésbe,

- ellenőrzi, hogy szükségesek-e más korlátozások és/vagy utasítások, és felveszi azokat a 02. ERTMS írásbeli rendelkezésbe.

A továbbhaladáshoz a mozdonyvezető:

- fogadja a 02. ERTMS írásbeli rendelkezést a jelzést adó által adott minden további utasítással,

- ellenőrzi, hogy az írásbeli rendelkezés a vonatára/tolatási mozgására és annak aktuális helyére vonatkozik-e,

- a feladattal összhangban kiválasztja az indulás vagy SH elemet, és követi a 02. ERTMS írásbeli rendelkezésben kapott utasításokat,

- újból elindul a DMI-n megjelenő jelzésnek megfelelően ("Reagálás a DMI/jelzőrendszer utasításainak megfelelően" szabály).

25. A vonalszakasz nem megfelelőségének kezelése

25.1. Helyzetek

Összeegyeztetlenséget észlelnek a járművek és a vasútvonal jellemzői között.

25.2. Szabályok

Amikor a mozdonyvezető a következő üzenetet észleli a DMI-n: "Route unsuitable" („az útvonal nem alkalmas”), ezt teszi:

- megállítja a vonatot, és tájékoztatja a jelzést adót a vonalszakasz nem megfelelőségének jelzéséről,

- ellenőrzi, hogy az értékek összhangban vannak-e a vonat jellemzőivel, és szükség esetén kijavítja azokat.

Amíg nem kap engedélyt a jelzést adótól, a mozdonyvezető nem bírálja felül a vonalszakasz nem megfelelőségét.

25.2.1. Az alkalmatlanság oka törölhető

Ha a nemzeti szabályok lehetővé teszik, a jelzést adó a 06. ERTMS írásbeli rendelkezés és minden szükséges további utasítás útján engedélyezi a mozdonyvezetőnek, hogy felülbírálja a vonalszakasz nem megfelelőségét.

Amikor megkapta a jelzést adótól a 06. ERTMS írásbeli rendelkezést, a mozdonyvezető felülbírálja a vonalszakasz nem megfelelőségét.

25.2.2. A nem megfelelőség oka nem törölhető

A jelzést adó és a mozdonyvezető a nemzeti szabályokat alkalmazza.

26. Állomáson belüli foglalt pályaszakaszra való belépés

26.1. Helyzetek

Szükséges belépni egy állomásra egy olyan pályaszakaszban, amely az alábbiak miatt foglalt:

- peronmegosztás,
- vonatok összekapcsolása.

26.2. Szabályok

Amikor a vonat belép egy foglalt pályára, a jelzést adó:

- biztosítja, hogy az első vonat álló helyzetben legyen, és 2. szinten, hogy az első vonat mozgási engedélye vissza legyen vonva ("Vonat-továbbhaladási engedély visszavonása" szabály).

- megállapítja annak a vonatnak az útvonalát, amelynek be kell lépnie a foglalt pályára.

Annak a vonatnak a mozdonyvezetője, amelynek be kell lépnie a foglalt pályára, a DMI-n megjelenő jelzések szerint reagál ("Reagálás a DMI/jelzőrendszer utasításainak megfelelően" szabály), és követi a kapott utasításokat.

Nem tervezett mozgás esetén a jelzést adó a vágányút megállapítása előtt a nemzeti szabályokkal összhangban tájékoztatja mindkét vonat mozdonyvezetőjét a körülményekről.

27. Vészhelyzeti visszatolás

27.1. Helyzetek

Valamely vészhelyzet szükségessé teszi, hogy a vonat az ellenkező irányban haladjon egy vészhelyzeti visszatolási területen.

27.2. Szabályok

Amikor a vonatot vészhelyzetben visszatolják, a nemzeti szabályokkal összhangban, a mozdonyvezető:

- visszaigazolja a következő szöveges üzenetet: "Ack RV" (hátramenet mód nyugtázása),
- vészhelyzeti visszatolást alkalmaz.

Miután a vonat vészhelyzeti visszatolása véget ért, és a vonat megállt, a mozdonyvezető jelentést küld a jelzést adónak.

A2. Melléklet

ERTMS/GSM-R üzemeltetési szabályok

Ezek a szabályok elmagyarázzák annak elveit, hogy az üzemeltető személyzetnek hogyan kell üzemeltetnie a GSM-R-rel kapcsolatos berendezéseket.

Ez a szempont még mindig nyitott kérdés, és az ÁME későbbi verziójában lesz pontosítva.

B. Melléklet

Az új strukturális alrendszerek következetes működtetését lehetővé tevő egyéb szabályok (lásd: 4.4. pont)

E melléklet rendszeres felülvizsgálat és aktualizálás tárgyát képezi.

A jelen melléklet olyan, a jelen ÁME 4. fejezetébe egyelőre be nem épített nemzeti szabályokat és eljárásokat tartalmaz, amelyeket azonos módon kell alkalmazni a TEN hálózat egészén, különösen a hagyományos vasúti hálózaton. A 4. fejezet és a hozzá tartozó mellékletek egyes elemei a későbbiekben beépítésre kerülnek ebbe a mellékletbe. Az e mellékletben foglalt szabályokat a vasúti közlekedés lebonyolítására vonatkozó részletes szabályokról szóló külön jogszabály rendelkezéseivel együtt kell alkalmazni.

A. Általános
Fenntartva

B. A személyzet személyi és vagyoni biztonsága
Fenntartva

C. Forgalmi interfész a biztosítóberendezésekkel

C1 Homokolás

A homok alkalmazásával hatékonyan lehet javítani a kerekek sínhez való tapadását, a fékezést és az elindulást, különösen zord időjárási körülmények között.

A sínfej futófelületén felgyülemelő homok azonban számos problémát okozhat, különösen a sínáramkörök aktiválásával, valamint a kitérők és a kereszteződések hatékony működésével kapcsolatban.

A mozdonyvezetőnek mindig képesnek kell lennie homokoló működtetésére, de ezt el kell kerülni, amikor csak lehetséges:

- a kitérők és a kereszteződések területén
- 20 km/h alatti sebességnél való fékezéskor.

Ezek a korlátozások azonban nem érvényesek, amikor SPAD (jelző meghaladási veszély) vagy más súlyos baleset veszélye áll fenn, és a homokolás segítené a tapadást.

Kivételt jelent továbbá, amikor a homokolásra az elindulás megkönnyítése vagy a vontatójármű homokoló berendezésének próbája miatt van szükség. (A teszteket normál esetben az infrastruktúra-nyilvántartásban e célra kijelölt területeken kell végrehajtani.)

C2 A hőnfutásjelzők aktiválása
Fenntartva

D. Vonatmozgások

D1 Normál üzemeltetési állapot

D2 Korlátozott körülmények
Fenntartva

E. Rendellenességek, események és balesetek
Fenntartva

C. Melléklet

A biztonsággal kapcsolatos kommunikációs módszertan

Bevezetés

E melléklet célja, hogy megállapítsa a kritikus biztonsági helyzetekben továbbított vagy kicserélt információra vonatkozóan alkalmazható, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció szabályait, és különösen hogy:

- meghatározza a biztonsággal kapcsolatos üzenetek jellegét és struktúráját,
- meghatározza az ilyen üzenetek szóbeli továbbításának módszertanát.

A melléklet célja, hogy alapként szolgáljon:

- a vasúti pályahálózat-működtető számára, hogy képes legyen összeállítani az üzeneteket és a nyomtatványgyűjteményt. Az ilyen elemeket közlik a vasúti társasággal azzal egyidejűleg, hogy a szabályok és előírások elérhetővé válnak;
- a vasúti pályahálózat-működtető és a vasúti társaság számára a személyzetnek szóló dokumentumok (Nyomtatványgyűjtemény), a vonatközlekedést engedélyező személyzetnek szóló utasítások és a Mozdonyvezetői utasítás-gyűjtemény, „A kommunikációs eljárások kézikönyve” című 1. függelékének összeállítása számára.

Az űrlapok használatának terjedelme és azok struktúrája változó lehet. Egyes kockázatok esetén indokolt lehet a nyomtatványok használata, míg mások esetében nem.

Egy adott kockázattal összefüggésben a vasúti pályahálózat-működtető, a 2004/49/EK irányelv 9. cikkének (3) bekezdésével összhangban eldönti, hogy egy adott nyomtatvány használata indokolt-e. Valamely nyomtatvány csak akkor használható, ha a biztonsági értéke és a teljesítménybeli előnyei meghaladják a biztonságával és teljesítményével kapcsolatos hátrányokat.

A vasúti pályahálózat-működtetőnek formalizált módon és a következő 3 kategóriával összhangban strukturálnia kell a kommunikációs protokollját:

- sürgős (vézhelyzeti) szóbeli üzenetek,
- írásbeli rendelkezések,
- a teljesítménnyel kapcsolatos további üzenetek.

Az ilyen üzenetek továbbítása fegyelmezett megközelítésének támogatása érdekében kommunikációs módszertant kell kidolgozni.

1. Kommunikációs módszertan

1.1. A módszertan elemei és elvei

1.1.1. Az eljárások során használt szabványos terminológia

1.1.1.1. A szóbeli üzenetek továbbítási eljárása

A beszéd lehetőségét a másik félnek átadó kifejezés:

vétel (over)

1.1.1.2. Üzenetfogadási eljárás

- közvetlen üzenet fogadásakor
- a küldött üzenet fogadását megerősítő kifejezés:

vettem (received)

- az üzenetet gyenge vétel vagy félreértés esetén megismételtető kifejezés:

ismételd (+mond lassabban) say again (+ speak slowly)

- a visszaolvasott üzenet fogadását megerősítő kifejezés:

- az annak ellenőrzésére használt kifejezés, hogy a visszaolvasott üzenet pontosan megfelel-e az elküldött üzenetnek:

helyes (correct)

- vagy nem:

hiba (+ megismétlem) error (+ I say again)

1.1.1.3. A kommunikáció megszakításának eljárása

- ha az üzenet véget ért:

kilépek (out)

- ha a szünet ideiglenes, és nem szakítja meg a kapcsolatot:

- a másik felet várakozásra felkérő kifejezés:

várj (wait)

- ha a szünet ideiglenes, de a kapcsolat megszakadt:

- kifejezés annak közlésére a másik féllel, hogy a kommunikáció meg fog szakadni, de később folytatódni fog:

újrahívlak (I call again)

1.1.1.4. Írásbeli rendelkezés visszavonása

A folyamatban lévő írásbeli rendelkezési eljárás visszavonására használt kifejezés:

törölt művelet... (cancel procedure...)

Ha az üzenet később folytatódni fog, az eljárást előlről meg kell ismételni.

1.1.2. Hiba vagy félreértés esetén alkalmazandó elvek

A kommunikáció közben fellépő esetleges hibák kijavítása érdekében a következő szabályokat kell alkalmazni:

1.1.2.1. Hibák

- átvitel közbeni hibák

Amikor a küldő fél észleli a továbbítási hibát, a küldőnek visszavonást kell kérnie a következő eljárási üzenet küldésével:

hiba (+ új eljárási üzenet...) (error (+ prepare new form ...))

vagy:

hiba + megismétlem (error + I say again)

majd újból elküldi az első üzenetet.

- visszaolvasás közbeni hiba

Amikor a küldő fél hibát vesz észre, miközben visszaolvassák neki az üzenetet, a küldő fél elküldi a következő eljárási üzenetet:

hiba + megismétlem (error + I say again)

majd újból elküldi az első üzenetet.

1.1.2.2. Félreértés

Ha valamelyik fél félreért egy üzenetet, a következő szöveggel kell megkérnie a másik felet az üzenet megismétlésére:

ismételd (+ mond lassabban) (say again (+speak slowly))

1.1.3. A szavak, számok, idők, távolságok, sebességek és dátumok betűzésének kódja

A megértés elősegítése és az üzenetek különböző helyzetekben való kifejezése érdekében minden kifejezést lassan és helyesen kell kiejteni, és ki kell betűzni az esetlegesen félreérthető szavakat, neveket és számokat. Erre példák lehetnek a jelek vagy pontok kódjai.

A következő betűzési szabályokat kell alkalmazni:

1.1.3.1. Szavak és betűcsoportok betűzése

A nemzetközi fonetikai ábécét kell használni.

A Alpha	G Golf	L Lima	Q Quebec	V Victor
B Bravo	H Hotel	M Mike	R Romeo	W Whisky
C Charlie	I India	N November	S Sierra	X X-ray
D Delta	J Juliet	O Oscar	T Tango	Y Yankee
E Echo	K Kilo	P Papa	U Uniform	Z Zulu
F Foxtrot				

Példa:

A B pontok = alpha-bravo pontok.

KX 835 jelzőszám = Kilo X-Ray nyolc három öt jelző.

A vasúti pályahálózat-működtető hozzáadhat további betűket az egyes hozzáadott betűk fonetikus kiejtésével együtt, ha a vasúti pályahálózat-működtető egy vagy több munkanyelvének ábécéje azt szükségessé teszi.

A vasúti társaság további kiejtési útmutatókat is hozzáadhat, ha azt szükségesnek ítéli.

1.1.3.2. Számok kifejezése

A számokat számjegyenként kell kimondani.

0	zéró	5	öt
1	egy	6	hat
2	kettő	7	hét
3	három	8	nyolc
4	négy	9	kilenc

Példa: 2183 sz. vonat = kettő-egy-nyolc-három sz. vonat.

A tizedes törteket a "pont" szóval kell kifejezni.

Példa: 12,50 = egy-kettő-pont-öt-zéró

1.1.3.3. Az idő kifejezése

Az időt helyi időben kell megadni, egyszerű módon.

Példa: 10 óra 52 perc = tíz ötven-kettő.

Az is elfogadható, ha az időt számjegyenként mondják ki (egy zéró öt kettő óra).

1.1.3.4. A távolságok és sebességek kifejezése

A távolságokat kilométerben, a sebességeket kilométer per órában fejezik ki.

1.1.3.5. Dátumok kifejezése

A dátumokat szokásos módon kell kifejezni.

Példa: 10 December

1.2. A Kommunikáció struktúrája

A biztonsággal kapcsolatos szóbeli üzenetek elvileg két fázist tartalmaznak az alábbiak szerint:

- azonosítás és utasításkérés,
- magának az üzenetnek a továbbítása és az átvitel befejezése.

Az elsődleges prioritású biztonsági üzenetek esetében az első fázis lerövidíthető vagy teljesen el is hagyható.

1.2.1. Az azonosítás és utasításkérés szabályai

Ahhoz, hogy a felek azonosíthassák egymást, meghatározhassák az üzemeltetési helyzetet, és eljárási utasításokat tudjanak továbbítani, a következő szabályt alkalmazzák:

1.2.1.1. Azonosítás

Nagyon fontos, hogy – a nagyon sürgős, elsődleges prioritású biztonsági üzenetek kivételével – minden egyes kommunikáció előtt azonosítsák magukat a kommunikálni készülő felek. Ez nem csak udvariassági gesztus, hanem ennél fontosabb, hogy bizalmat ad azzal kapcsolatban, hogy a vonatmozgásokat

engedélyező személy a megfelelő vonat mozdonyvezetőjével kommunikál, és a mozdonyvezető tudja, hogy a megfelelő irányító vagy jelzőállító központtal beszél. Ez különösen akkor kritikus jelentőségű, ha a kommunikáció olyan területeken történik, ahol a kommunikációs határok átfedik egymást.

Ez az elv a kommunikáció megszakadása után is érvényes.

A különböző felek az alábbi üzeneteket használják erre a célra.

- a vonatközlekedést engedélyező személyzet:

.....SZ. vonat
(szám)
.....mozdonyvezetője
(név)

- a mozdonyvezető:

.....
mozdonyvezető
(név)
.....SZ. vonat
(szám)

Megjegyzendő, hogy az azonosítást további tájékoztató üzenet is követheti, amely kellő részletességgel tájékoztatja a vonatmozgásokat engedélyező személyzetet annak pontos megállapításához, hogy ezt követően a mozdonyvezetőnek milyen eljárást kell követnie.

1.2.1.2. Utasításkérés

Az írásbeli rendelkezéssel alátámasztott eljárások minden alkalmazását utasításkérésnek kell megelőznie.

A következő kifejezéseket kell használni utasításkérésre:

készíts eljárást... (prepare procedure...)
--

1.2.2. Az írásbeli rendelkezések és a szóbeli üzenetek továbbításának szabályai

1.2.2.1. Elsődleges prioritású biztonsági üzenetek

Sürgető és kényszerítő jellegük miatt ezek az üzenetek:

- menet közben is elküldhetők és fogadhatók,
- nem kell, hogy azonosító részt tartsanak,
- megismétlendők,
- a lehető leghamarabb további információknak kell követni őket.

1.2.2.2. Írásbeli rendelkezések

A nyomtatványgyűjteményben lévő eljárási üzenetek biztonságos (álló helyzetben történő) küldéséhez és fogadásához a következő szabályokat kell betartani:

1.2.2.2.1. Üzenet küldése

A nyomtatvány kitölthető az üzenet továbbítása előtt, hogy az üzenet teljes szövege egyetlen átvitelrel elküldhető legyen.

1.2.2.2.2. Üzenet fogadása

Az üzenet fogadójának ki kell töltenie a nyomtatványgyűjteményben található nyomtatványt a küldő által megadott információ alapján.

1.2.2.2.3. Visszaolvasás

A nyomtatványgyűjteményben lévő minden előre meghatározott vasúti üzenetet vissza kell olvasni. A visszaolvasásnak ki kell terjednie a nyomtatványokon szürkével jelzett üzenetekre, a "visszajelentés" részre és minden egyéb vagy kiegészítő információra is.

1.2.2.2.4. A helyes visszaolvasás nyugtázása

Az üzenet küldőjének nyugtáznia kell az összes visszaolvasott üzenet megfelelőségét vagy nem megfelelőségét.

helyes (correct)

vagy:

hiba+ megismétlem (error+ I say again)

amelyet az eredeti üzenet ismételt elküldése követ.

1.2.2.2.5. Nyilatkozat

Minden fogadott üzenetet pozitívan vagy negatívan vissza kell igazolni az alábbiak szerint:

vettem (received)

vagy:

negatív, ismételd (+ mond lassabban) negative, say again (+ speak slowly)

1.2.2.2.6. Nyomon követhetőség és igazolás

Minden, irányítóközpontból kezdeményezett üzenetet egyedi azonosító vagy engedélyező számnak kell kísérnie:

- ha az üzenet olyan tevékenységre vonatkozik, amely esetében a mozdonyvezető meghatározott engedélyt kér (pl. jelző melletti elhaladás veszély esetén stb.):

.....engedély
(szám)

- minden egyéb esetben (pl. óvatosan kell továbbhaladni stb.):

.....üzenet
(szám)

1.2.2.2.7. Visszajelentés

Minden "visszajelentési" kérelmet tartalmazó üzenetet "jelentésnek" kell követnie.

1.2.2.3. További üzenetek

További üzenetek:

- azonosítási eljárás előzi meg őket,
- rövidek és pontosak (amikor csak lehetséges, a közlendő információra és annak alkalmazási területére korlátozódnak),
- visszaolvassák őket, amit a helyes vagy helytelen visszaolvasás visszaigazolása követ.
- utánuk állhat utasítás vagy további információ kérése.

1.2.2.4. Változó, előre meg nem határozott tartalmú tájékoztató üzenetek

A változó tartalmú tájékoztató üzeneteket:

- azonosítási eljárás előzi meg,
- küldés előtt előkészítik,
- visszaolvassák, amit a helyes vagy helytelen visszaolvasás visszaigazolása követ.

2. Eljárási üzenetek

2.1. Az üzenetek jellege

Az eljárási üzeneteket a Mozdonyvezetői kézikönyvben bemutatott megfelelő helyzetekkel társított üzemeltetési utasítások küldésére használják.

Ezek tartalmazzák magának a helyzetnek megfelelő üzenetnek a szövegét és az üzenetazonosító számát.

Ha az üzenet a fogadó fél visszajelentését igényli, a jelentés szövegét is megadják.

Ezek az üzenetek a vasúti pályahálózat-működtető által előírt szövegeket tartalmazzák annak munkanyelvén, nyomtatott, vagy elektronikus, előre elkészített formátumban küldik el őket.

2.2. Nyomtatványok

A nyomtatványok az eljárási üzenetek közlésének formalizált hordozói. Ezek az üzenetek általában korlátozott munkakörülményekkel kapcsolatosak. Jellemző példa a valamely jelző vagy "mozgási engedély vége" melletti elhaladás engedélyezése a mozdonyvezető számára, egy adott területen csökkentett sebességgel való haladásra vagy a vasúti pálya megvizsgálására irányuló utasítás. Más olyan körülmények is előfordulhatnak, amelyek szükségessé teszik az ilyen üzenetek alkalmazását.

Ezek célja, hogy:

- a vonatmozgásokat engedélyező személyzet és a mozdonyvezetők által valós időben használt közös munkadokumentumot biztosítsanak,
- emlékeztetőként szolgáljanak a mozdonyvezetők számára az általuk követendő eljárásokról (különösen, amikor ismeretlen vagy ritkán látogatott környezetben dolgoznak),
- lehetővé tegyék a kommunikációk nyomon követését.

A nyomtatványok azonosítása érdekében egyedi kódszót vagy kódszámot kell kidolgozni az eljárással kapcsolatban. Ennek alapja lehet a nyomtatvány használatának potenciális gyakorisága. Ha valószínű, hogy a kidolgozás alatt álló összes nyomtatvány közül a leggyakrabban azt használják, amely a jelző vagy az

EOA melletti veszély esetén történő elhaladásra vonatkozik, ezt kell 001 számmal jelölni, és így tovább.

2.3. Nyomtatványgyűjtemény

A használandó nyomtatványok azonosítása után a teljes készletet egy Nyomtatványgyűjtemény nevű nyomtatott vagy elektronikus dokumentumban kell összegyűjteni.

Ez egy közös dokumentum, amelyet a mozdonyvezető és a vonatmozgásokat engedélyező személyzet együttesen használ, amikor egymással kommunikálnak. Ezért fontos, hogy a mozdonyvezető és a vonatmozgásokat engedélyező személyzet által használt könyv felépítése és számozása azonos legyen.

A vasúti pályahálózat-működtető felelős a nyomtatványgyűjtemény és az abban lévő nyomtatványok saját munkanyelvén való összeállításáért.

A vasúti társaság fordítással láthatja el a nyomtatványgyűjteményben lévő nyomtatványokat és az azokhoz kapcsolódó információkat, ha úgy véli, hogy ez segíti a mozdonyvezetőket mind a képzés során, mind a valós helyzetekben.

Az üzenetek továbbítására használt nyelv mindig a vasúti pályahálózat-működtető munkanyelve.

A nyomtatványgyűjtemény két részből áll.

Az első rész a következő elemeket tartalmazza:

- emlékeztető a nyomtatványgyűjtemény használatáról,
- a forgalomirányító személyzet által küldött eljárási nyomtatványok mutatója,
- a mozdonyvezető által küldött eljárási nyomtatványok mutatója (indokolt esetben),
- a helyzetek felsorolása, kereszthivatkozásokkal a használandó eljárási nyomtatványokra,
- az egyes eljárási nyomtatványok használatának alapját képező helyzeteket megadó szójegyzék,
- az üzenetek betűzésének kódja (fonetikus ábécé stb.).

A második rész tartalmazza magukat az eljárási nyomtatványokat.

A nyomtatványgyűjteményben az egyes nyomtatványokra több példát is meg kell adni, és javasolt elválasztókat használni a különböző részek elválasztására.

A vasúti társaság kiegészítheti a mozdonyvezetők Nyomtatványgyűjteményét az egyes nyomtatványokkal és az alapjukat képező helyzetekkel kapcsolatos magyarázó szövegekkel.

3. További üzenetek

A további üzenetek az alábbiak valamelyike által használt tájékoztató üzenetek:

- a mozdonyvezető, hogy tájékoztassa a forgalomirányító személyzetet, vagy
 - a forgalomirányító személyzet, hogy tájékoztassa a mozdonyvezetőt
- a ritkán előforduló és olyan helyzetekről, amikor az előre meghatározott nyomtatványokat sürgősséget jelentenek, illetve a vonat menetével vagy a vonat illetve a műszaki infrastruktúra állapotáról.

A helyzetek leírásának és a tájékoztató üzenetek összeállításának megkönnyítése érdekében hasznosak lehetnek az üzenetekkel kapcsolatos útmutatások, a vasúti terminológia szójegyzéke, az éppen használt járművek leíró diagramja és az infrastruktúra berendezéseinek (a pálya, a vontatási áramellátás stb.) leírása.

3.1. Útmutató az üzenetek struktúrájához

Az ilyen üzeneteket az alábbiak szerint lehet strukturálni:

A kommunikáció szakaszai	Az üzenet eleme
Az információ közlésének oka	☐ tájékoztatásul ☐ intézkedés érdekében
Megfigyelés	☐ van ☐ láttam ☐ történt ☐ nekiütköztem
Pozíció - a vasútvonal mentén - a saját vonattal kapcsolatban	☐ hely:(állomás neve) ☐ (jellegzetes pont) ☐ a következő kilométer ponton: (szám) ☐ motorkocsi(szám) ☐ vontatott kocsi(szám)
Jelleg - tárgy - személy	 (lásd a szójegyzéket)
Állapot - álló - mozgó	☐ -n állva ☐ -n fekve ☐ -ra/re esve ☐ gyalog menve ☐ futva ☐ felé
Hely a vasúti pályához képest	

Az ilyen üzeneteket utasításkérés követheti.

Az üzenetek elemeit mind a vasúti társaság által kiválasztott nyelven, mind az érintett vasúti pályahálózat-működtetők egy vagy több munkanyelvén továbbítják.

3.2. Vasúti terminológiai szójegyzék

A vasúti társaság összeállít egy vasúti terminológiai szójegyzéket minden olyan hálózat esetében, amelyen a vonatai közlekednek. Ez megadja a közhasználatban lévő kifejezéseket a vasúti társaság által kiválasztott nyelven és annak a pályahálózat-működtetőnek a munkanyelvén, akinek az infrastruktúráján a munkát végzik.

A szószerkezet két részből áll:

- a kifejezések tárgykörök szerinti felsorolása,
- a kifejezések betűrendes felsorolása.

3.3. A járművek leíró diagramja

Ha a vasúti társaság megítélése szerint előnyös a működése szempontjából, elkészíti a használatban lévő járművek leíró diagramját. Ez felsorolja azoknak a különböző alkotórészeknek a neveit, amelyekkel kapcsolatban kommunikáció történhet a különböző érintett pályahálózat-működtetőkkel. Tartalmaznia kell a közhasználatban lévő kifejezéseket a vasúti társaság által kiválasztott nyelven és annak a pályahálózat-működtetőnek a munkanyelvén, akinek az infrastruktúráján a munkát végzik.

3.4. Az infrastruktúra berendezéseinek (a pálya, a vontatási áramellátás stb.) leírása
Ha a vasúti társaság megítélése szerint előnyös a működése szempontjából, elkészíti a vonat közlekedési útvonalán lévő infrastruktúra berendezéseinek (a pálya, a vontatási áramellátás stb.) leírását. Ez felsorolja azoknak a különböző alkotórészeknek a neveit, amelyekkel kapcsolatban kommunikáció történhet az érintett vasúti pályahálózat-működtetővel. Tartalmaznia kell a közhasználatban lévő kifejezéseket a vasúti társaság által kiválasztott nyelven és annak a vasúti pályahálózat-működtetőnek a munkanyelvén, akinek az infrastruktúráján a munkát végzik.

4. A szóbeli üzenetek típusa és felépítése

4.1. Vészhelyzeti üzenetek

A vészhelyzeti üzenetek célja, hogy a vasútvonal biztonságával közvetlen kapcsolatban lévő sürgős üzemeltetési utasításokat adjanak.

A félreértés bármilyen kockázatának elkerülése érdekében az üzeneteket mindig, legalább egyszer meg kell ismételni.

Az alábbiakban megtalálhatók az elküldhető főbb üzenetek igény szerint osztályozva. Emellett a vasúti pályahálózat-működtető a működési igényeinek megfelelően más vészhelyzeti üzeneteket is meghatározhat.

A vészhelyzeti üzeneteket írásbeli rendelkezések követhetik (lásd: 2. alpont).

A vészhelyzeti üzeneteket alkotó szövegek típusát a Mozdonyvezetői utasításgyűjtemény "Kommunikációs eljárások kézikönyve" című 1. függelékében és a vonatközlekedést engedélyező személyzet számára kiadott dokumentációban kell összefoglalni.

4.2. Az üzeneteket a forgalomirányító személyzet és a mozdonyvezető egyaránt küldheti.

- az összes vonatnak meg kell állnia:

Az összes vonatnak meg kell állnia üzenetet hangjelzéssel kell továbbítani; ha ez nem lehetséges, a következő mondatot kell alkalmazni:

Vészhelyzet, minden vonat állj (Emergency, stop all trains)

Az üzenetben szükség esetén meg kell adnia a helyre vagy területre vonatkozó adatokat.

Emellett ezt az üzenetet, ha lehetséges, gyorsan ki kell egészíteni annak okával, a vészhelyzet helyével és a vonat azonosítójával:

Akadály (Obstruction)

Vagy tűz (Or Fire)

Vagy (Or).....
(egyéb ok)

A (On)vonalon (line)..... a (at)
(név) (km, szelvény)

Mozdonyvezető (Driver of train)
(vonatszám)

- egy adott vonatot kell megállítani:

.....sz. vonat (sz. vágányon/vonalon)

Vészhelyzet, állj!

Ilyen körülmények között az üzenet kiegészítésére fel lehet használni annak a vonalnak vagy vágánynak a számát, amelyen a vonat halad.

4.3. A mozdonyvezető által küldött üzenetek

- meg kell szakítani a vontatási áramellátást:

Vészhelyzet, áramellátást megszakítani (Emergency current isolation)

Ezt az üzenetet, ha lehetséges, gyorsan ki kell egészíteni annak okával, a vészhelyzet helyével és a vonat azonosítójával:

tól.....	(km szelvénytől)	(sz. vágányon/vonalon)
.....	(név/szám)	
.....	és	között
	(állomás)	(állomás)
Oka.....		
.....		számú vonat mozdonyvezetője
	(szám)	

Ilyen körülmények között az üzenet kiegészítésére fel lehet használni annak a vonalnak vagy vágánynak a számát, amelyen a vonat halad.

D. Melléklet

Olyan információk, amelyekhez a vasúti társaságnak hozzáféréssel kell rendelkeznie azon útvonalakkal kapcsolatban, amelyen működni szándékozik

1. rész: Általános információk a vasúti pályahálózat-működtetőről

- 1.1. A pályahálózat-működtető(k) neve(i)
- 1.2. Ország(ok)
- 1.3. Rövid leírás
- 1.4. Az általános üzemeltetési szabályok és előírások (és azok beszerzési módjának) felsorolása

2. rész: Térképek és ábrák

- 2.1. Földrajzi térkép
 - 2.1.1. Vasútvonalak
 - 2.1.2. Szolgálati helyek (állomások, rendező pályaudvarok, vasúti csomópontok, áruforgalmi terminálok)

2.2. Hossz-szelvény ábra. Az ábrákon feltüntetendő adatok, szükség esetén szöveggel kiegészítve. Amennyiben külön ábrát biztosítanak az állomásról / rendező pályaudvarról / járműszínről, a vonalas ábrán lévő információ egyszerűsíthető

- 2.2.1. A távolság megjelölése
- 2.2.2. A forgalmi vágányok, körüljáró vágányok, mellékvágányok és kisiklasztó saruk azonosítása
- 2.2.3. A forgalmi vágányok közötti kapcsolatok
- 2.2.4. Szolgálati helyek (állomások, rendező pályaudvarok, vasúti csomópontok, áruforgalmi terminálok)
- 2.2.5. Az összes rögzített jel helye és jelentése

2.3. Az állomás / rendező pályaudvar / járműszín helyszínrajzai (Megj.: ez csak az átjárhatósági forgalom számára elérhető helyekre vonatkozik). A helyre jellemző ábrákon azonosítandó adatok, szükség esetén szöveggel kiegészítve.

- 2.3.1. A hely neve
- 2.3.2. A hely azonosító kódja
- 2.3.3. A hely típusa (utasterminál, áruforgalmi terminál, rendező pályaudvar, járműszín)
- 2.3.4. Az összes helyhez kötött jelző helye és jelentése
- 2.3.5. A pályák azonosítása és rajza a kisiklasztó sarukkal együtt
- 2.3.6. A peronok azonosítása
- 2.3.7. A peronok hossza
- 2.3.8. A peronok magassága
- 2.3.9. A csatlakozó vágányok azonosítása
- 2.3.10. A csatlakozó vágányok hossza
- 2.3.11. A pályamenti elektromos áramellátás elérhetősége
- 2.3.12. Távolság a peron széle és a vágánytengely között a közlekedési felülettel párhuzamosan
- 2.3.13. (Személyszállításra megnyitott állomások esetén) Mozgássérültek általi elérhetőség

3. rész: A konkrét vonalszakasszal kapcsolatos adatok

3.1. Általános jellemzők

3.1.1. Ország

3.1.2. A vonalszakasz azonosító kódja: nemzeti kód

3.1.3. A vonalszakasz 1. végpontja

3.1.4. A vonalszakasz 2. végpontja

3.1.5. Üzemidő tartama (időpontok, napok, csökkentett üzemvitel alkalmazása)

3.1.6. Szelvényezés (gyakoriság, megjelenés és elhelyezés)

3.1.7. A forgalom típusa (vegyes, utas, áru stb.)

3.1.8. Megengedett legnagyobb sebesség(ek)

3.1.9. Biztonsági okokból szükséges minden egyéb információ

3.1.10. Meghatározott helyi üzemeltetési követelmények (a személyzetre minden speciális képzettségével)

3.1.11. A veszélyes árukra vonatkozó különleges korlátozások

3.1.12. Különleges rakodási korlátozások

3.1.13. Az ideiglenes munkaértesítés mintája (és megszerzésének módja)

3.1.14. Annak jelzése, hogy a vonalszakasz telített (2001/14/EK, 22. cikk)

3.2. Meghatározott műszaki jellemzők

3.2.1. EK-hitelesítés az infrastruktúra ÁME esetében

3.2.2. A kölcsönösen átjárható vonalként való üzembe helyezés éve

3.2.3. A lehetséges konkrét esetek felsorolása

3.2.4. A lehetséges konkrét eltérések felsorolása

3.2.5. Nyomtáv

3.2.6. Szerkesztési szelvény

3.2.7. Legnagyobb tengelyterhelés

3.2.8. Folyóméterenkénti legnagyobb terhelés

3.2.9. Oldalirányú vágányerők

3.2.10. Hosszanti irányú vágányerők

3.2.11. Legkisebb görbületi sugár

3.2.12. Az emelkedő százaléka

3.2.13. Az emelkedő helye

3.2.14. Elfogadható fékezési erő olyan fék esetében, amely nem alkalmaz kerék és sín közötti tapadást

3.2.15. Hidak

3.2.16. Viaduktok

3.2.17. Alagutak

3.2.18. Megjegyzések

3.3. Energia alrendszer

3.3.1. EK-hitelesítés az energia ÁME esetében

3.3.2. A kölcsönösen átjárható vonalként való üzembe helyezés éve

3.3.3. A lehetséges konkrét esetek felsorolása

3.3.4. A lehetséges konkrét eltérések felsorolása

3.3.5. Az áramellátási rendszer típusa (pl. semmilyen, felsővezeték, 3. sín)

3.3.6. Az áramellátási rendszer frekvenciája (pl. váltakozó áram, egyenáram)

3.3.7. Legkisebb feszültség

3.3.8. Legnagyobb feszültség

3.3.9. Meghatározott villamos vontatójárművek áramfogyasztásával kapcsolatos korlátozások

- 3.3.10. A többes vezérlésű vontatójárművek pozíciójával kapcsolatos korlátozások az érintkező vezeték elkülönítésének való megfelelés érdekében (az áramszedő helye)
- 3.3.11. Az elektromos szigetelés megszerzésének módja
- 3.3.12. A munkavezeték magassága
- 3.3.13. A munkavezeték megengedett lejtése a pályához képest és a lejtés eltérései
- 3.3.14. A jóváhagyott áramszedők típusa
- 3.3.15. Legkisebb statikus erő
- 3.3.16. Legnagyobb statikus erő
- 3.3.17. A fázishatárok helye
- 3.3.18. Tájékoztatás a működésről
- 3.3.19. Az áramszedők leengedése
- 3.3.20. Folyamatos aktiválás, tekintettel a visszatápláló fékre
- 3.3.21. A vonat megengedett legnagyobb áramerőssége

3.4. Biztosítórendszerek alrendszer

- 3.4.1. EK-hitelesítés a CCS ÁME esetében
- 3.4.2. A kölcsönösen átjárható vonalként való üzembe helyezés éve
- 3.4.3. A lehetséges konkrét esetek felsorolása
- 3.4.4. A lehetséges különleges eltérések felsorolása ERTMS/ETCS
- 3.4.5. Az alkalmazás szintje
- 3.4.6. Opcionális pályamenti funkciók
- 3.4.7. A fedélzeten előírt opcionális funkciók
- 3.4.8. A szoftver verziószáma
- 3.4.9. A jelen változat üzembe helyezésének napja ERTMS/GSM-R rádió
- 3.4.10. Az FRS-ben meghatározott opcionális funkciók
- 3.4.11. Verziószám
- 3.4.12. A jelen változat üzembe helyezésének napja az ERTMS/ETCS 1. szint esetén, feltöltési funkcióval
- 3.4.13. A járművek esetében szükséges műszaki megvalósítás "B" osztályú vonatvédelmi, ellenőrző és riasztó rendszer(ek)
- 3.4.14. A "B" osztályú rendszerek működtetésére vonatkozó nemzeti szabályok (+ a megszerzésük módja) Vonalrendszer
- 3.4.15. Felelős tagállam
- 3.4.16. A rendszer neve
- 3.4.17. A szoftver verziószáma
- 3.4.18. A jelen változat üzembe helyezésének napja
- 3.4.19. Az érvényességi időszak vége
- 3.4.20. Egynél több rendszer egyidejű aktivitásának igénye
- 3.4.21. Fedélzeti rendszer "B" osztályú rádiórendszer
- 3.4.22. Felelős tagállam
- 3.4.23. A rendszer neve
- 3.4.24. Verziószám
- 3.4.25. A jelen változat üzembe helyezésének napja
- 3.4.26. Az érvényességi időszak vége
- 3.4.27. A különféle "B" osztályú vonatvédelmi, ellenőrzési és figyelmeztető rendszerek közötti átkapcsolás különleges feltételei
- 3.4.28. Az ERTMS/ETCS és a "B" osztályú rendszerek közötti átkapcsolás különleges műszaki feltételeit
- 3.4.29. A különféle rádió-rendszerek közötti átkapcsolás különleges feltételei, műszaki üzemzavarok
- 3.4.30. ERTM/ETCS

- 3.4.31. "B" osztályú vonatvédelmi, ellenőrző és riasztó rendszerek
 - 3.4.32. ERTM/GSM-R
 - 3.4.33. "B" osztályú rádiórendszer
 - 3.4.34. Pályamenti jelzések, a fékteljesítménnyel kapcsolatos sebességkorlátozások
 - 3.4.35. ERTM/ETCS
 - 3.4.36. "B" osztályú vonatvédelmi, ellenőrző és riasztó rendszerek, a "B" osztályú rendszer működtetésének nemzeti szabályai
 - 3.4.37. A fékteljesítménnyel kapcsolatos nemzeti szabályok
 - 3.4.38. Egyéb nemzeti szabályok, pl.: az 512-es UIC tájékoztatónak (79.1.1-i 8. kiadás és 2 módosítás) megfelelő adatok, az EMC alkalmassága az infrastruktúra oldali vonatbefolyásoló rendszerre
 - 3.4.39. Az európai szabványok szerint meghatározandó követelmény
 - 3.4.40. Örvényáramú vágányfék használatának engedélyezhetősége
 - 3.4.41. Mágneses sínfék használatának engedélyezhetősége
 - 3.4.42. A végrehajtott eltéréseket érintő műszaki megoldásokkal szembeni követelmények
-
- 3.5. Üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer
 - 3.5.1. EK-hitelesítés az OPE ÁME esetében
 - 3.5.2. A kölcsönösen átjárható vonalként való üzembe helyezés éve
 - 3.5.3. A lehetséges konkrét esetek felsorolása
 - 3.5.4. A lehetséges konkrét eltérések felsorolása
 - 3.5.5. A vasúti pályahálózat-működtető személyzetével folytatott biztonsági szempontból kritikus kommunikáció nyelve
 - 3.5.6. Különleges éghajlati viszonyok és az azokhoz kapcsolódó elrendezések

E. Melléklet

Nyelvi és kommunikációs szint

A nyelvi szóbeli kommunikáció öt szintre osztható:

Szint ellenőrzése	Leírás
5	- bármely beszélőhöz hozzá tudja igazítani a beszédmódját - véleményt képes közölni - képes tárgyalni - képes meggyőzni - képes tanácsot adni
4	- képes megbirkózni az előre nem látható helyzetekkel - képes feltételezéseket tenni - képes érvekkel ellátott véleményt kifejezni
3	- képes megbirkózni előre nem látható elemeket tartalmazó gyakorlati helyzetekkel - képes leírni dolgokat - képes fenntartani egy egyszerű párbeszédet
2	- képes megbirkózni egyszerű gyakorlati helyzetekkel - képes kérdéseket feltenni - képes kérdéseket megválaszolni
1	- képes elmondani betanult mondatokat

Ez a melléklet ideiglenes jellegű. Részletesebb kidolgozása folyamatban van, és az ÁME későbbi átdolgozásakor lesz elérhető.

Vannak egy, az egyéni alkalmassági szint vizsgálatára alkalmas rendszer kiépítésére vonatkozó tervek. Ez az ÁME egyik jövőbeni változatában lesz elérhető.

F. Melléklet

Az üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszer vizsgálati iránymutatásai

(E modul alkalmazásában a "tagállam" kifejezés a tagállamot vagy az általa a vizsgálat elvégzésére kijelölt más szervezetet jelenti.)

1. Ez a melléklet megállapítja azokat az iránymutatásokat, amelyek megkönnyítik a tagállam számára annak megerősítését, hogy a javasolt üzemi folyamat:

- megfelel ezen ÁME-nek, és a 2001/16/EK irányelv (és a 2004/50/EK irányelvben foglalt minden módosítás) alapvető követelményei bizonyítottan teljesülnek,
 - indokolt esetben megfelel más szabályozásoknak, köztük a 2004/49/EK irányelvnek,
- és üzembe helyezhető.

2. Az érintett vasúti pályahálózat-működtető és vasúti társaság köteles megfelelő dokumentációt szolgáltatni a tagállamnak (az alábbi 3. pontban leírtak szerint), amely leírja az új és módosított üzemi folyamat(oka)t.

Az új és módosított üzemi folyamat(ok) koncepciójával és kidolgozásával kapcsolatban szolgáltatott dokumentumoknak kellő részletességűeknek kell lenniük, hogy a tagállam megérthesse a javaslat mögötti indokokat. Emellett, amennyiben alrendszereket korszerűsítene vagy újítanak fel, a benyújtott anyagnak tartalmaznia kell az üzemi tapasztalattal kapcsolatos visszajelzést is.

A dokumentáció nyomtatott vagy elektronikus formátumban (vagy a kettő kombinációjában) is benyújtható. A tagállam további példányokat kérhet, ha szüksége van azokra a vizsgálathoz.

3. A vizsgálat részletei

3.1. Az érintett üzemi folyamat(oka)t leíró dokumentációnak legalább a következő elemeket kell tartalmaznia:

- a vasúti pályahálózat-működtető vagy a vasúti társaság üzemi szervezetének általános leírása (a vezetés/felügyelet és a működés áttekintése) azon körülmények és keretek részletezésével, amelyek között a vizsgálandó üzemi folyamat(oka)t alkalmazni és működtetni fogják,
- az összes vonatkozó és elvégzendő üzemi folyamat részletezése (jellemzően eljárások, utasítások, számítógépes programok stb.),
- az üzemi folyamat(ok) megvalósítási, használati és ellenőrzési módjának leírása és az összes alkalmazandó konkrét berendezés elemzése,
- az üzemi folyamat(ok) által érintett személyek adatai, a megvalósuló képzés vagy eligazítás részletei és azon kockázatok elemzése, amelyekkel az ilyen személyek szembekerülhetnek,
- arra vonatkozó eljárás, hogy hogyan fogják kezelni az üzemi folyamat(ok) jövőbeni módosításait és korszerűsítéseit (megjegyzés: ez nem vonatkozik a nagyobb horderejű változtatásokra vagy az új folyamat(ok)ra; ilyen esetben új benyújtás történik a jelen iránymutatások alapján),
- azt bemutató ábra, hogy a szükséges visszajelzési adatok (és az üzemeléssel kapcsolatos többi információk) hogyan áramlanak be a vasúti pályahálózat-működtető vagy a vasúti társaság szervezetébe, abból ki és a körül a vonatkozó üzemi folyamatok támogatása érdekében,
- az érintett új vagy módosított üzemi folyamat(ok) koncepciójának és kidolgozásának megértéséhez szükséges leírások, magyarázatok és minden

nyilvántartás (megjegyzés: a biztonsági szempontból kritikus folyamatok esetében ez tartalmazza az új/módosított folyamat(ok) megvalósításához kapcsolódó kockázatok értékelését is),

- annak igazolása, hogy az érintett üzemi folyamat(ok) megfelel(nek) ezen ÁME követelményeinek,

Indokolt esetben a következő elemeket is benyújtják:

- az olyan előírások vagy európai szabványok felsorolása, amelyek szerint értékelték az alrendszer vonatkozó üzemi folyamatait, és az ilyen megfelelés bizonyítéka,

- a szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt)

- a vonatkozó üzemi folyamatok meghatározott feltételei és korlátozásai.

3.2 A tagállam:

- azonosítja az ÁME azon vonatkozó rendelkezéseit, amelyeknek az üzemi eljárásoknak meg kell felelniük,

- ellenőrzi, hogy a benyújtott dokumentáció teljes-e, és összhangban van-e a 3.1. ponttal,

- megvizsgálja a benyújtott dokumentációt, és értékeli, hogy:

- az érintett üzemi folyamatok megfelelnek-e az ÁME vonatkozó követelményeinek,

- az új vagy felülvizsgált üzemi folyamat(ok) koncepciója és kidolgozása (a kockázatok elemzését is ideértve) szilárd-e, és ellenőrzött módon történt-e,

- az üzemi folyamat(ok) megvalósítása és azt követő alkalmazása/irányítása biztosítja az ÁME követelményeinek való folyamatos megfelelést

- dokumentálja (egy vizsgálati jelentésben, lásd az alábbi 4. pontot) az azzal kapcsolatos megállapításait, hogy az üzemi folyamat(ok) megfelel(nek)-e az ÁME rendelkezéseinek.

4. A vizsgálat legalább az alábbi információkat tartalmazza:

- az érintett vasúti pályahálózat-működtető/ vasúti társaság adatai,

- a vizsgált üzemi folyamat(ok) leírása, ideértve minden más érintett konkrét eljárás, utasítás, számítógépes program részleteit,

- az érintett üzemi folyamat(ok) irányításával és alkalmazásával kapcsolatos elemek leírása, ideértve a figyelemmel kísérést, a visszajelzést és a módosítást,

- a vizsgálattal kapcsolatban összeállított minden alárendelt ellenőrzési jelentés,

- annak megerősítése, hogy az érintett üzemi folyamat(ok) és azok megvalósítási körülményei biztosítják az ezen ÁME vonatkozó pontjaiban megállapított megfelelő követelményeknek való megfelelést, ideértve a vizsgálat lezárása után megmaradó minden esetleges fenntartást,

- a vonatkozó üzemi folyamat(ok) megvalósításának esetleges körülményeiről és hatáiról szóló nyilatkozat (ideértve az esetleges fenntartásokat érintő minden megfelelő korlátozást),

- a vizsgálatban részt vevő tagállam neve és címe és a jelentés elkészültének napja.

Ha a vizsgálati jelentés alapján vasúti pályahálózat-működtetőtől/vasúti társaságtól megtagadja a vonatkozó üzemi folyamatok megvalósítási engedélyét / tanúsítványát, a tagállamnak részletesen meg kell indokolnia az ilyen elutasítást a 2004/49/EK irányelvvel összhangban.

G. Melléklet

Az egyes alapparaméterek esetében ellenőrizendő elemek tájékoztató és nem kötelező jellegű felsorolása

Ez a melléklet a kidolgozás korai szakaszában van, és további munkát igényel; jelen dokumentumban csupán munkatervezetként szerepel.

A 2004/49/EK irányelv 10. és 11. cikkében leírt tanúsítási és engedélyezési folyamattal összhangban ez a melléklet a következő alátámasztó adatokat körvonalazza:

- A – szervezeti vagy irányító jellegű és a biztonságirányítási rendszerbe felveendő elem;
- B – részletes eljárási és üzemviteli jellegű elem, amely támogatja az SMS szervezeti elemeit, és amely csak a tagállamon belül alkalmazandó.

Vizsgálandó paraméterek	Az egyes paraméterek esetében ellenőrizendő elemek	ÁME hivatkozás	Célszervezet		A/B
			VV	PV	
Dokumentáció a mozdonyvezetők számára	A Mozdonyvezetői utasítás-gyűjtemény összeállításának folyamata (a nyelvi fordításokat [indokolt esetben] és az érvényesítési folyamatot is ideértve)	4.2.1.2.1	X		A
	Folyamat a PV számára a VV megfelelő információval való ellátása érdekében	4.2.1.2.1		X	A
	A Mozdonyvezetői utasítás-gyűjtemény tartalmazza ezen ÁME minimális követelményeit és a PV által alkalmazandó konkrét eljárásokat	4.2.1.2.1	X		B
	A Mozdonyvezetői utasítás-gyűjtemény összeállításának (és érvényesítésének) folyamata	4.2.1.2.2.1	X		A
	A Mozdonyvezetői utasítás-gyűjtemény tartalmazza ezen ÁME minimális követelményeit	4.2.1.2.2.1	X		B
	Folyamat a PV számára a VV tájékoztatása érdekében az üzemeltetési szabályok / információk változásairól	4.2.1.2.2.2		X	A
	Folyamat a változások külön dokumentumban való összefoglalására	4.2.1.2.2.2	X		A
	A mozdonyvezetők valós idejű tájékoztatása a változásokról	4.2.1.2.2.3		X	A
	Folyamat a mozdonyvezetők menetrendi adatokkal való ellátására	4.2.1.2.3	X		A
	Folyamat a mozdonyvezetők járműadatokkal való ellátására	4.2.1.2.4	X		A
	Folyamat a helyre jellemző szabályok és eljárások összeállítására (az érvényesítési folyamatot is ideértve) földi személyzet	4.2.1.3	X		B
Dokumentáció a vasúti pályahálózat-működtetők vonatkozlekedést engedélyező személyzete számára	Folyamat a VV és a PV személyzete közötti biztonsággal kapcsolatos kommunikációra	4.2.1.4		X	A

Vizsgálandó paraméterek	Az egyes paraméterek esetében ellenőrizendő elemek	ÁME hivatkozás	Célszervezet		A/B
			VV	PV	
Biztonsággal kapcsolatos kommunikáció a VV és a PV személyzete között	Folyamat annak biztosítására, hogy a személyzet alkalmazza az üzemi kommunikáció metódológiáját az ezen ÁME C. mellékletében megállapítottak szerint	4.2.1.5, 4.6.1.3.1	X		A
				X	A
Vizsgálandó paraméterek	Az egyes paraméterek esetében ellenőrizendő elemek	ÁME hivatkozás	Célszervezet		A/B
			VV	PV	
A vonat láthatósága	Folyamat annak biztosítására, hogy a vonatok elülső homlokfali megvilágítása megfelel az ezen ÁME követelményeinek	4.2.2.1.2, 4.3.3.4.1	X		A
	Folyamat annak biztosítására, hogy a vonatok hátsó homlokfali megvilágítása megfelel ezen ÁME követelményeinek	4.2.2.1.3	X		
A vonat hallhatósága	Folyamat annak biztosítására, hogy a vonatok hallhatósága megfelel ezen ÁME követelményeinek	4.2.2.2, 4.3.3.5	X		A
A jármű azonosítása	Folyamat ezen ÁME P. mellékletének való megfelelés igazolására	4.2.2.3	X		A
A teherkocsik berakodása	A VV személyzete által alkalmazandó rakodási szabályok összeállítása	4.2.2.4	X		A
A vonatok összeállítása	Folyamat a vonat-összeállítási szabályok összeállítására (érvényesítési folyamat is)	4.2.2.5	X		A
	A vonat-összeállítási szabályok tartalmazzák az ezen ÁME-ben meghatározott minimális követelményeket	4.2.2.5	X		B
Fékezési követelmények	Folyamat a fékteljesítmény kiszámításához szükséges útvonali vagy a tényleges fékteljesítmény adatok szolgáltatására	4.2.2.6.2		X	A
	Folyamat a szükséges fékteljesítmény adatok kiszámítására vagy megadására („fékezési szabályok”)	4.2.2.6.2, 4.3.2.1	X		B
Felelősség a vonat indulásra kész állapotának biztosításáért	A vonat biztonságos haladásának biztosításához szükséges fedélzeti berendezések meghatározása	4.2.2.7.1	X		B
	Folyamat annak biztosítására, hogy azonosítják a vonat minden olyan jellemzőjének megváltozását, amely hatással van annak teljesítményére, és hogy ezt az információt közlik a PV-tal	4.2.2.7.1	X		A
	Folyamat annak biztosítására, hogy a vonat közlekedésével kapcsolatos adatokat elindulás előtt a PV rendelkezésére bocsátják	4.2.2.7.2	X		A
A vonatok tervezése	Folyamat annak biztosítására, hogy a VV átadja a szükséges adatokat a PV-nak a vonat útvonalának kérésekor	4.2.3.1		X	A
A vonatok azonosítása	Folyamat egyedi és egyértelmű vonatazonosító számok kiadására	4.2.3.2		X	A
Indulási eljárások	Az elindulás előtti ellenőrzések és próbák meghatározása	4.2.3.3.1	X		B
	Folyamat a vonat haladását esetlegesen érintő tényezők jelentésére	4.2.3.3.2	X		A

Vizsgálandó paraméterek	Az egyes paraméterek esetében ellenőrizendő elemek	ÁME hivatkozás	Célszervezet		A/B
			VV	PV	
Forgalomirányítás	Rendelkezés a valós idejű információk rögzítéséről, ideértve az ezen ÁME által előírt minimális adatokat	4.2.3.4.1		X	B
	A forgalmi műveletek ellenőrzési és felügyeleti eljárásainak meghatározása	4.2.3.4.2.1		X	B
	Folyamat a vasútvonal állapotában és a vonat jellemzőiben bekövetkezett változások kezelésének biztosítására	4.2.3.4.2		X	B
	Folyamat annak a becsült időnek a kijelzésére, amikor a vonatot az egyik PV átadja egy másiknak	4.2.3.4.2.2		X	B
Vizsgálandó paraméterek	Az egyes paraméterek esetében ellenőrizendő elemek	ÁME hivatkozás	Célszervezet		A/B
			VV	PV	
Veszélyes áruk	Folyamat a veszélyes áruk felügyeletének biztosítására, ideértve ezen ÁME minimális követelményeit	4.2.3.4.3	X		A
Üzemelési minőség	Folyamat az összes érintett szolgáltatás hatékony működésének figyelemmel kísérésére és a tendenciák közlésére az összes vonatkozó PV-tal és VV-vel	4.2.3.4.4	X		B
				X	B
Adatrögzítés	A vonaton kívül rögzítendő adatok felsorolása tartalmazza az ezen ÁME által minimálisan előírt elemek felsorolását	4.2.3.5.1		X	A
	A vonaton belül rögzítendő adatok felsorolása tartalmazza az ezen ÁME által minimálisan előírt elemek felsorolását	4.2.3.5.2, 4.3.2.3	X		A
Üzemzavar	Folyamat más felhasználók tájékoztatásáról az esetleg a szolgáltatás fennakadását okozó zavarokról	4.2.3.6.2		X	A
			X		A
	A PV által a mozdonyvezetőknek a szolgáltatás fennakadása esetén adandó utasítások meghatározása	4.2.3.6.3		X	B
	A szolgáltatás fennakadásának azonosított eseteit érintő megfelelő intézkedések meghatározása, ideértve az ezen ÁME által felsorolt minimális követelményeket	4.2.3.6.4		X	B
Vészhelyzet kezelése	Folyamat a vészhelyzeti szolgálatok kezelését biztosító sürgősségi intézkedések kezelésére	4.2.3.7		X	A
	Folyamat az utasok vészhelyzeti és biztonsági utasításokkal való ellátására	4.2.3.7	X		A
Segítség a vonat személyzete számára jelentős esemény alkalmával	Folyamat a vonat személyzetének üzemzavar esetén nyújtott segítségre a késések elkerülése érdekében	4.2.3.8	X		A

Vizsgálandó paraméterek	Az egyes paraméterek esetében ellenőrizendő elemek	ÁME hivatkozás	Célszervezet		A/B
			VV	PV	
Szakmai és nyelvi alkalmasság	Folyamat a szakmai alkalmasság vizsgálatára ezen ÁME minimális követelményeivel összhangban	4.6.1.1	X		A
				X	A
	Olyan minőségkezelési rendszer meghatározása, amely biztosítja, hogy a személyzet képes a gyakorlatban alkalmazni az ismereteit ezen ÁME minimális követelményeivel összhangban	4.6.1.2	X		A
				X	A
	Folyamat a nyelvi képesség vizsgálatára az ezen ÁME minimális követelményeinek való megfelelés érdekében	4.6.2	X		A
				X	A
	A vonatszemélyzet vizsgálati folyamatának meghatározása, ideértve a következőket: Alapképesítések, eljárások és nyelvek Útvonalismeret Járműismeret Különleges képesítések (pl. hosszú alagutak)	4.6.3.1, 4.6.3.2.3	X		A
				X	A
	A biztonsági szempontból kritikus feladatokat ellátó személyzettel szembeni képzési és alkalmassági igényeinek elemzése az ezen ÁME minimális követelményeinek figyelembe vétele érdekében	4.6.3.2	X		A
				X	A

Vizsgálandó paraméterek	Az egyes paraméterek esetében ellenőrizendő elemek	ÁME hivatkozás	Célszervezet		A/B
			VV	PV	
Egészségvédelmi és biztonsági feltételek	Folyamat a személyzet egészségügyi alkalmasságának biztosítására, ideértve a kábítószeres és alkohol üzemi teljesítményre gyakorolt hatásának ellenőrzését	4.7.1	X		A
				X	A
	A következők kritériumainak meghatározása: - a foglalkozás-egészségügyi orvosok és egészségügyi szervezetek jóváhagyása - pszichológusok jóváhagyása - orvosi és pszichológiai vizsgálat	4.7.2, 4.7.3, 4.7.4	X		A
				X	A
	Az egészségügyi követelmények meghatározása, ideértve a következőket: - általános egészség - látás - hallás - várandósság (mozdonyvezetők)	4.7.5	X		A
				X	A
	A mozdonyvezetőkkel szembeni különleges követelmények: - látás - hallási/beszédbeli követelmények - testméretek	4.7.6	X		A

H. Melléklet

A járművezetési feladat szakmai képesítéseinek minimális elemei

1. Általános követelmények

Ez a melléklet, amelyet a 4.6. és 4.7. alponttal együtt kell értelmezni, felsorolja azokat az elemeket, amelyeket lényegesnek tekintenek a vonatok TEN-en való továbbítása szempontjából.

A jelen dokumentum a lehető legteljesebb az általánosan alkalmazható felsorolás tekintetében, azonban e melléklet együtt alkalmazandó a külön jogszabályban megállapított rendelkezésekkel.

A "szakmai minősítés" kifejezés ezen ÁME szövegösszefüggésében az annak biztosítása szempontjából fontos elemekre utal, hogy üzemi személyzet képzett legyen, és képes legyen megérteni és elvégezni a feladat elemeit.

A szabályok és eljárások az elvégzett feladatra és a feladatot elvégző személyre vonatkoznak. Ezeket a feladatokat bármilyen arra feljogosított, képzett személy elvégezheti függetlenül a szabályokban, az eljárásokban vagy az egyes társaságok által használt bármilyen névtől, beosztástól vagy fokozattól.

Minden arra feljogosított, képesített személynek alkalmaznia kell az elvégzett feladattal kapcsolatos összes szabályt és eljárást.

2. Szakmai ismeretek

Minden engedélyhez sikeresen teljesített alapvizsgára és a 4.6. alpontban leírt folyamatos értékelésre és képzésre van szükség.

2.1. Általános szakmai ismeret:

- a vasúti rendszeren belüli biztonságirányítás feladatra vonatkozó általános elvei, ideértve a más alrendszerekkel való kapcsolódási pontokat is,
- az utasok és/vagy a rakomány, illetve a vasúti pályán vagy amellettt lévő személyek biztonságához kapcsolódó általános feltételek,
- munkaegészségügyi és munkabiztonsági feltételek,
- a vasúti rendszer biztonságának általános elvei,
- személyi biztonság, ideértve a vezetőállás forgalmi vágányon való elhagyásának esetét,
- a vonat biztonságos berakodásának általános elvei (áruszállítási műveletek),
- a vonat összeállítása (a társaság igényei szerint),
- az elektromosság alapelveinek ismerete a járművek és az infrastruktúra vonatkozásában.

2.2. A használt infrastruktúrára érvényes üzemi eljárások és biztonsági rendszerek ismerete:

- üzemi eljárások és biztonsági szabályok,
- vonatbefolyásoló rendszer, ideértve a vonatkozó vezetőállás jelzéseket,
- a vonat rendes, korlátozott és vészhelyzeti működésének szabályai,
- kommunikációs elvek és formalizált üzenetküldési eljárás, a kommunikációs berendezés használatát is ideértve,
- az üzemeltetési folyamatban résztvevő személyek különböző szerepei és felelősségei,

- a feladattal kapcsolatos dokumentumok és más információk, ideértve a jelenlegi állapotokkal, pl. sebességkorlátozásokkal vagy az elindulás előtt kapott ideiglenes jelzésekkel kapcsolatos további tájékoztatást

2.3. Járműismeret:

- a vonattovábbítási feladatnak megfelelő vontatójármű berendezése,
- rendszerelemek és azok célja,
- kommunikációs és vészhelyzeti berendezések,
- a mozdonyvezető rendelkezésére álló és a vontatással, fékezéssel és forgalombiztonsággal kapcsolatos elemeket érintő ellenőrző eszközök és visszajelzések,
- a vonattovábbítási feladatnak megfelelő jármű berendezése,
- a járművön kívül és belül elhelyezett jelzések és a veszélyes áruk szállításakor alkalmazott szimbólumok jelentése.

3. Útvonalismeret

Az útvonalismeret tartalmazza az útvonal egyedi jellemzőinek konkrét ismeretét és/vagy az azokkal kapcsolatos tapasztalatokat, amelyekre a mozdonyvezetőnek szüksége van, mielőtt ott saját felelősségére vezethetné a vonatot. Ez kiterjed a jelzők és dokumentumok, például menetrendekben és más fedélzeti dokumentumokban megadottakon, valamint az útvonalra vonatkozó és a jelen melléklet 2.2. pontjában megállapított műveleteken és biztonsági szabályokon túlmenő információk ismeretére.

Az útvonalismeret alá különösen a következők tartoznak:

- az üzemeltetési feltételek, például: jelző, ellenőrző és kommunikációs rendszerek,
- a jelzők, meredek lejtviszonyok és szintbeli keresztezések helyének ismerete,
- a különböző üzemeltetési vagy áramellátási rendszerek közötti átmeneti pontok,
- a vontatási áramellátás típusa az érintett vonalon a fázishatárok helyét is ideértve,
- helyi üzemi és vészhelyzeti intézkedések,
- állomások és megállóhelyek,
- helyi létesítmények (járműtelepek, csatlakozó vágányok stb.) a társaság igényei szerint.

4. Képesség az ismeret gyakorlatba való átültetésére

A járművezetési feladatokat ellátó személyzetnek képesnek kell lennie a következő feladatok elvégzésére (a társaság tevékenységeitől függően)

4.1. Felkészülés a feladatra:

- az elvégzendő munka jellegzetességeinek meghatározása, ideértve minden megfelelő dokumentumot,
- a dokumentumok és a szükséges berendezések teljességének biztosítása,
- a fedélzeti dokumentumokban megállapított összes követelmény ellenőrzése.

4.2. Elindulás előtt a kötelező feladatok és ellenőrzések elvégzése a vontatójárművön.

4.3. Részvétel a vonat fékei működésének ellenőrzésében:

- elindulás előtt a vonatkozó dokumentumok alapján annak ellenőrzése, hogy az elérhető fékteljesítmény megfelel-e a vonat és az előírányzott útvonal követelményeinek,
- részvétel a vonatkozó üzemeltetési szabályokban előírt fékezési próbákban, és a fékrendszer megfelelő működésének ellenőrzése.

4.4. A vonat vezetése a megfelelő biztonsági előírások, vezetési szabályok és a menetrend szem előtt tartásával:

- a vonat továbbításának megkezdése csak akkor, ha az összes szabály minden követelménye teljesül, különösen a vonat adataival kapcsolatban,
- a pályamenti jelzők és a vezetőálláson belüli jelzések megfigyelése, azok azonnali megértése, valamint az azokra való megfelelő reakció a vonat vezetése közben,
- a vonat engedélyezett legnagyobb sebességének figyelembe vétele a vonat típusának, a vasútvonal jellemzőinek, a vontatójármű és az elindulás előtt kapott minden tájékoztatás figyelembe vételével

4.5. Cselekvés vagy jelentés a megfelelő szabályokkal összhangban a pályamenti létesítmények vagy a járművek rendellenessége vagy hibája esetén

4.6. Az üzemi eseményekkel és balesetekkel kapcsolatos intézkedések megtétele, különösen a vonat védelmével, a tüzesetekkel és a veszélyes árukkal kapcsolatban:

- a megfelelő intézkedések kezdeményezése az utasok és más esetleg veszélyeztetett személyek védelme érdekében. A szükséges tájékoztatás és szükség esetén részvétel az utasok evakuálásában,
- indokolt esetben a vasúti pályahálózat-működtető tájékoztatása,
- kommunikáció a vonatkísérő személyzettel (a vasúti társaság igényeitől függően)
- a veszélyes árukra vonatkozó különleges szabályok alkalmazása.

4.7. A továbbhaladás feltételeinek megállapítása a járműveket érintő eseményeket követően:

- az üzemeltetési eljárásoktól függően, valamint személyes vizsgálat vagy külső tanács alapján annak eldöntése, hogy a vonat képes-e továbbhaladni, és hogy milyen feltételeket kell szem előtt tartani,
- kommunikáció a pályahálózat-működtetővel az üzemeltetési szabályok által előírt esetekben.

4.8. A vonat megállítása és megállás után minden ahhoz szükséges intézkedés megtétele, hogy a vonat álló helyzetben maradjon.

4.9. Kommunikáció a vasúti pályahálózat-működtető pályamenti személyzetével.

4.10. A vonat üzemével, az infrastruktúra állapotával stb. kapcsolatos minden szokatlan esemény jelentése:

- szükség esetén ezt a jelentést írásban kell benyújtani a vasúti társaság által meghatározott nyelven.

I. Melléklet

Használaton kívül

J. Melléklet

A "vonatkísérői" feladatok szakmai képesítéseinek minimális elemei

1. Általános követelmények

Ez a melléklet, amelyet a 4.6. és 4.7. alponttal együtt kell olvasni, felsorolja azokat az elemeket, amelyeket relevánsnak tekintenek a vonatok TEN-en való kísérése szempontjából.

Megjegyzendő, hogy míg a jelen dokumentum a lehető legteljesebb az általánosan alkalmazható felsorolás tekintetében, alkalmazni kell a külön jogszabályban megállapított részletszabályokat is.

A "szakmai minősítés" kifejezés ezen ÁME szövegösszefüggésében az annak biztosítása szempontjából fontos elemekre utal, hogy az üzemi személyzet képzett legyen, és képes legyen megérteni és elvégezni a feladat elemeit.

A szabályok és eljárások az elvégzett feladatra és a feladatot elvégző személyre vonatkoznak. Ezeket a feladatokat bármilyen arra feljogosított, képzett személy elvégezheti függetlenül a szabályokban, az eljárásokban vagy az egyes társaságok által használt bármilyen névtől, beosztástól vagy fokozattól.

Minden arra feljogosított, képesített személynek alkalmaznia kell az elvégzett feladattal kapcsolatos összes szabályt és eljárást.

2. Szakmai ismeretek

Minden feljogosításhoz sikeresen teljesített kezdeti vizsgára és a 4.6. alpontban leírt folyamatos értékelésre és képzésre van szükség.

2.1 Általános szakmai ismeret:

- a vasúti rendszeren belüli biztonságirányítás feladatra vonatkozó általános elvei, ideértve a más alrendszerekkel való kapcsolódási pontokat is,
- az utasok és/vagy a rakomány, illetve a vasúti pályán vagy amellettt lévő személyek biztonságához kapcsolódó általános feltételek,
- munkaegészségügyi és munkabiztonsági feltételek,
- a vasúti rendszer biztonságának általános elvei,
- személyi biztonság, ideértve a vonat forgalmi vágányon való elhagyásának esetét.

2.2 A használt infrastruktúrára érvényes üzemi eljárások és biztonsági rendszerek ismerete:

- üzemi eljárások és biztonsági szabályok,
- biztosítórendszerek,
- kommunikációs elvek és formalizált üzenetküldési eljárás, a kommunikációs berendezés használatát is ideértve

2.3 Járműismeret

- a személyszállító járművek belső berendezései,
- a járművek utasterében keletkezett kisebb hibák kijavítása a vasúti társaság igényeitől függően.

2.4 Az útvonal ismerete:

- forgalmi intézkedések (például a vonat indításának módja) az egyes helyeken (jelzések, állomási berendezések stb.),
- azok az állomások, ahol az utasok fel- és leszállhatnak,
- az útvonal egy vagy több vasútvonalára vonatkozó helyi forgalmi és vészhelyzeti intézkedések.

3. Képesség az ismeret gyakorlatba való átültetésére:

- elindulás előtti ellenőrzések, ideértve a fékpróbákat és az ajtók megfelelő záródását,
- elindulási eljárások,
- kommunikáció az utasokkal, különösen az utasok biztonságát érintő körülményekkel kapcsolatban,
- üzemzavar,
- az utastéren belüli potenciális hibák felmérése és reagálás a szabályok és eljárások szerint,
- védelmi és figyelmeztető intézkedések a szabályokkal és eljárásokkal összhangban vagy a vezetnek segítve,
- a vonat evakuálása és az utasok biztonsága, különösen, ha azoknak a pályán vagy annak közelében kell lenniük,
- kommunikáció a vasúti pályahálózat-működtető személyzetével a mozdonyvezetőnek nyújtott segítség vagy evakuálás közben,
- a vonat működésével, a járművek állapotával és az utasok biztonságával kapcsolatos minden szokatlan esemény jelentése. Szükség esetén ezeket a jelentéseket írásban kell benyújtani a vasúti társaság által kiválasztott nyelven.

K. Melléklet

Használaton kívül

L. Melléklet

A vonat-előkészítési feladat szakmai képezésének minimális elemei

1. Általános követelmények

Ez a melléklet, amelyet a 4.6. alponttal együtt kell olvasni, felsorolja azokat az elemeket, amelyeket relevánsnak tekintenek a vonatok TEN-en való előkészítése szempontjából.

Megjegyzendő hogy míg a jelen dokumentum a lehető legteljesebb az általánosan alkalmazható felsorolás tekintetében, alkalmazni kell a külön jogszabályban megállapított részletszabályokat is.

A "szakmai képezés" kifejezés ezen ÁME összefüggésében az annak biztosítása szempontjából fontos elemekre utal, hogy a végrehajtó személyzet képzett legyen, és képes legyen megérteni és elvégezni a feladat műveleteit.

A szabályok és eljárások az elvégzett feladatra és a feladatot elvégző személyre vonatkoznak. Ezeket a feladatokat bármilyen arra feljogosított, képzett személy elvégezheti függetlenül a szabályokban, az eljárásokban vagy az egyes társaságok által használt bármilyen névtől, beosztástól vagy fokozattól.

Minden arra feljogosított, képezített személynek alkalmaznia kell az elvégzett feladattal kapcsolatos összes szabályt és eljárást.

2. Szakmai ismeretek

Minden feljogosításhoz sikeresen teljesített alapvizsgára és a 4.6. alpontban leírt folyamatos értékelésre és képzésre van szükség.

2.1 Általános szakmai ismeret:

- a vasúti rendszeren belüli biztonságirányítás feladatra vonatkozó általános elvei, ideértve a más alrendszerekkel való kapcsolódási pontokat is,
- az utasok és/vagy a rakomány biztonságával kapcsolatos általános feltételek, ideértve a veszélyes áruk és rendkívüli küldemény szállítását,
- munkaegészségügyi és munkabiztonsági feltételek,
- a vasúti rendszer biztonságának általános elvei,
- személyes biztonság a vasútvonalon vagy annak közelében tartózkodás során,
- kommunikációs elvek és előírt üzenetküldési eljárás, a kommunikációs berendezés használatát is ideértve.

2.2 A használt infrastruktúrára érvényes üzemi eljárások és biztonsági rendszerek ismerete:

- munkavégzés a vonaton rendes, üzemzavari és vészhelyzeti üzemmódban,
- üzemi eljárások az egyes helyszíneken (jelzők, állomási/járműtelephelyi/rendező pályaudvari berendezés) és biztonsági szabályok,
- a helyi üzemi intézkedések.

2.3 A vonat berendezéseinek ismerete:

- a kocsik és a járművek berendezéseinek célja és használata,
- a műszaki vizsgálatok meghatározása és elvégzése.

3. Képesség az ismeret gyakorlatba való átültetésére:

- a vonat-összeállítási, fékezési, vonatterhelési stb. szabályok alkalmazása a vonat biztonságos közlekedésének biztosítása érdekében,
- a járműveken lévő jelzések és címkék megértése,
- a vonat adatainak meghatározása és elérhetővé tétele,
- kommunikáció a vonat személyzetével,
- kommunikáció a vonatmozgások irányításáért felelős személyzettel,
- üzemzavarok, különösen a vonatok előkészítésére vonatkozóan,
- védelmi és figyelmeztető intézkedések a szabályokkal és eljárásokkal vagy az adott helyi intézkedésekkel összhangban,
- veszélyes áru szállítását érintő eseményekkel kapcsolatban megteendő intézkedések (indokolt esetben).

M. Melléklet

Használaton kívül

N. Melléklet

Végrehajtási iránymutatások

Az alábbi táblázat tájékoztató jelleggel felsorolja a 4. fejezet rendelkezéseit, és egyenként azonosítja azok valószínűsíthető kiváltó okait.

A 4. fejezet pontja	A PV/VV által elvégzendő munka a követelményeknek való megfelelés érdekében	Jellemző kiváltó ok
4.2.1.2.1 Utasítás-gyűjtemény	VV - A PV hálózaton való munkavégzés esetén szükséges üzemeltetési eljárásokat tartalmazó nyomtatott vagy elektronikus dokumentum létrehozása/felülvizsgálata.	A hálózat üzemeltetési utasításainak megváltozása
4.2.1.2.2.1 Az Útvonalkönyv előkészítése	VV – A működése szerinti vasútvonalak leírását tartalmazó nyomtatott vagy elektronikus dokumentum létrehozása / felülvizsgálata	A hálózati infrastruktúra olyan változása (pl. a csatlakozások átépítése, jelzések módosítása), amely az útvonal módosított információját eredményezi.
4.2.1.2.2.2 Módosított elemek	VV – Olyan eljárás(ok) definiálása / felülvizsgálata, amelyek által a mozdonyvezetők nyomtatott vagy elektronikus tájékoztatást kapnak bármely módosított [útvonal] elemről	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelőségeket eredményező megváltoztatása.
4.2.1.2.2.3 A mozdonyvezető valós idejű tájékoztatása	PV – Olyan eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata, amelyek révén a mozdonyvezetők valós időben kapnak tájékoztatást a [z útvonal] biztonsági intézkedések módosításáról.	A PV vagy VV szervezeti felépítésének módosított szerepeket és felelőségeket eredményező megváltoztatása
4.2.1.2.3 Menetrend	VV – Olyan eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata, amelyek révén a mozdonyvezetők nyomtatott vagy elektronikus tájékoztatást kapnak a menetrendről.	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelőségeket eredményező megváltoztatása. Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése.
4.2.1.2.4 Járművek	VV – A járművek üzemzavar esetén való működéséhez kapcsolódó, szükséges üzemeltetési eljárásokat tartalmazó nyomtatott vagy elektronikus dokumentum létrehozása/felülvizsgálata.	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelőségeket eredményező megváltoztatása Új/módosított járművek bevezetése
4.2.1.3 Dokumentáció a VV mozdonyvezetőktől eltérő személyzete számára	VV – A mozdonyvezetőktől eltérő személyzet által a PV hálózaton való munkavégzés esetén szükséges üzemeltetési eljárásokat tartalmazó nyomtatott vagy elektronikus létrehozása / felülvizsgálata	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelőségeket eredményező megváltoztatása

A 4. fejezet pontja	A PV/VV által elvégzendő munka a követelményeknek való megfelelés érdekében	Jellemző kiváltó ok
4.2.1.4 Dokumentáció a PV vonatközlekedést engedélyező személyzete számára	PV – Hálózati üzemeltetési eljárásokat tartalmazó nyomtatott vagy elektronikus dokumentum létrehozása / felülvizsgálata, ideértve a kommunikációs elveket és a nyomtatványgyűjteményt	A hálózati üzemeltetési intézkedések megváltozása azonosított fejlesztés eredményeként (pl. lekérdezési javaslat) A hálózati infrastruktúra módosított üzemeltetési intézkedéseket eredményező megváltozása
4.2.1.5 Biztonsággal kapcsolatos kommunikáció a VV és a PV személyzete között	PV/VV – A 4.2.1.2.1., 4.2.1.3. és 4.2.1.4. alpontban említett nyomtatott vagy elektronikus dokumentumok, amelyek tartalmazzák az üzemeltetési kommunikációs metodológiát az ÁME C. mellékletének meghatározása szerint	A 4.2.1.2.1., 4.2.1.3. és 4.2.1.4. alponttal összhangban
4.2.2.1.2 A vonat láthatósága (elől)	VV – Eljárás(ok) meghatározása/felülvizsgálata a mozdonyvezetők és/vagy más üzemeltetési személyzet számára a megfelelő elülső megvilágítás biztosítása érdekében	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása Új/módosított járművek bevezetése
4.2.2.1.3 A vonat láthatósága (hátsó)	VV – Eljárás(ok) meghatározása/felülvizsgálata a mozdonyvezetők és/vagy más üzemeltetési személyzet számára a megfelelő hátsó azonosítás biztosítása érdekében	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása Új/módosított járművek bevezetése
4.2.2.4 A teherkocsik berakodása	VV – AVV személyzete által alkalmazandó rakodási szabályokat tartalmazó nyomtatott vagy elektronikus dokumentum létrehozása / felülvizsgálata.	A VV-k üzemeltetési biztonságirányítási rendszerének megváltozása új/módosított járművek vagy forgalom miatt
4.2.2.5 A vonatok összeállítása	VV – Azt biztosító eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata, hogy a vonatok megfeleljenek a kijelölt útvonalnak	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása A hálózat üzemeltetési szabályainak vonat-összeállítást érintő megváltozása Új/megváltoztatott infrastruktúra, jelzőrendszer vagy új (elektronikus) forgalmi irányítási rendszer bevezetése
4.2.2.6.1 A fékrendszerrel kapcsolatos minimális követelmények	VV – Azt biztosító eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata az üzemeltetési személyzet számára, hogy a vonatban lévő járművek megfeleljenek a fékezési követelményeknek	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása

A 4. fejezet pontja	A PV/VV által elvégzendő munka a követelményeknek való megfelelés érdekében	Jellemző kiváltó ok
4.2.2.6.2 Fékteljesítmény	PV – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a VV-k fékteljesítmény adatokkal való ellátása érdekében	A PV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		A hálózat üzemeltetési szabályainak fékezési szabályokat érintő megváltoztatása
		Új/megváltoztatott infrastruktúra, jelző-rendszer vagy új (elektronikus) forgalmi irányítási rendszer bevezetése
		Új/módosított járművek bevezetése
4.2.2.7.1 A vonat indulásra kész állapotának biztosítása (általános követelmények)	VV – A járművek üzemképességét biztosító eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata az üzemeltetési személyzet számára, ideértve a PV tájékoztatását a menetteljesítményt és az üzemzavar esetén való haladást érintő változásokról.	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.2.2.7.2 Kötelező adatok	VV – Folyamat definiálása/felülvizsgálata annak biztosítására, hogy a vonat közlekedésével kapcsolatos adatokat elindulás előtt a PV rendelkezésére bocsátják	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése
4.2.3.2 A vonat azonosítása	PV – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata egyedi és egyértelmű vonatazonosító számok hozzárendelésére	A PV vagy VV vonattervezési rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket Eredményező megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése
4.2.3.3.1 Indulás előtti ellenőrzések és próbák	VV – Az elindulás előtt elvégzendő ellenőrzések és próbák definiálása/felülvizsgálata	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása

A 4. fejezet pontja	A PV/VV által elvégzendő munka a követelményeknek való megfelelés érdekében	Jellemző kiváltó ok
4.2.3.3.2 A PV tájékoztatása a vonat üzemi állapotáról	VV – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a járművekkel kapcsolatos és a vonat haladását esetlegesen érintő tényezőkről	A PV vagy VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése
4.2.3.4.1 Általános forgalomirányítási követelmények	PV – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a forgalmi műveletek ellenőrzése és felülvizsgálata számára, ideértve a VV-k által igényelt minden további folyamattal való kapcsolódási pontot	A PV vagy VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése
4.2.3.4.2 A vonatok jelentése	PV – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a vonatok pozíciójának jelentésére, ideértve az érkezések/indulások valós idejű rögzítését és a más PV-nek való átadás várható idejét.	A PV forgalomirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése
4.2.3.4.3 Veszélyes áruk	VV – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a veszélyes áruk szállításának felügyelete érdekében, ideértve a PV által igényelt információ-szolgáltatást.	A PV vagy VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.2.3.4.4 Üzemelési minőség	PV/VV – Dokumentált eljárások, amelyek leírják az üzemi teljesítmény figyelemmel kísérésének és felülvizsgálatának belső folyamatait, és azonosítják a hálózat hatékonyságát javító intézkedéseket.	A PV vagy VV forgalomirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer bevezetése, ideértve a teljesítményfigyelést is
4.2.3.5.1 Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton kívül	PV – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a szükséges adatok rögzítése, valamint az intézkedések tárolása és elérése érdekében	A PV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		A hálózati infrastruktúra új/módosított figyelő berendezéssel járó megváltoztatása

A 4. fejezet pontja	A PV/VV által elvégzendő munka a követelményeknek való megfelelés érdekében	Jellemző kiváltó ok
4.2.3.5.2 Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton	VV – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a szükséges adatok rögzítése, valamint az intézkedések tárolása és elérése érdekében	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új/módosított járművek (mozdonyok, több részes egységek) bevezetése
4.2.3.6.1 Üzemzavar - Más felhasználók tájékoztatása	PV/VV – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata egymás tájékoztatásával kapcsolatban olyan helyzetekről, amelyek valószínűleg korlátozzák a hálózat biztonságát, teljesítményét és elérhetőségét	A PV vagy VV forgalomirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új (elektronikus) forgalomirányító rendszer Bevezetése
4.2.3.6.2 A mozdonyvezetők tájékoztatása	PV – A mozdonyvezetőknek szóló utasítás(ok) definiálása/felülvizsgálata az üzemzavar kezeléséről	A PV vagy VV forgalomirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.2.3.6.3 Vészhelyzeti intézkedések	PV – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata az üzemzavar kezeléséről, ideértve a járművek és az infrastruktúra meghibásodását (szükséghelyzeti intézkedések)	A PV vagy VV forgalomirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		A hálózati infrastruktúra megváltozása vagy új/módosított járművek bevezetése
4.2.3.7 Vészhelyzet kezelése	PV/VV – Olyan eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata, amelyek részletezik a vészhelyzetek kezelésével kapcsolatos szükség helyzeti intézkedéseket	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.2.3.8 Segítség a vonat személyzetének a járművekkel kapcsolatos esemény/működési zavar esetén	VV – Eljárás(ok) definiálása/felülvizsgálata a vonat személyzetet számára a járművek műszaki vagy más meghibásodásának kezeléséről	A VV forgalomirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
		Új/módosított járművek bevezetése

A 4. fejezet pontja	A PV/VV által elvégzendő munka a követelményeknek való megfelelés érdekében	Jellemző kiváltó ok
4.4 Üzemeltetési szabályok	PV/VV – Az ETCS-sel, a GSM-R-rel és a HABD-vel együtt használandó szabályok és eljárások definiálása	Az ETCS jelzőrendszer és/vagy a GSM-R rádiórendszer és/vagy a HABD bevezetése
4.6.1.1 Szakmai ismeretek	PV/VV – Folyamat definiálása a szakmai ismeretek vizsgálatára	A PV/VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.6.1.2 Az ismeretek gyakorlati alkalmazásának képessége	PV/VV – Alkalmasság-kezelési rendszer definiálása/felülvizsgálata a személyzet azon képességének biztosítására, hogy a gyakorlatba átültesse az ismereteket	A PV/VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.6.2.2 Nyelvi tudásszint	PV/VV – Folyamat(ok) definiálása a nyelvi készségek vizsgálatára	A PV/VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.6.3.1 A személyzet vizsgálata - Alapelemek	PV/VV – A személyzet vizsgálatát biztosító folyamat(ok) definiálása/felülvizsgálata, ideértve: - tapasztalat/képesítések - nyelv - az alkalmasság megtartása	A PV/VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.6.3.2 A képzési igények elemzése	PV/VV – A személyzet képzési igényeinek elemzését és annak aktualizálását célzó folyamat definiálása/felülvizsgálata	A PV/VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.6.3.2.3 Meghatározott elemek a vonat személyzete esetében	VV – A személyzet alábbiakkal kapcsolatos tanulását és megtartását célzó folyamat definiálása/felülvizsgálata: - útvonalismeret - járműismeret	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.7.1 Egészségvédelmi és biztonsági feltételek – Bevezetés	PV/VV – Folyamat(ok) definiálása/felülvizsgálata a személyzet egészségügyi alkalmasságának biztosítására, ideértve a kábítószeres és alkohol üzemi teljesítményre gyakorolt hatásának ellenőrzését	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása

A 4. fejezet pontja	A PV/VV által elvégzendő munka a követelményeknek való megfelelés érdekében	Jellemző kiváltó ok
4.7.2 -4.7.4 Az foglalkozás-egészségügyi orvosok, orvosi szervezetek, pszichológusok és vizsgálatok jóváhagyásának feltételei	PV/VV - Kritériumok definiálása/felülvizsgálata az alábbi esetekre: - a foglalkozás-egészségügyi orvosok és orvosi szervezetek jóváhagyása - pszichológusok jóváhagyása - orvosi és pszichológiai vizsgálat	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása Az orvosok jóváhagyására és a szervezetek elismerésére vonatkozó nemzeti szabályok és gyakorlatok megváltozása
4.7.5 Egészségügyi követelmények	PV/VV – Egészségügyi követelmények definiálása/felülvizsgálata, köztük: - általános egészség - látás - hallás - várandósság	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása
4.7.6 A járművezetési feladattal kapcsolatos meghatározott követelmények	PV/VV – A mozdonyvezetőket érintő meghatározott egészségügyi követelmények definiálása/vizsgálata, köztük: - EGK szűrés (40 éves kor fölött) - látás - hallás/beszédbeli követelmények - testméretek	A VV üzemi biztonságirányítási rendszerének módosított szerepeket és felelősségeket eredményező megváltoztatása

O. Melléklet

Használaton kívül

P. Melléklet

A jármű azonosítója

Általános megjegyzések:

1. Ez a melléklet a járműveken az üzem közbeni egyedi azonosítás érdekében látható módon elhelyezett számokat és kapcsolódó jelzéseket ismerteti. Nem írja le, a jármű alvázán vagy fő alkatrészein gyártás közben véglegesen bemart vagy tartósan rögzített egyéb számokat vagy jelzéseket.

2. Az e mellékletben meghatározott számnak és a hozzá kapcsolódó jelzésnek való megfelelés nem kötelező az alábbi esetekben:

- a csak olyan hálózatokon használt járművek, amelyekre ezen ÁME nem vonatkozik,
- történelmi jellegű járművek,
- ezen ÁME hatálya alatti hálózatokon normál esetben nem közlekedő vagy szállított járművek.

Ennek ellenére ezeknek a járműveknek működésüket lehetővé tevő ideiglenes számot kell biztosítani.

3. Ez a melléklet megváltozhat a RIV eltörlése, a RIC jövőbeni fejlődése és a TAF és a TAP ÁME jövőbeni bevezetése miatt.

A standard szám és a hozzá kapcsolódó rövidítések

Valamennyi vasúti jármű 12 számjegyből álló számot (standard számot) kap, amelynek felépítése a következő:

A járművek típusai	A jármű típusa és a kölcsönös átjárhatóság jelölése [2 számjegy]	A jármű regisztrálása szerinti ország [2 számjegy]	Műszaki jellemzők [4 számjegy]	Sorszám [3 számjegy]	Önellenőrző számjegy [1 számjegy]	
Teherkocsik	00 – 99 10 – 19 20 – 29 30 – 39 40 – 49 80 – 89 [részletek a P.6. mellékletben]	01–99 [részletek a P.4. mellékletben]	0000–9999 [részletek a P.9. mellékletben]	001–999	0 – 9 [részletek a P.3. mellékletben]	
Vontatott személyszállító járművek	50 – 59 60 – 69 70 – 79 [részletek a P.7. mellékletben]		0000–9999 [részletek a P.10. mellékletben]	001–999		
Vontató járművek	90 – 99 [részletek a P.8. mellékletben]		0000001 – 8999999 [e számok jelentését a tagállamok határozzák meg, esetlegesen két- vagy többoldalú megállapodással]			
Speciális járművek			9000 – 9999 [részletek a P.11. mellékletben]	001–999		

Egy adott országban a műszaki jellemzők és a sorszám 7 számjegye elegendő a járművek egyedi azonosítására a kocsik, vontatott személyszállító járművek, vontató járművek és speciális járművek egyes csoportjain belül. A vontatójárművek esetében a számnak hatjegyűnek és egyedinek kell lenni, míg a speciális járművek esetében a műszaki jellemzők és a sorszám első számjegyével, illetve utolsó öt számjegyével rendelkező számnak egyedinek kell lenni.

A számot betűjelzések egészítik ki:

- a) az átjárhatósági képességgel kapcsolatos jelzés (részletek a P.5. mellékletben),
- b) a jármű regisztrációja szerinti ország rövidítése (részletek a P.4. mellékletben),
- c) az üzemeltető rövidítése (részletek a P.1. mellékletben),
- d) a műszaki jellemzők rövidítése (részletek a P.13. mellékletben a vontatott személyszállító járművek, a P.12. mellékletben a teherkocsik és a P.14. mellékletben a speciális járművek esetében).

A műszaki jellemzőket, kódokat és rövidítéseket az ERA (Európai Vasúti Ügynökség) által a 2005. évi munkaprogramjának 15. tevékenysége eredményeként javasolt egy vagy több szervezet (a továbbiakban: központi szervezet) kezeli.

A számok kiadása

A számok kezelésének szabályaira az ERA tesz javaslatot.

P.1. Melléklet

Az üzembentartó rövidítésének jelzése

Az üzembentartói jelzés (VKM) meghatározása

Az üzembentartói jelzés (VKM) egy 2-5 betűből álló alfanumerikus kód. A VKM-et minden egyes járművön feltüntetik a jármű száma közelében. A VKM jelzi a jármű járműnyilvántartásba bejegyzett üzembentartóját.

A VKM ezen ÁME hatálya alá tartozó minden és az összes olyan országban egyedi, amely az ezen ÁME-ben leírt járműszámozási és üzembentartói jelzési rendszer alkalmazását tartalmazó megállapodást köt.

Az üzembentartói jelzés formátuma

A VKM az üzembentartó teljes nevének rövidítése, lehetőleg felismerhető formában. A latin ábécé mind a 26 betűjét fel lehet használni. A VKM betűit nyomtatott nagybetűkkel írják. Az üzembentartó nevében a szavak nem első betűje helyén álló betűket lehet kisbetűkkel írni. Az egyediség ellenőrzése érdekében figyelmen kívül hagyják az írott neveket.

A betűk tartalmazhatnak diakritikus jeleket (ékezeteket). Az ilyen betűkön lévő diakritikus jeleket figyelmen kívül hagyják az egyediség ellenőrzésekor.

Az olyan járművek üzembentartói esetében, amelyek nem latin ábécét használó országban vannak, a VKM fordítása a saját ábécével feltüntethető a VKM mögött egy ferde vonallal ("/") elválasztva. Adatfeldolgozási szempontból figyelmen kívül hagyják a lefordított VKM-et.

Mentesség az üzembentartói jelzés használata alól

A tagállamok úgy határozhatnak, hogy alkalmazzák a következő mentességeket.

A VKM nem kötelező olyan járműveken, amelyek számozási rendszere nem a jelen melléklet szerinti (v.ö. a 2. pont alatti általános megjegyzéssel) Ennek ellenére megfelelő információt kell adni a jármű üzembentartójáról azoknak az ezen ÁME hatálya alatt álló hálózatokon való működtetésével foglalkozó szervezeteknek.

Amikor a járművön feltüntetik a teljes nevet és a címet, a VKM nem kötelező a következő esetekben:

- olyan korlátozott járműállománnyal rendelkező üzembentartók járművei, hogy a VKM használata nem indokolt,
- az infrastruktúra karbantartására használt speciális járművek.

A VKM nem kötelező a csak nemzeti forgalomban közlekedő mozdonyok, többrészes egységek és személyszállító járművek esetében, ha:

- azokon szerepel az üzembentartó logója, és az jól felismerhetően tartalmazza ugyanazokat a betűket, mint a VKM,
- olyan jól felismerhető logót viselnek, amelyet az illetékes nemzeti hatóság elfogadott a VKM megfelelő egyenértékűként.

Amikor a vállalat logóját is feltüntetik a VKM mellett, csak a VKM érvényes, és a logó figyelmen kívül hagyható.

Az üzembentartói jelzés kiosztásával kapcsolatos rendelkezések

Az üzembentartók egynél több VKM-et is kiadhatnak, amennyiben:

- az üzembentartó egynél több nyelven is rendelkezik hivatalos névvel,
- az üzembentartónak jó oka van megkülönböztetni a szervezetén belüli különálló járműállományokat.

Az is lehetséges, hogy egyetlen VKM vonatkozik egy egész olyan vállalatcsoportra:

- amely egyetlen olyan vállalati struktúrához tartozik, amely a szervezetén belül kijelölt és megbízott egy szervezetet azzal, hogy minden kérdést kezeljen az összes többi nevében,
- amely kijelölt egy különálló, egyetlen jogi személyt az ügyek nevében való kezelésére, amely esetben a jogi személy az üzembentartó.

Az üzembentartói jelzések nyilvántartása és kiosztási eljárása

A VKM nyilvántartása nyilvános, és aktualizálása valós időben történik.

A VKM iránti kérelmet a kérelmező az illetékes nemzeti hatósághoz nyújtja be, amely továbbítja azt a központi szervezetnek. A VKM csak a központi szervezet általi közzétételt követően használható.

A VKM birtokosának tájékoztatnia kell az illetékes nemzeti hatóságot, amikor beszünteti a VKM használatát, és az illetékes nemzeti hatóság továbbítja ezt az információt a központi szervezetnek. Ekkor a VKM azt követően vonható vissza, hogy az üzembentartó bizonyította a jelzés megváltoztatását az összes érintett járművön. Ez 10 évig nem adható ki újból, kivéve, ha újból az eredeti birtokosnak vagy annak kérésére más birtokosnak adják ki.

A VKM más birtokosra ruházható, amely az eredeti birtokos jogutódja. A VKM érvényben marad akkor is, ha a birtokos olyan névre változtatja a nevét, amely nem hasonlít a VKM-re.

A VKM első listáját a vasúttársaságok meglévő rövidítései alapján állítják össze.

A VKM-et minden újonnan épített járművön elhelyezik a vonatkozó ÁME-k hatályba lépése után. A meglévő járműveknek 2014 végéig kell megfelelniük a VKM jelzéseknek.

A 12 jegyű standard számot a vontató járművek valamennyi vezetőállásában is feltüntetik.

Az üzemeltető elhelyezhet a standard számoknál nagyobb betűket és saját számjelzést is (amely általában a gyári számból és egy betűkódból áll), ha az hasznos a működés szempontjából. A saját számot az üzemeltető bárhol szabadon elhelyezheti.

Példák:	SP 42037	ES 64 F4 - 099	88 - 1323
	92 51 0042037-9	94 80 0189 999 - 6	91 88 0001323-0

Ezek a szabályok kétoldalú megállapodással változtathatók meg a meglévő járművek esetében, amikor az ÁME hatályba lép és egy meghatározott szolgálatra vonatkozik, és amennyiben nem áll fenn az érintett vasúthálózatokon üzemelő eltérő járművekkel való összetévesztés veszélye. A mentesség az illetékes nemzeti hatóságok által meghatározott időszakra érvényes.

A nemzeti hatóság előírhatja, hogy a 12 jegyű járműszám mellett tüntessék fel az ország kódját és a VKM-et.

P.3. Melléklet

Az ellenőrző (12.) számjegy meghatározásának szabályai

Az ellenőrző számjegyet a következő módon határozzák meg:

- az alapszám páros pozícióinak számjegyeit (jobbról balra haladva) saját tizedes értéken veszik;
- az alapszám páratlan pozícióinak számjegyeit (jobbról balra haladva) megszorozzák 2-vel,
- ekkor összeadják a páratlan pozíciók összegét a páros pozíciók összegével,
- megtartják a számjegyek összegét,
- a számjegyek összege és a 10 közötti különbség alkotja az ellenőrző számjegyet; amennyiben a számjegyek összege nulla, akkor az ellenőrző számjegy is nulla.

Példák

1 - Legyen az alapszám	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Szorító tényező	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Összeg: $6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52$

Az összeg egységet jelző számjegye 2.

Az ellenőrző számjegy ezért 8, és így a 33 84 4796 100 – 8 regisztrációs szám lesz az alapszámjegy.

2 - Legyen az alapszám	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Szorító tényező	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Összeg: $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

Az összeg egységet jelző számjegye 0.

Az ellenőrző számjegy ezért 0, és így a 31 51 3320 198 - 0 regisztrációs szám lesz az alapszámjegy.

P.4. Melléklet

A járművek regisztrálása szerinti országok kódjai (3-4. számjegy és rövidítés)
(A harmadik országokra vonatkozó információk csak tájékoztató jellegűek)

Országok	Betűrendes ország kód ⁽¹⁾	Numerikus ország kód	A P.6 és P.7 mellékletben ⁽²⁾ a szükséges zárójelek által érintett társaságok
Albánia	AL	41	HSh
Algéria	DZ	92	SNTF
Örményország	AM ⁽³⁾	58	ARM
Ausztria	A	81	ÖBB
Azerbajdzsán	AZ	57	AZ
Belorusszia	BY	21	BC
Belgium	B	88	SNCB/NMBS
Bosznia-Hercegovina	BIH	44	ŽRS
		50	ŽFBH
Bulgária	BG	52	BDZ, SRIC
Kína	RC	33	KZD
Horvátország	HR	78	HŽ
Kuba	CU ⁽³⁾	40	FC
Ciprus	CY		
Cseh Köztársaság	CZ	54	ČD
Dánia	DK	86	DSB, BS
Egyiptom	ET	90	ENR
Észtország	EST	26	EVR
Finnország	FIN	10	VR, RHK
Franciaország	F	87	SNCF, RFF
Grúzia	GE	28	GR
Németország	D	80	DB, AAE ⁽⁴⁾
Görögország	GR	73	CH
Magyarország	H	55	MÁV, GySEV/ROeEE ⁽⁴⁾
Irán	IV	96	RAI
Irak	IRQ ⁽³⁾	99	IRR
Írország	IRL	60	CIE
Izrael	IL	95	IV

Országok	Betűrendes ország kód ⁽¹⁾	Numerikus ország kód	A P.6 és P.7 mellékletben ⁽²⁾ a szögletes zárójel által érintett társaságok
Olaszország	I	83	FS, FNME ⁽⁴⁾
Japán	J	42	EJRC
Kazahsztán	KZ	27	KZH
Kirgizisztán	KS	59	KRG
Lettország	LV	25	LDZ
Libanon	BH	98	LÉS
Liechtenstein	LIE ⁽³⁾		
Litvánia	LT	24	LG
Luxemburg	L	82	CFL
Macedónia (volt jugoszláv köztársaság)	MK	65	CFARYM (MŽ)
Málta	M		
Moldva	MD ⁽³⁾	23	CFM
Monaco	MC		
Mongólia	MGL	31	MTZ
Marokkó	MA	93	ONCFM
Hollandia	NL	84	NS
Észak-Korea	PRK ⁽³⁾	30	ZC
Norvégia	N	76	NSB, JBV
Lengyelország	PL	51	PKP
Portugália	P	94	CP, REFER
Románia	RO	53	CFR
Oroszország	RUS	20	RZD
Szerbia-Montenegró	SCG	72	JŽ
Szlovákia	SK	56	ŽSSK, ŽSR
Szlovénia	SLO	79	SŽ
Dél-Korea	ROK	61	KNR
Spanyolország	E	71	RENFE
Svédország	S	74	GC, BV
Svájc	CH	85	SBB/CFF/FFS, BLS ⁽⁴⁾
Szíria	SYR	97	CFS
Tádzsikisztán	TJ	66	TZD

Országok	Betűrendes ország kód ⁽¹⁾	Numerikus ország kód	A P.6 és P.7 mellékletben ⁽²⁾ a szögletes zárójelek által érintett társaságok
Tunézia	TN	91	SNCFT
Törökország	TR	75	TCDD
Türkmenisztán	TM	67	TRK
Ukrajna	UA	22	UZ
Egyesült Királyság	GB	70	BR
Üzbegisztán	UZ	29	UTI
Vietnam	VN ⁽³⁾	32	DSVN

(1) Az 1949. évi egyezmény 4. függelékében és a közúti közlekedésről szóló 1968. évi egyezmény 45. cikk (4) bekezdésében ismertetett betűrendes kódrendszer szerint.

(2) Azok a társaságok, amelyek a hatálybalépés idején az UIC vagy az OSJD tagjai voltak, és a megnevezett országkódot használták a társaság kódjaként.

(3) A kódok megerősítésre várnak.

(4) Az általános megjegyzések 3. pontjában említett fejlesztések hatályba lépéséig ezek a társaságok használhatják a 43 (GySEV/ROeEE), 63 (BLS), 64 (FNME), 68 (AAE) kódokat. Ekkor aktualizálási időszakot határoznak meg az érintett tagállamokkal közösen.

P. 5. Melléklet

A kölcsönös átjárhatósági képesség betűjele

"TEN" : A következő feltételeknek megfelelő jármű:

- teljesíti az összes vonatkozó, az üzembe helyezés időpontjában hatályos ÁME előírásait, és rendelkezik a 2008/57/EK irányelv 22. cikke (1) bekezdése szerinti üzembe helyezési engedéllyel,

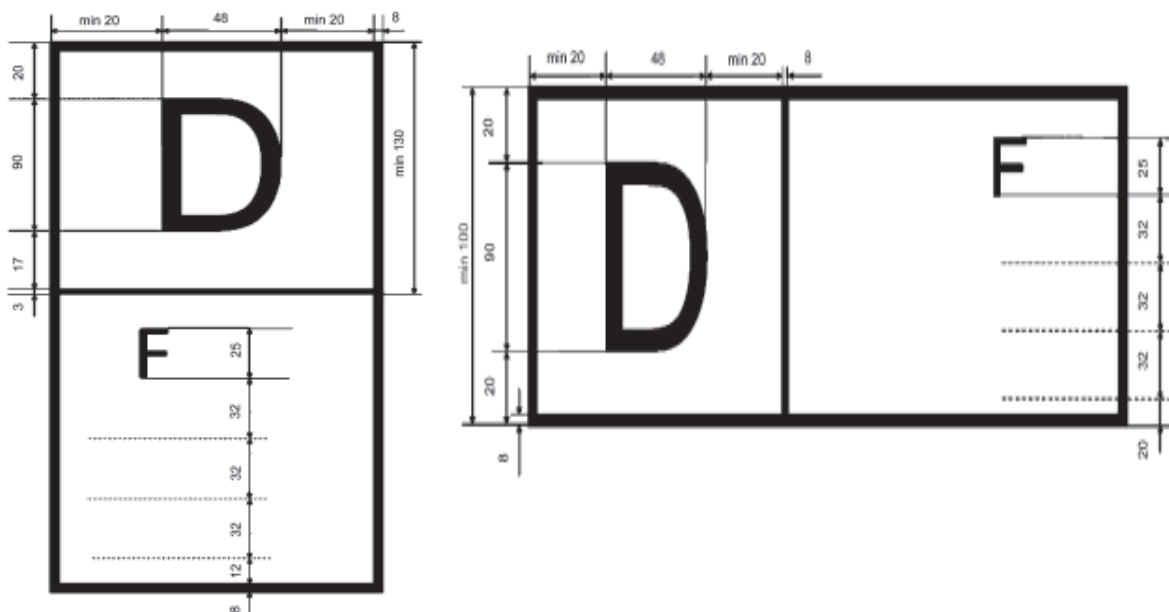
- rendelkezik az összes tagállamban érvényes, a 2008/57/EK irányelv 23. cikke (1) bekezdése szerinti engedéllyel, vagy az összes tagállam által kiadott, egyedi engedéllyel rendelkezik.

"PPV/PPW" : A PPV/PPW megállapodásnak megfelelő kocsi (az OSZZSD államokon belül) (eredeti: ППВ – Правила пользования вагонами в международном сообщении)

Megjegyzések:

a) A TEN jelöléssel ellátott járművek a P.6. mellékletben meghatározott járműszám első számjegyének 0–3 értékeinek felelnek meg.

b) Azokat a járműveket, amelyek nem rendelkeznek az összes tagállamra érvényes üzembe helyezési engedéllyel, az engedélyezett tagállamokat feltüntető jelzéssel kell ellátni. Az engedélyező tagállamok felsorolását a következő rajzok valamelyikén jelölt módon kell feltüntetni, ahol D jelöli az első engedélyt kiadó tagállamot (a példában Németország), és F jelöli a második engedélyt kiadó tagállamot (a példában Franciaország). A tagállamok kódjának feltüntetését a P.4. melléklettel összhangban kell elvégezni. Ez kiterjedhet az ÁME előírásait teljesítő és nem teljesítő járművekre egyaránt. Ezek a járművek a P.6. mellékletben meghatározott járműszám első számjegye 4–8 értékeinek felelnek meg.



P.6. Melléklet

A kölcsönös átjárhatósági képességet jelölő nemzeti kódok a teherkocsik esetében (1-2. számjegy)

	2. számjegy 1. számjegy		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. számjegy 1. számjegy		
	Nyomtávolság	Nyomtávolság													
ÁME ^(a) és/vagy COTIF ^(b) és/vagy PPW	0	Független tengellyel	Fenntartva	Rögzített	Különböző	Rögzített	Különböző	Rögzített	Különböző	Rögzített	Különböző	Rögzített vagy különböző	Független tengellyel	0	
	1	Forgóvázzal	Műhelykocsik	További döntésig nem használható										PPW kocsik (különböző nyomtáv)	1
	2	Független tengellyel	Fenntartva	ÁME és/vagy COTIF ^(b) [amelyek esetében az üzemben- tartó a P.4. mellékletben felsorolt vasúti társaság] PPW kocsik	Más ÁME és/vagy COTIF kocsik ^(b) PPW kocsik	ÁME és/vagy COTIF kocsik ^(b) PPW kocsik	Egyéb kocsik	Egyéb kocsik	Egyéb kocsik	Műszaki jellemzőik miatt speci- ális számozással rendelkező kocsik	Független tengellyel ^(c)	4			
	3	Forgóvázzal											Független tengellyel	2	
Nem ÁME és nem COTIF ^(b) és nem PPW	4	független tengellyel ^(c)	Vasútiüzemi kocsik	Egyéb kocsik [amelyek esetében az üzemben- tartó a P.4. mellékletben felsorolt vasúti társaság]	ÁME és/vagy COTIF kocsik ^(b) PPW kocsik	Egyéb kocsik	Egyéb kocsik	Egyéb kocsik	Egyéb kocsik	Műszaki jellemzőik miatt speci- ális számozással rendelkező kocsik	Független tengellyel ^(c)	8			
	8	Forgóvázzal ^(c)											Forgóvázzal ^(c)		
	Forgalom	Belföldi vagy külön megállapo- dással nemzetközi forgalmú	Külön meg- állapodás- sal nemzetközi forgalmú	Belföldi forgalmú	Külön meg- állapodás- sal nemzetközi forgalmú	Belföldi forgalmú	Külön meg- állapodással nemzetközi forgalmú	Belföldi forgalmú	Belföldi megállapo- dással nemzetközi forgalmú	1. számjegy 2. számjegy					
											1. számjegy 2. számjegy				

(a) Megfelelés legalább a jármű ÁME-nek

(b) Ideértve azokat a járműveket, amelyek a jelenlegi szabályozás szerint ezeket a számokat viselik ezen új rendeletek hatályba lépésekor

(c) Rögzített vagy különböző nyomtáv

P.7. Melléklet

A nemzetközi forgalomképességet jelző kódok a vonatott személyszállító kocsik esetében (1-2. számjegy)

Figyelmeztetés: a szögletes zárójelben lévő feltételek átmenetiek, és a RIC fejlesztésekor törlik azokat (lásd az általános megjegyzések 3. pontját).

	Belföldi forgalmú	TSI(a) és/vagy RIC/COTIF(a) és/vagy PPW				Belföldi vagy külön megállapodással nemzetközi forgalmú	TSI(a) és/vagy RIC/COTIF (b)	PPW		
		1	2	3	4			7	8	9
1. számjegy 2. számjegy	0						6			
5	Belföldi forgalmú kocsik [amelyek esetében az üzembeartató a P.4. mellékletben felsorolt vasúti társaság]	Rögzített nyomtávú nem klimatizált kocsik (az autósállító kocsikat is ideértve) [amelyek üzembeartatója a P.4. mellékletben felsorolt egyik RIC vasúti társaság]	Különböző nyomtávú (1435/1520) nem klimatizált kocsik [amelyek üzembeartatója a P.4. mellékletben felsorolt egyik RIC vasúti társaság]	Fenntartva	Különböző nyomtávú (1435/1672) nem klimatizált kocsik [amelyek üzembeartatója a P.4. mellékletben felsorolt egyik RIC vasúti társaság]	Műszaki jellemzők miatt speciális számozással rendelkező kocsik	Rögzített nyomtávú kocsik	Rögzített nyomtávú kocsik	Különböző nyomtávú (1435/1520) kocsik cserélhető forgóvázzal	Különböző nyomtávú (1435/1520) kocsik állítható nyomtávú tengelyekkel
6	Nem üzleti célú üzemi kocsik	Rögzített nyomtávú légkondicionált kocsik [amelyek üzembeartatója a P.4. mellékletben felsorolt egyik RIC vasúti társaság]	Különböző nyomtávú (1435/1520) légkondicionált kocsik [amelyek üzembeartatója a P.4. mellékletben felsorolt egyik RIC vasúti társaság]	Nem üzleti célú üzemi kocsik [amelyek üzembeartatója a P.4. mellékletben felsorolt egyik RIC vasúti társaság]	Különböző nyomtávú (1435/1672) légkondicionált kocsik [amelyek üzembeartatója a P.4. mellékletben felsorolt egyik RIC vasúti társaság]	Autósállító kocsik	Különböző nyomtávú kocsik			

	Belföldi forgalmú	TSI(a) és/vagy RIC/COTIF(a) és/vagy PPW				Belföldi vagy külön megállapodással nemzetközi forgalmú	TSI(a) és/vagy RIC/COTIF (b)	PPW		
		1	2	3	4			7	8	9
1. számjegy 2. számjegy	0						6			
7	Klimatizált és nyomásálló szekrényű kocsik [amelyek üzembentartója a P.4. mellékletben felsorolt egyik RIC vasúti társaság]	Fenntartva	Fenntartva	Nyomásálló szekrényű rögzített nyomtávú klimatizált kocsik [amelyek üzembentartója a P.4. mellékletben felsorolt egyik RIC vasúti társaság]	Fenntartva	Egyéb kocsik	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva

[a] Megfelelés legalább a vonatott személyszállító járművekre vonatkozó jövőbeni ÁME-nek.

[b] Megfelelés a RIC-nek és a COTIF-nak a hatályos előírások szerint.

P.8. Melléklet

A vontató járművek típusai (1-2. számjegy)

Az első számjegy a "9".

A második számjegyet az egyes tagállamok határozzák meg. Megfelelhet például az önellenőrző számjegynek, ha a kiszámítása során a gyári számot is felhasználják.

Ha a második számjegy a vontató jármű típusát írja le, a következő kódok kötelezők:

Kód	A jármű általános típusa
0	Egyéb
1	Villanymozdony
2	Dízelmozdony
3	Elektromos többrészes egység (nagysebességű) [motorkocsi vagy vontatott kocsi]
4	Elektromos többrészes egység (nagysebességű kivételével) [motorkocsi vagy vontatott kocsi]
5	Dízel többrészes egység [motorkocsi vagy vontatott kocsi]
6	Speciális vontatott kocsi
7	Elektromos tolatókocsi
8	Dízel tolatókocsi
9	Karbantartási jármű

P. 9. Melléklet

A kocsik standard számjelzése (5-7. számjegy)

Ez a melléklet táblázatos formában foglalja össze a kocsi fő műszaki jellemzőihez kapcsolódó 4 számjegyes jelzést.

A VASÚTI TEHERKOCSEK EGYSÉGES SZÁMOZÁSA

Módosítások

Száma	Dátum	Száma	Dátum
1	2005.08.01	29	2008.12.01
2	2005.10.01	30	2008.12.22
3	2006.01.01	31	2008.12.23
4	2006.05.01	32	2009.01.16
5	2006.08.01	33	2009.01.19
6	2007.02.01	34	2009.01.19
7	2007.05.01	35	2009.02.02
8	2007.06.01	36	2009.02.12
9	2007.07.01	37	2009.03.09
10	2007.08.01	38	2009.09.08
11	2007.10.01	39	2009.11.12
12	2007.12.01	40	2009.11.16
13	2008.01.01		
14	2008.02.01		
15	2008.03.01		
16	2008.03.26		
17	2008.04.24		
18	2008.05.09		
19	2008.06.02		
20	2008.06.11		
21	2008.07.09		
22	2008.08.11		
23	2008.09.19		
24	2008.10.27		
25	2008.10.31		
26	2008.11.05		
27	2008.11.10		
28	2008.11.17		

Új kódok

Falls	6684	2008.01.15
Uacns (4)	9327	2008.02.07
Sggrss	4975	2008.02.15
Zacens (3)	7834	2008.02.18
Hccrrs (1)	2909	2008.03.11
Shimmns (1)	4677	2008.03.17
Sggrss	4960	2008.03.18
Sggrss	4980	2008.03.26
Eanos (1)	5380	2008.03.26
Eanos (1)	5384	2008.03.26
Iagkmmps (3)	8979	2008.04.18
Sagkmmps (3)	4995	2008.04.18
Sgnss	4566	2008.04.18
Simms (1)	4645	2008.04.24
Sgnrrss	4501	2008.05.09
Fafnooss	6791	2008.05.09
Hilrrs	2930	2008.05.09
Fabfnoos	6955	2008.05.17
Ucmms	9171	2008.05.25
Falls (5)	6689	2008.05.26
Sfhimmsu	4915	2008.07.09
Eaos	5348	2008.07.09
Sdgnss	4526	2008.07.10
Eaos (1)	5332	2008.07.13
Falls (5)	6688	2008.07.13
Fall	6582	2008.08.11
Eanos	5992	2008.09.19
Sfkmms	4629	2008.09.19
Uakks	9301	2008.10.27
Rfnoos	3623	2008.10.31
Sdgkks (1)	4585	2008.11.05

Galmn	1887	2008.11.10
Ealnos	5892	2008.11.17
Laaprss	4396	2008.12.01
Rgklos (1)	3820	2008.12.01
Rns (1)	3506	2008.12.21
Uan	9994	2008.12.22
Tamn	0801	2008.12.22
Tadds	0816	2008.12.22
Uks (1)	9151	2009.01.16
Laaprs (1)	4395	2009.01.19
Snss	4625	2009.01.19
Uafns	9378	2009.02.02
Zaefns	7790	2009.02.12
Shimmns (1)	4680	2009.03.09
Rglhs (1)	3554	2009.09.08
Laais	4220	2009.11.12
Laais	4218	2009.11.26
Taimn	0686	2009.12.04

Nyitható tetejű kocsi

1. számjegy:
Kategória betűjel:

O
T

Lábjegyzet szövege:
(1) Üres futásra alkalmas 120 km/h sebességhatárig
(2) Teherkocsi négy külön tengellyel

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
00	°								a		00
01	°							s	amn		01
02								s	amns (1)		02
03								s	amns(1)		03
04									afmns (1)		04
05	k							abis	amns		05
06									amns (1)		06
07									ams (1)		07
08									ams (1)		08
09								bks			09
10	c							bkks	ams		10
11	cm							bs	aes		11
12								bs	aes		12
13									aes		13
14									aes		14
15	m							bis	aes		15
16	m							bis	adds		16
17								bis	adnpss		17
18								bis	adds (1)		18
19								bis	ads (1)		19
20		lls						ds	ads (1)		20
21	kkm							ds	ads (1)		21
22								ds	adds (1)		22
23								ds	adgs (1)		23
24								bqs	adgs (1)		24
25								cms	adgns (1)	adgnss	25
26	ikkm							cs	adgs (1)		26
27	ikkm							cs	adgs (1)		27
28	ikkm							cs			28
29								cefkks			29

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
30	d	dns (1)						ds			30
31	d							ds			31
32	d							ds			32
33	d							ds	adkks		33
34	d	ds (1)						ds	ads		34
35								ds	ads		35
36								ds			36
37								ds			37
38								ds	adns	adnss	38
39								ds	adns (1)		39
40	dg	dgs (1)						dgs			40
41		dgs (1)						dgs			41
42		dgs (1)						dgs			42
43		dgs (1)						dgs	adgs		43
44		dgs (1)				es		dgs	adgs		44
45		dgs				agpps		dgs			45
46		dgs				agpps		dgs			46
47		dgns						gkms	aems		47
48		dgs						cs			48
49		dgs						dgs			49
50		dds (1)						es			50
51		dds					agnoos (1)	es	aems		51
52							aps	es	aems		52
53	kkI						aps (1)	ds	aems		53
54							agps		aems (1)		54
55							agps (1)		aems (1)		55
56								ms			56
57							apps	ms			57
58							apps (1)	ms			58
59							anpps (1)	ms			59

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
60							agpps	ps			60
61							agpps (1)	pps			61
62		ms (1)					agpp				62
63							al	ms			63
64							agnpps	agnpps (1)			64
65	oo						alns (1)	ms			65
66							als	hms	ae hms		66
67	goo						als	mpps	ae hms		67
68							als				68
69							akkls				69
70	p						als (1)	ims	acms		70
71							alns (1)	ims			71
72							alns (1)	ims			72
73							akkl	ims			73
74											74
75							alls	bekks	ahms		75
76								ims			76
77											77
78								ikkms			78
79											79
80							aglms	bis			80
81								bis			81
82								bikks			82
83								bkkqs			83
84									dlrs		84
85											85
86							aimn	ikkms			86
87								ikkms			87
88							anoo		irrs (1)		88
89							anoos (1)	gpps			89

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
90							ao0				90
91							anoos (1)	bhis			91
92							a00s				92
93							a00s				93
94									afpps		94
95							a00s (1)	cefs			95
96							afoos (1)	fs			96
97								hikkms			97
98								fikks	afhis (1)		98
99							afoos	bfis	afhis		99

Normál építésű, fedett kocsi

1. számjegy:
Kategória betűjel:

1 G

Lábjegyzet szövege:
(1) Üres futásra alkalmas 120 km/h sebességhatárig
(2) Futásra alkalmas 140 km/h sebességhatárig

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
00	°	kk	s	kks	os	bs	hs (1)	ss	a	as	00
01		kk	s	kks	os	bs				as	01
02	°	kk	s	kks	os	bs				as	02
03			s	kks	os	bs				as	03
04		kl	s	kks	os	bs		qss		as	04
05			s	qs (1)	os	bs				as	05
06			s	qs (1)	os	bs				as	06
07	°		s		os	bs				as	07
08	o		s		os	bs				as	08
09			s		os	bs				as	09
10		klo	s	s	os	bs			abs (1)	as	10
11			s	s	os	bs			abs (1)	as	11
12			s		os	bs			abs (1)		12
13			s		os	bs	hkkms		abs (1)		13
14	l		s		os	bs	hkkms		abs (1)	as	14
15			s		os	bs	hkkms		abs (1)		15
16			s			bs	hkkms	oss		as (1)	16
17		klm	s			bs	hkkms			as (1)	17
18			s			bs					18
19			s			bs					19
20	l		s	s		bs	hkkms	kkoss			20
21			s	kkl	kklos	bs	hkkms				21
22	lm		s	kkl		bs	hkkms				22
23	lm		s			bs	hkkms				23
24	lm		s			bs	hkkms				24
25	lm		s	kkl		bs	hkkms				25
26	lm		s				hkkms				26
27	lm		s	gkkl			hkkms				27
28	lm		s		kl		hkkms				28
29	lm		s			bs	hkkms			ahks	29

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
30			s	ls		bs	hkms			ahkss	30
31			s	ls		bs	hkms			ahkss	31
32	lm		s	ls			hkms			ahkss	32
33			s	ls		bgkks	hkms				33
34			s	ls		bgkks	hms				34
35			s	ls		bkkss	hkms				35
36			s	ls	kks	bkkss	hkms				36
37	lm		s	ls	kks	bkkss	hkms				37
38	lm		s	ls	kks	bkkqs	hkms	bss			38
39		klm	s	ls	kks			bss			39
40	lm		s	ls	kks	bkkss			abss		40
41	lm		s	ls	kks	bkkss					41
42	lm	klm	s	ls	kks	bqs		bqss			42
43	lm	klm	s	ls	kks	bs		bqss	abkqss (2)	ahkss	43
44	lm	klm	s	ls	kks	bs				ahkss	44
45	lm	klm	s	ls	kks					ahkss	45
46	lm		s		kks					ahkss (2)	46
47	lm		s	ls	kks	bgkks					47
48	lm		s	ls	kks	bgkks				ahkss (2)	48
49	lm		s	glis	kks	bgkks					49
50			s	lms		bs			ahkmss		50
51			s				hks		ahkmss	ags	51
52			s						ahkmss	ags	52
53			s			bs (1)			ahkmss	ags	53
54			s			bs (1)				ags	54
55			s (1)			bs (1)		bkkss		ags	55
56			s (1)	lms		bs				ags	56
57		kklm	s (1)	lms		bs (1)				ags	57
58		kklm	s (1)			bs (1)				ags	58
59		kklm	s (1)			bs				ags	59

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
60	gkkl	kklm	s(1)					bkkqss	akkss	ags	60
61		gkklm	s(1)	lmqs			hkqs		akkss	ags	61
62										ags	62
63						bls				ags	63
64				lms		blss				ags	64
65							hks			ags	65
66										ags	66
67										ags	67
68								kkss		ags	68
69						bgs				ags	69
70			s(1)	ms	gs	bgs		kkqss	agm	ags	70
71					gs	bgs				agms	71
72			s(1)	ms	gs	bgs				agms	72
73					gs	bgs				agms	73
74					gs	bgs					74
75					gs	bgs					75
76					gs	bgs					76
77		kk			gs	bgs					77
78					gs	bgs					78
79					gs	bgs	hkks				79
80					gs	bgs	bhqs(1)				80
81					gs	bgs	bhs(1)				81
82					gs	bgs	bhs(1)				82
83				kkms	gs	bgs	bhs(1)				83
84		bkl			gs	bgs	bhs(1)				84
85				kklms	gs	bklis	hos	hoss	akl		85
86				kklms	gs		hos		aklm		86
87				kklms	gs				almn		87
88					gs	bkks	bhs(1)				88
89				kklms	gs	bkks	bhs(1)				89

[illegible]

Különleges építésű fedett kocsi

1. számjegy:

Kategória betűjel:

2 H

Lábjegyzet szövege:

- (1) Üres futásra alkalmas 120 km/h sebességhatárig
- (2) Teherkocsi 4 külön tengellyel

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
00	°	s		bs (1)			adgs	as		rrs	00
01		s		bs (1)			adgs	as			01
02		is	kko	bs (1)			adgs	as			02
03		s		bis (1)			adgs	as			03
04		es					adgs	as			04
05							adgs				05
06		is								ccmrrs	06
07		ins		ios							07
08				inos						ccmrrs (1)	08
09				ikkos						ccrrs (1)	09
10				bs (1)	hkkqss	am	ams			ccrrs	10
11			b	bs				abs		ccrrs (1)	11
12		ils		bqs				abs (1)		ccerrr	12
13											13
14		ims		bks (1)						ccceerrr (1)	14
15				bks				ais		ccrrss	15
16								ails			16
17				bkkss	bhkkss					eeirrs	17
18				bbs						eirrs	18
19										iqqrrs (1)	19
20			kms	bbks						irrs	20
21	cs	kms	kms					acgs		irrs (1)	21
22	cds	kms	kms	bbkks	bbkkss			acgs		irrs (1)	22
23		kms	kms	bbkks (1)				acgs		imrrs (1)	23
24		kms	kms					acgs		imrrs	24
25		kms	kms					acgs		immrrs (1)	25
26		kms	kms					acgs	iimrrs (1)	imrrs (1)	26
27		kms	kms				acgms	acgs		irrs (1)	27
28								acgs			28
29									firrs (1)	firrs (1)	29

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
30			bc	bcs				abkks		iirrs	30
31				bcs					iillrrs (1)	iillmrrs	31
32				bcs (1)						iillmrrs (1)	32
33										iillrrs (1)	33
34										mmrrs	34
35				bchs (1)						mrrs (1)	35
36											36
37											37
38											38
39				bcks	bckss						39
40		fs					aqg	abbiins (1)		iirrs (1)	40
41								abbiinss		iirrs (1)	41
42								abbiins (1)		iirrs (1)	42
43		ikms	bckk					abbiins (1)		iirrs (1)	43
44								abiins (1)			44
45	km		bis (1)	bccqg (1)				abiins (1)	abiis (1)		45
46	km		bis (1)						abiis (1)		46
47	km	cfhs	bis (1)					abiills (1)	abiis (1)		47
48	km	fhs						abiils (1)	abiis (1)		48
49	km		bis								49
50		ks	bis	bils	biss			abils	abilss		50
51		ks	bis	bils	bbinss			abils	abiss	acceeffrss	51
52			bis	bils				abis	abilss		52
53			bis	bils				abis (1)			53
54	k	ks	bis	bils	bilss						54
55	k		bis	bils	bilss			abis (1)			55
56	k	ks	bis	bils (1)	bbilss			abiils (1)			56
57			bis		bbilins (1)						57
58		kms	bis		bbilins (1)						58
59			bis		bbilins (1)						59

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
60	ek	eks	bis	bils	bbiklls (1)						60
61	ekm	ehs (1)	bis		bbillnss					ccrs	61
62			bins (1)		bbilns (1)			abis (1)		ccrs (1)	62
63	eekm		bis (1)		bikks (1)			abis (1)			63
64			bis (1)					abils (1)			64
65	gk		bins (1)		bbikkss			abils (1)			65
66			bins (1)								66
67			bills (1)		biklls (1)			abbis (1)	abiqss		67
68			bbis (1)		bbins (1)			abbiss			68
69			bbis (1)		bbins (1)						69
70				bils	bbins (1)			abbins (1)	abbins		70
71				biklls (1)	bbills (1)			abbins (1)	abbinqss	aimmrs	71
72	ekk		bhikks	biklls	bilns (1)			abbins (1)			72
73				biklls	bilns (1)			abbiks (1)			73
74			bills	biklls	bilns (1)						74
75		ekks	bills	biklls	bbills (1)			abbiks			75
76			bills	bikks	bbills (1)					aikks	76
77	kkmq	kks	bills	bbikks	bilns			abbills (1)			77
78				bikks	bins						78
79			biqs	biklls	biqss				ackss		79
80		cks		bfs	biqss			abbilns (1)	abbillss		80
81				bfiikks (1)							81
82		ckms	bbiklls (1)	bfihs (1)				abins (1)			82
83				bikks (1)				abins (1)			83
84				bfiikks							84
85			bbikks (1)	bfiiklls				aabikks			85
86			bbikks (1)					aabbcceks			86
87	hkk	hkks						abikks (1)			87
88				bcfhs (1)				abikks			88
89								abiikks (1)			89

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
90				bfkks				abbiklks (1)	abbiilnss		90
91		fkks			bfin				abbiilnss		91
92					bfin (1)				abbiilns (1)		92
93					bfills		abfins (1)		abbiilns (1)		93
94					bfills (1)						94
95								abfis (1)			95
96				bfis				afis			96
97								abfis			97
98				bfis (1)				abfills			98
99								abfis			99

Normál építésű pórekocsik
Vegyes, magas oldalfalú nyitott és
pórekocsi

1. számjegy:

Kategória betűjel:

3

K-O-R

Lábjegyzet szövege:

- (1) Üres futásra alkalmas 120 km/h sebességhatárig
- (2) Futásra alkalmas 140 km/h sebességhatárig

	0 K	1 K	2 K	3 K	4 K	5 R	6 R	7 O	8 R	9 R	
00	°		km	s				s (1)	°	s	00
01			bkk	s	bkks			s (1)	s	s	01
02			bkk	s	bkks	bp		s (1)		s	02
03				s				s (1)		s	03
04				s	kks	ns		s (1)		s	04
05			kkm	s	kkms	ns (1)		s (1)		s	05
06				s	kkps	ns (1)		s (1)		s	06
07				s		bns (1)		s (1)		s	07
08				s		blps		s (1)		s	08
09				s		bs (1)				s	09
10			bkk	s		bs		ms	kk	s	10
11			bkk	s		bkks (1)		ms		s	11
12			bkk	s		bss		ms		s	12
13			bkk	s		bnpps		ms		s	13
14			bkk	s	bkks	bnss		ms	kkp	s	14
15	kk		bkk	s	bkks	bkkps (1)		ms		s	15
16			bkk	s	bkks			ms	gns (1)	gs (1)	16
17			bkk	s	bkks	nss		ms		gs	17
18				s	bkkpps					gs	18
19			bkkm	s	bkkms	kqss (2)				gs	19
20	kkp		bkkmp	s		kqss			gklos (1)	gs	20
21	kklp		bkk	s	bms	noos (1)				gps	21
22			bkk	s	bps (1)	nooss					22
23		bm		s		noos	fnoos		p	egs	23
24				s		noos				egs	24
25					bmps	oos (1)			pss	os (1)	25
26						oos				ms	26
27		bmp		s	lmos (1)	oos				ms	27
28				s	lmos	oos			p		28
29				gs	lmos	oos (1)				pps	29

	0 K	1 K	2 K	3 K	4 K	5 R	6 R	7 O	8 R	9 R	
30		lm	klm	bs	lms	loos		am		kks	30
31		lm		bs	lms	loos (1)				bps (1)	31
32		lm		bs		os			lps	bps	32
33		lm		bs		eis				ps	33
34		lm		bs					lmm	pps	34
35		lm		bs	lmms	jins (1)				pps	35
36				bs	lms	jimmns (1)	jimns (1)			es	36
37				bs	lmps	ils (1)				es	37
38			klmpp	bs		ils (1)				es	38
39			kklm	bs	kkllms	is (1)				es	39
40			kklm	bs	kkllms	ils				es	40
41				bs	kkllms	ils (1)				es	41
42				bs	kkllms	ils (1)			mp	es	42
43				bs	kkllms	ils (1)				es	43
44				bs	kkllms	ils (1)		kkms	kkm	es	44
45				bs		ils (1)			kkmp	es	45
46			kklmpp	bs		ilns (1)				es	46
47				bs		ilnss				es	47
48				bs		ilms				emms	48
49				bs (1)		ils		kkm			49
50				bs		ilmmns (1)			mm	emms	50
51				bs		hilmmns				emms	51
52			kkmm	bps	kkmmms	ilns (1)				emms	52
53			kkmm	bps (1)	kkmmms	ins (1)					53
54			kkmm	bps (1)	kkmmms	glins (1)					54
55				bgs		gs				elmmms	55
56				gs		gs				elmmms	56
57				bgnns (1)		gs (1)				elmmms	57
58				gps (1)	gps (1)	gs (1)				elmmms	58
59				bnps (1)	gns (1)	gls				mms	59

	0 K	1 K	2 K	3 K	4 K	5 R	6 R	7 O	8 R	9 R	
90				lps			es (1)		lmp	enss	90
91				glps					lmp	ns (1)	91
92				glis						s (1)	92
93										s (1)	93
94										lmp	94
95				ps					lmmns (1)	lmmmps	95
96				ps (1)						kkmmns	96
97										es (1)	97
98										es (1)	98
99									klmp	es (1)	99

Különleges építésű pórekocsi

1. számjegy: 4
Kategória betűjel: L - S

Lábjegyzet szövege:

- (1) Üres futásra alkalmas 120 km/h sebességhatárig
- (2) Futásra alkalmas 120 km/h sebességhatárig
- (3) EURO RAIL ROAD Vasúti teherkocsi
- (4) Futásra alkalmas 160 km/h sebességhatárig

	0 L	1 L	2 L	3 L	4 L	5 S	6 S	7 S	8 S	9 S	
00				aadr	giss		°	s			00
01		s		aadgrs (1)		gmrrs	gmrrs	s	a		01
02		is				gmrrs		s (1)			02
03	m	imms (1)		aas (1)		gmns (1)		ms			03
04					gjs	gms (1)		mms (1)		ffhimms (1)	04
05	lmnp	lmns		aas	gjs	gmms (1)	m	mms		dfgss (2)	05
06	lmnp	lmmps	as	aars	gjs	dgnss	mm	mms		figmss (2)	06
07			ails	aails (1)	bgjs	gmms	mm	mms	am	fgmmss	07
08		flmps	akklps	aaps	gjs (1)	gmms	cmms (1)	cmms		figgmrrss (2)	08
09	lmm	bms (1)		aaps (1)	gjs (1)	dgkms	cmms	cmms		figgmrrss	09
10	b	bms			gkkmms	dgkms		npss		ffgns	10
11		bms	aklps	aaklps	g	dgn (1)		ms (1)		ffgss (2)	11
12		bms		aalps (1)	bgs	dgmns (1)	c	ns (1)		figms	12
13		bs	ads	aads	gm	dggn (1)	cs	lmps (1)		ffgmss	13
14				aaklmmp	gmm	ggkks (1)	mmns	dms (1)			14

	0 L	1 L	2 L	3 L	4 L	5 S	6 S	7 S	8 S	9 S	
15			ais (1)	aakklmmps	gmms	gkkms	mmmps (1)	ds (1)	almm	fhimmnsu	15
16			ailps	aaklmps	gs (1)	gkkms	mmmps (1)	dmns (1)	alms		16
17	cmp			aailps (1)	gkmm			ps (1)			17
18	cmp	jips	aailps	aailps	gkmmms	gkkms		ps (1)	amm		18
19	cmp		adks	aailps (1)	gkkm	gkkms (2)		ps	amm		19
20	c		aailps	aailps	fgkmm			ps	amm	aac	20
21			aailkps (1)		gkm			mmmps (1)	amm		21
22		ds	aailps (1)	aailps (1)	dgs	gkkms (1)	mmp	mmmps	amm		22
23			aailms (1)		gs (1)	gkkms	mmp	nps (1)	almm		23
24	dm				fgs		mmp	nps (1)			24
25		ls		aabkkmms	gs	gkkms	nss	nps (1)			25
26		lps		aakmps	gs	dgms		lps (1)	amm		26
27	pss	lps		aakmps	gs		lp	lps	ammmps (1)		27
28	p	ps			gs			mmmps (1)	mrrs		28
29	p	nps			gs		fkmmss	flps (1)	aap		29
30		ns			gms (1)	gms	flmmmps	lmps		dgmmrs	30
31		nps			gms (1)			mms	amp	ggmmrs (2)	31
32					gms (1)	gms	lmmmps (1)	lmmmps (1)		ggmmrs	32
33				aadfs	gms	gms	lmmmps	lmmmps	almmmps	ggmmrs (1)	33
34			adkks	aadks	gms	gms	lmmpps	lmmpps	almmmps (1)	ggmmrs	34
35	ds			aads	gms (1)	gms (1)		lmmpps (1)	ams (1)	dmrs	35
36				aads (1)	ghms (1)	gms	ikkps	fmms (1)	almmmps (1)	dmrs (1)	36
37					gms	gms	iims (1)	fmms (1)		dmrs	37
38		fflps (1)		aakklps (1)	fgms	gms	ims (1)	is (1)	ahmmmps (1)	fgmmrs	38
39	km			aakklps	gms	gms		fms	ahmmms	fgmmrs (2)	39
40		fs			gms	gs	fiimmms	fmms (1)		fgmmrs	40
41		bims			fgms	gs		fmms (1)	rrs		41
42		fms	almm	aaklm	gim	gs (1)		fmms	ggmmrs		42
43			ammp	aaklmp	fgkmmms	gms (1)		fmms (1)	fgmmrs		43
44			ahmm	aakmp	gkks		imms (1)	fmms (1)	fgmr		44
45		fls		aadkk	gkks (1)	gs	imms (1)	kmps (1)	ors		45
46		klps		aaklms	gmms (1)			fms (1)	dmrs		46

	0 L	1 L	2 L	3 L	4 L	5 S	6 S	7 S	8 S	9 S	
47	hm					gs	fns (1)	fs (1)		grs	47
48		kkimps		aadks (1)		gss		eks (1)	ammps (1)	ffgorss (2)	48
49	kkmp			aaklms		gss	klmm	klps	ammps	fmrprss	49
50		ikkps				gss (4)	klmmp	eks		ggrs (1)	50
51	kkimp	kklimps		aaes (1)		gmns		ekqs (1)		ggrs	51
52	kklimp			aaes	gmqs	gmns	klp	dkmms (1)	amms (1)	ggmrs (1)	52
53		bkkms	aekks		gms	gns	klps (1)	dkms	ggmrs (1)	ggmrs (1)	53
54		bkkmms	aekks	aadr (1)	gms (1)	gns		dkmms		ggmrs (1)	54
55		dkks (1)	aekks			gns		dfis		dggmrs (1)	55
56	bk	bks	aekks		agjmms	gns (1)	dkkms (1)	kkmps	aimms (1)	dggmrs	56
57		is (1)	aekks	aaek		gns (1)		ckkms	aimms (1)	ggors	57
58		ikks (1)	aekks	aalikks	ags	gns (1)		kklimps	amms (1)	dggmrs	58
59		dkks (1)	aekks	aais		gns (1)		fkkmms (1)	amms (1)	emrss (2)	59
60		bkmms		aais (1)		ggs	kkm	kklimps (1)	amms	ggrss	60
61		dkks	aekqs	aagss		gmns (1)	kkim		amms	ggmrs	61
62			aekss	aekks	aags	gmms (1)	kks (1)	kkmms	amms	ggmrs	62
63		klis	aess	aaers (1)		gmns		hs (1)	amms	ggmrs	63
64				aaeks (1)	aagms (1)	gms (1)		hmms	amms	ggmrs (1)	64
65	klmp		aekms	aaeks		gmns	hmm	hmms	amms	ggors	65
66	klmp	klmps	aekms	aaeks		gmns	fhis (1)	hmms	amms	dfggmrs	66
67	klmmp	klmmps	aekms (1)	aaeks	aagjs		fhimms (1)	fhimms (1)	amms	dggoorss	67
68				aaekms		gss	himms (1)	himms (1)	ahmms (1)	dfggoorss	68
69				aaekms		gss	himms (1)	himms (1)	ahmms (1)	dfggoorss	69
70	kmmp	kkms	aeks	aaers		gss	himms (1)	himms (1)	ahmms		70
71		hms	aeks	aaers (1)		gss	himms (1)	himms (1)	ahmms (1)	efoorss	71
72			aeks	aaers (1)		gmss (2)	himms (1)	himms (1)	ahmms (1)	efoors	72
73			aeks	aafoos (1)		gmss (4)	himms	himms		ggoorss	73
74		klps	aeks	aafooss		gmss	himms (1)	himms (1)		emrss (2)	74
75				aafooss		gmss	himms (1)	himms (1)		ggrss	75
76		efks (1)		aafoors		gmss	himms (1)	himms (1)	ahmms	drs	76
77		efkss		aagrs (1)		gmss (2)	himms (1)	himms (1)	ahmms (1)	dmrss (3)	77
78		eks		aagrss		gmss	fhiimms	himms (1)		dmrs	78
79		eks		aagoss (1)		fgmss	himms	himms		dmms	79

	0 L	1 L	2 L	3 L	4 L	5 S	6 S	7 S	8 S	9 S	
80	ek	eks		aeilprs (1)		fgnss	himms (1)	hhmms		ggrss	80
81		ekss		aeailprss		ginqss		hhmms		aadkms	81
82		efks				fgns				aadkms (1)	82
83				aeors				hhmms (1)	adkmms	aadkms	83
84				aadffoos		aaggs	hhjmm	hhmms (1)		aadkms	84
85		ekqss				dgkks (1)	hhjmmms	hhmms (1)		aadkms	85
86	dklp			aaerss		dgrms	hkkmm	hkkmms		aadkmms	86
87		ekks (1)	adfs (1)			dgrmss		hhms (1)			87
88		ekks	aefs (1)			gkks		hhms (1)		aaklmmps	88
89		eks (1)	aefss	aaess		dgkkmss		hhmms (1)			89
90		eks (1)	adfss	aaekss		gmmss	ekss	ekqss (2)	ahimm	aadkmss	90
91		lnpss				dgrms		dkmss	ahimmm		91
92		aes	aes	aaefrss		dgkmms		dkmss (3)		dggmrss	92
93		aes (1)	aes (1)	aaekqss		dgkmss		dkmss		dggmrs (1)	93
94		aes (1)	aes (1)			gmmnss		dkmms		ggmrss	94
95				aaprs (1)		gikkmss				agkmmps	95
96				aaprss		aadgns		lpss			96
97						gikkmss		dmnss			97
98						gkmss		dfkmss		aagss	98
99						gqss					99

Normál építésű, magas oldalfalú, nyitott kocsik

1. számjegy:

Kategória betűjel:

5 E

Lábjegyzet szövege:

- (1) Üres futásra alkalmas 120 km/h sebességhatárig
- (2) Teherkocsi négy külön tengellyel

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
00 °		l	m	aos	aos (1)					a	00
01 °		l		aos	aos (1)					a	01
02 °		l		aos (1)	aos (1)					als (1)	02
03 °		l		aos (1)	aos (1)					als (1)	03
04 °		l		aos	aos (1)					als (1)	04
05 °		l		aos	aos (1)					als (1)	05
06 °		l		aos	aos (1)					als	06
07 °		l		aos	aos (1)					als	07
08 °				aos	aos (1)					als	08
09 °		l		aos	aos (1)					als	09
10 °		lo		aos	aos (1)					als	10
11 °		lo		aos	aos (1)					als	11
12 °		lo		aos	aos (1)					al	12
13 °		lo		aos						al	13
14 °				aos						al	14
15 °				aos						al	15
16 °		lo		aos						al	16
17 °				aos						al	17
18 °				aos						al	18
19 °				aos	ans (1)					al	19
20 °		lo	mo	aos	as (1)	s				al	20
21 °		lo		aos	as (1)	s				al	21
22 °		lo		aos	as (1)	s				al	22
23 °				aos	as (1)	s				al	23
24 °				aos	as (1)	s				al	24
25 °				aos	as (1)	s				al	25
26 °		lo		aos	as (1)	s				alo	26
27 °		lo		aos	as (1)	s				alos	27
28 °				aos		s				alos	28
29 °				aos	acs	s				als (1)	29

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
30	°	lo		aos (1)	acs	s				almo	30
31	°			aos (1)	acs	s				alos (1)	31
32	°		s (1)	aos (1)	acs	s				alnos (1)	32
33	°	los	s (1)		acs	s				akkms	33
34	°		s (1)	aos	acs	s				akkmos	34
35	°		s	aos	acs	s				akkmos	35
36	°	lo	s	aos	acs	s				almos	36
37			s	aos	acs	s				almnos	37
38	°		s	aos	acs	s				akklos (1)	38
39		los	s	aos	acs	s				aklmo	39
40	°	o	s		acs	s			amnos (1)	amos	40
41	°	o	s	aos (1)	acs	s			amnoss	amos	41
42	°	o	s	aos (1)	acs	s				amos	42
43		o	s	aos (1)	acs	s				amos	43
44		o	s	aos (1)	acs	s				amos	44
45		o	s	aos (1)	acs	s				amos	45
46		o	s	aos (1)	acs	s				alos (1)	46
47		o	s	aos (1)	acs	s				as (1)	47
48			s	aos	acs	s				as (1)	48
49		o	s	aos	acs	s				as (1)	49
50	°	kk		aos		s				as	50
51	°	kk		aos		s				as	51
52	°			aos		s				as	52
53		kk		aos		s				as	53
54		kk		aos (1)		s				as	54
55			kkmo	aos		s				as	55
56	°			aos		s				as	56
57	°	kklo		aos (1)		s				as	57
58	°			aos (1)		s				as	58
59	°			aos (1)	acs	ls				as	59

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
60	°	kl	kkó	aos (1)	acs	l				as	60
61	°		kkó	aos	acs	l				as	61
62	°		kkó	aos	acs	l				as	62
63	°	kk	kkó	aos	acs	l				as	63
64	°	kk	kkó	aos	acs	l				as	64
65	°	kk	kkó	aos	acs	l				as	65
66	°	kk	kkó	akkmos	acs	l				as	66
67	°	kk		aos	acs	l				as	67
68	°	k		aos (1)	acs	l				as	68
69	°	k		aos (1)	acs	l				as	69
70	°			aos (1)	acs	l				as	70
71	°		km	aos (1)	acs	l				as	71
72	°	kk		aos (1)	acs	kl				as	72
73	°		klm	aos (1)	acs	l				as	73
74	°			aos	acs	l				as	74
75	°		kklm	anos (1)	acs	l				as	75
76	°			anos (1)	acs	kklos				as	76
77	°			anos (1)		kklos				as	77
78	°			aaos	acs	kklos				as	78
79	°			anoss	acs	kklos				as	79
80	°	kk	klmo	anos (1)	acs	kl				amo	80
81	°	kk			acs					al	81
82	°	kk			acs					al	82
83	°	kk		aaos	acs	kklos				al	83
84	°	kk		anos (1)	acs					al	84
85	°	kk				kkls				al	85
86	°	kk				kk				al	86
87	°	kk			acs	kkos				al	87
88	°	kk			acs	os				al	88
89	°	kk			acs	os				al	89

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
90	°	kk	l			os				alhos	90
91	°	kk	l			os				al	91
92	°	kk	l						alhos	alhos	92
93		kk	l		acs (1)					ams	93
94		kk	l		acs (1)					ams	94
95		s	l		aos					ao	95
96			l		aos					ao	96
97		kk	l		aos	l				ao	97
98		kk	l		aos	l				ao	98
99		kk	l		aos (1)	l				ao	99

Különleges építésű, magas oldalfalú, nyitott
kocsi

1. számjegy:

Kategória betűjel:

6 F

Lábjegyzet szövege:

- (1) Háromtengelyes teherkocsi
- (2) Csak teljes buktatással üríthető kocsik
(oldalsó, homlok- és alsó ürítőnyílás nélkül)
- (3) Oldalsó nyílású kocsi, amelyek csak egyik odalon
üríthető
- (4) Teherkocsi négy külön tengellyel.
- (5) Üres futásra alkalmas 120 km/h sebességhatárig

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
30							aos (5)				30
31							afoos (5)	akk			31
32											32
33							alns (5)	as (5)			33
34							alns (5)	as (5)		accppss	34
35				kkpp			alns (5)	as (5)			35
36							alns (5)	as (5)	accpp	accpps	36
37					ccpps (5)		alns (5)	as (5)		accnpps (5)	37
38					ccpps (5)		alns (5)	as			38
39							alns (5)	as			39
40	bkk			c			alns (5)	as		acs	40
41				c			alns	as	ac	acs	41
42				c			alns (5)			acs	42
43				c			alns (5)			acs (5)	43
44				c			alns (5)			acs (5)	44
45				c			alns (5)				45
46				c			alns (5)				46
47				c			alngqs (5)				47
48				c			acns (5)			acns (5)	48
49				c		al (3)					49
50	l	ls		c	cs	al	als		mmrr	abls	50
51	s	ls		c	cs	al	als				51
52	s			c	cs	al	als	as	mrrs		52
53		bl	bls	c	cs	al	als				53
54		bl	bls (5)	c	cs	al	als				54
55				c	cs	al	als		rrs	abfnhoos	55
56				c	cs	al	als	as	rrs (5)		56
57				c	cs	al	als	as			57
58				c	cs	al	als	as			58
59				c	cs	al	als				59

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
60	kks		bs (5)	c	cs	al	als		alrs		60
61					cs	aln			alrs (5)		61
62					cs (5)		aalns		alrs		62
63					cs	al					63
64						al	aals				64
65						al	aals (5)	anoos			65
66						al	als (5)	anoo			66
67						al	als (5)				67
68											68
69						aal	alls (5)	ans			69
70			brns (5)					ans (5)			70
71								anps (5)	ammoorr		71
72	bs				cns (5)				mmoorr		72
73	bs (2)	kk				akkl			mmoorr		73
74											74
75		ll	lls			all	alls				75
76		ll	lls			all	alls				76
77			lls			all	alls				77
78			lls	c		all	alls				78
79		bill	lls			all	alls				79
80		bill				all	alls	akks (5)	aeprrs (5)		80
81		blls				all	alls	akks	eelrs (5)		81
82	bkkls					all	alls				82
83							alls				83
84							alls		accnpps		84
85	bkks					allns			accns (5)		85
86											86
87	bkks (5)			ckk			alls (5)				87
88							alls (5)				88
89							alls (5)		accs (5)		89

[illegible]

Tartálykocsik

1. számjegy:

Kategória betűjel:

7
Z

Lábjegyzet szövege:

- (1) Háromtengelyes teherkocsi
- (2) Teherkocsi négy külön tengellyel
- (3) Üres futásra alkalmas 120 km/h sebességhatárig

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
30	ek				cjkks					acekks (3)	30
31									aens	acens (3)	31
32	ek								aens (3)	acens (3)	32
33	ek								acens	acens (3)	33
34	ek								acens (3)	acefkks	34
35	ek	cek	cekk	ceks	cekks	acek		acekk	aceks	acekks	35
36	ek	cek	cekk					acekk	ans (3)	aekks (3)	36
37	ek		cekk						ans (3)	aekks (3)	37
38	ek								acns (3)	aekks	38
39		cek							acns	aekks	39
40			ekk		cekks (3)			aekk	acns (3)	aekks	40
41		cn	ekk	ces				aekk	acns (3)		41
42			ekk					aekk	ans	aekks	42
43			ekk	es (3)	ekks (3)			aekk	ans (3)		43
44			ekk						ans (3)	aekks	44
45			ekk	eks	ekks	aek		aekk	acs (3)		45
46			ekk		ekks				acns (3)		46
47			ekk						acs		47
48	ek		ekk	eks	ekks			ans (3)	ans (3)		48
49					ekks				as (3)		49
50	°	°		s		a			as	as	50
51	°	°		s	ns	a	a		as	as	51
52	°			s		a			as	as	52
53	°			s					as		53
54	°			s		a			as	as	54
55	°			s					as	as	55
56	°			s		a			as	as (3)	56
57				s			a		as	as (3)	57
58		°		s					as	as	58
59	°			s		a			as	as	59

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
60	°			s	s (3)				as	as	60
61				s	s (3)	a			as	as	61
62				s					as	as (3)	62
63				s	gns (3)	a			as	as	63
64				s	gs (3)	a			acs	ads	64
65	° (1)	c		cs	cs (3)	ac		acs (3)	acs	as (3)	65
66		c		cs	cns (3)	ac			acs	as (3)	66
67		c		cs	cns	ac			acs	as (3)	67
68		c		cs		ac	aac	aackk	acs (3)	aes (3)	68
69		c		cs					aes	aes (3)	69
70	°			es					aces (3)	aens (3)	70
71	°			es		aa			aes (3)	aes (3)	71
72	°			es					aces (3)	aes (3)	72
73	°			es		aae			aces (3)	aes (3)	73
74	°			es		aae	aace	aacekk	aces (3)	aces	74
75	°	ce		ces	ces (3)	ace	aacek		aces	aces	75
76	°	ce		ces	cens (3)	ace			aces		76
77	°	ce	fgk	ces		ace			aces	aces	77
78		ce		ces					aes (3)	aes (3)	78
79									aes (3)	aeqs	79
80	e	e				ae		ae	aes	aes	80
81		e				ae		ae	aes	aes	81
82	e					ae		ae	aes	aes	82
83						ae		ae	aes	aes	83
84	e					ae		ae	aes	aes	84
85	e					ae			aes	aes	85
86	e		flk			ae			aes	aes	86
87		cefk	cfkk			ae	ae	ae	aes	aes	87
88	cef		fgkk						aes	aes	88
89			efkk						aes	aes	89

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
90	e	f		fs	fkks			aefns	afs	aefs	90
91	e	cf		cfs	cfkks				afgs	aes (3)	91
92		fk		flks	fgkks				afgkks	aefs (3)	92
93		cfk		fgs (3)				afgns (3)		aes (3)	93
94	e	fg		fgs	cfns (3)			afgs (3)	afgkks (3)	acefns (3)	94
95				fgks	cfs (3)				acfs	acefs	95
96	e								acfs (3)	acefs (3)	96
97		ef		efs	cefs (3)			afns (3)	acfnns (3)	aefns (3)	97
98	e			cefs	cefkks				afns (3)	acefkks (3)	98
99	e	efk			efkks				afs (3)		99

Hőmérséklettartó kocsi

1. számjegy:

Kategória betűjel:

8 I

Lábjegyzet szövege:

- (1) Hálószakasszal rendelkező kocsi
- (2) INTERFRIGO rendszerű teherkocsi, külön díjjal
- (3) Üres futásra alkalmas 120 km/h sebességhatárig

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
00	behs (2)	ehlmprrs (3)					acms (2)	aceis (2)			00
01	bps (2)				cs		acms (2)				01
02								acegis (2)			02
03	behps (2)						acehmqs (2)				03
04							acgmqs				04
05					cps						05
06	bcs				cds		aceq				06
07	bchs				cds						07
08	bchs				coqs						08
09					coqs						09
10	bceps				cehs						10
11	bchqs										11
12	bchqs										12
13	bchqs					chss					13
14					chs						14
15		bchqss			chs		acqs				15
16		bchqss			chs	chqss					16
17	bces				chqs						17
18	bces										18
19					cehqs						19
20	bceqs				cehqs						20
21	bdes				cehqs						21
22											22
23											23
24	bdlps						adhps				24
25	bdlps	bdhlpqss	bdhlps (3)				adhps				25
26											26
27					cos						27
28											28
29	bdkqs		bbegghnps (3)								29

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
30											30
31											31
32	bd				d						32
33									aehtss		33
34	bds		bbehps								34
35	beqs (3)		bbehps	bbehps	es						35
36	bes		bbehps (3)		ehqs				aehtpss		36
37	bes		bbehps								37
38	bes		bbehps								38
39	bes		bbehps								39
40	bes		bbehps				ams				40
41	bes		bbehps	bbehss							41
42	beps	bess	bbehps								42
43	behs		bbehps		ehs		aehts (3)		aehtss		43
44	bes (3)				ehs		aehtps				44
45	bes (3)		bbehps	bbehss	qs						45
46			bbehps		ehs		aehtps (3)		aehtpss		46
47			bbehqs	bbehqs	kmop						47
48			bbehqs			hqss	aehtqs	ahis (3)			48
49	b		bbehqs				aehtqs (3)	ahis			49
50	bs		bbehqs								50
51			bbehis (3)								51
52	bhis										52
53	blps				hklmq						53
54	bhlps	bpss	bhlps	bhlmpss			ahlp (3)		ahlpss		54
55			bhlps (3)				ahlp	aceghis			55
56	blp	bhqss	bhlps		lps		ahlp				56
57			bhlps (3)					aegis			57
58			bhlmps								58
59	bopqs		bhlmps (3)				ahlpms				59

[illegible]

Különleges építésű kocsik

1. számjegy:

9

Kategória betűjel:

U

Lábjegyzet szövege:

- (1) Élőhal szállításra
- (2) Teherkocsik három külön tengellyel.
- (3) Teherkocsik négy külön tengellyel
- (4) Üres futásra alkalmas 120 km/h.sebességátháráig
- (5) Műszaki kísérő kocsi
- (6) 6 tengelyes kocsi.
- (7) 8 tengelyes kocsi
- (8) 10 tengelyes kocsi
- (9) 12 kéttengelyes kocsi
- (10) 14 tengelyes kocsi
- (11) 16 tengelyes kocsi

- (12) 18 tengelyes kocsi
- (13) 20 tengelyes kocsi
- (14) 22 tengelyes kocsi
- (15) 24 tengelyes kocsi
- (16) 26 tengelyes kocsi
- (17) 28 tengelyes kocsi
- (18) 30 tengelyes kocsi
- (19) 32 tengelyes kocsi
- (20) 34 tengelyes kocsi
- (21) 36 tengelyes kocsi

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
00	°	s	a	as			aa				00
01				akks						i	01
02				ackks (4)							02
03	ckk	ckks	ackk	ackks						ikk	03
04		cs								fik	04
05	c	cs	ac	acs						ik	05
06	c	cs		acs							06
07	c	cs		acs							07
08	c (2)	cs		acs							08
09		cs		acs (3)						is	09
10		ds	ad	ads							10
11		cs (4)	ad	acs (3) (4)						ikks	11
12				adds (4)							12
13				addns (4)						iks	13
14				aeffirs						iks (4)	14
15				aeerris						ai	15
16	d										16
17	d	cns								aikk	17
18	d	cs		acnss							18
19		cs		acs (4)						aik	19
20	c	cs		acs (4)						afik	20
21	c	cs		acs							21
22	c	cs		acs						ais	22
23	c	cs		acs						ais (4)	23
24	c	cs		acs (4)						aikks	24
25		cs		acs (4)						aikks (4)	25
26		cs		acns (4)						aiks	26
27		cs	anoo	acns (4)						aiks (4)	27
28		cs	ans	acos							28
29	dg	dgs		adgs							29

4, vagy többtengeles szervíz kocsi és teherkocsi

4, vagy többtengeles szervíz kocsi és teherkocsi

2 - 3 tengelyes szervíz kocsi és teherkocsi

2 - 3 tengelyes szervíz kocsi és teherkocsi

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
30		os		aos (4)						aai (6)	30
31	oo	oos	ao	aos						aai (6)	31
32	go	kos		ags						aai (6)	32
33	gou		ao (3)	ags							33
34				ags							34
35	gp	gps	agp	ags			aas			aais (6)	35
36	gp	gpps		ags (4)						aais (6)	36
37		gpps		ags (4)						aais (6)	37
38	gpp	gpps	agpp	agpps							38
39	gkpp	gkpps		ags (4)							39
40				aps							40
41	pp	pps	app	apps						aai (7)	41
42	pprs	kkpps		anpps (4)						aai (7)	42
43		pps (4)		agpps						aai (7)	43
44		gpps		apps (4)							44
45		npps (4)	akpp	agpps (4)						aais (7)	45
46	dd	dds	akpp	agnpps						aais (7)	46
47		dds (4)		agnpps (4)							47
48		ddgpps (4)		addgs							48
49				aps (4)						aais (8)	49
50	k	ks		aks						aai (8)	50
51		ks (1)		aks (4)							51
52	kk	kks	akk	akks						aai (9)	52
53	kkpp									aais (9)	53
54		kss		anoos						aai (10)	54
55	ck	kks (4)		aos (4)							55
56				agoos (4)						aai (11)	56
57										aais (4)	57
58										(11)	58
59				agoos						aai (12)	59
										aais (12)	59

4, vagy többtengelyes szervízkeszi és teherkeszi

4, vagy többtengelyes szervízkeszi és teherkeszi

2 - 3 tengelyes szervízkeszi és teherkeszi

2 - 3 tengelyes szervízkeszi és teherkeszi

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
60	dk	nss	all							aai (13)	60
61				agnps						aais (13)	61
62											62
63											63
64										aai (15)	64
65	l		al	als							65
66				alls							66
67											67
68		gkklis								aai (17)	68
69										aais (17)	69
70											70
71		cmms									71
72			ack							aai (19)	72
73											73
74											74
75											75
76											76
77											77
78				afns							78
79	dgk										79
80		ckks	afgoos	afs							80
81			afgoos (4)								81
82			afgpps (4)	afoos						as (5)	82
83			afgpps (4)	afoos (4)						a (5)	83
84	° (5)			afpps							84
85		cfkks								aafis	85
86										aafiss	86
87										aafis (4) (7)	87
88										afis	88
89	° (1)						a (1)			afiks	89

4, vagy többtengelyes szervíz kocsi és teherkocsi

4, vagy többtengelyes szervíz kocsi és teherkocsi

2 - 3 tengelyes szervíz kocsi és teherkocsi

2 - 3 tengelyes szervíz kocsi és teherkocsi

[illegible]

P.10. Melléklet

A vontatott személykocsik műszaki jellemzőinek kódjai (5-6. számjegy)

6. számjegy 5. számjegy	0	1	2	3	4
Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva
1. osztályú üőhelyekkel rendelkező kocsik	10 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval	≥ 11 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval	Fenntartva	Fenntartva	Két vagy háromtengelyes személykocsik
2. osztályú üőhelyekkel rendelkező kocsik	10 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval	11 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval	≥ 12 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval	Háromtengelyes személykocsik	Kéttengelyes személykocsik
1. vagy 1./2. osztályú üőhelyekkel rendelkező kocsik	10 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval	11 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval	≥ 12 szakasz oldalfolyosóval vagy fiktív szakasz középfolyosóval	Fenntartva	Két vagy háromtengelyes személykocsik
1. vagy 1./2. osztályú fekvőhelyes kocsik	10 darab 1./2. osztályú szakasz	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	≤ 9 darab 1./2. osztályú szakasz
2. osztályú fekvőhelyes kocsik	10 szakasz	11 szakasz	≥ 12 szakasz	Fenntartva	Fenntartva
Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva
Hálókocsik	10 szakasz	11 szakasz	12 szakasz	Fenntartva	Fenntartva
Különleges építésű és poggyászkocsik	Bármely osztályú üőhelyes személykocsik, poggyásztérrel, vagy anélkül, ingavonati vezérlőfülkével	1. vagy 1./2. osztályú üőhelyes kocsik, poggyásztérrel, vagy postarésszel	2. osztályú üőhelyes kocsik, poggyásztérrel, vagy postarésszel	Fenntartva	Bármely osztályú üőhelyes kocsik, különleges kialakítású részekkel, (pl. gyermekjátszó)
	Postakocsik	Poggyászkocsik postarésszel	Poggyászkocsik	Poggyászkocsik és két- vagy háromtengelyes 2. osztályú üőhelyes kocsik, poggyásztérrel, és postarésszel.	Oldalfolyosós poggyászkocsik vámszakasszal vagy anélkül

Megjegyzés: A szakaszrészeket nem veszik figyelembe. A középfolyosóval rendelkező személykocsik egyenértékű szakaszait a rendelkezésre álló üőhelyek 6-tal, 8-cal vagy 10-zel való elosztásával számolják ki a jármű konstrukciójától függően.

	6. számjegy 5. számjegy	5	6	7	8	9
Fenntartva	0	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva
1. osztályú ülőhelyes kocsik	1	Fenntartva	Kétszintes kocsik	≥ 7 szakasz oldalifolyosóval vagy fiktív szakasz középifolyosóval	8 szakasz oldalifolyosóval vagy fiktív szakasz középifolyosóval	9 szakasz oldalifolyosóval vagy fiktív szakasz középifolyosóval
2. osztályú ülőhelyes kocsik	2	Csak az OSZZSD esetében, kétszintes kocsik	Kétszintes kocsik	Fenntartva	≥ 8 szakasz oldalifolyosóval vagy fiktív szakasz középifolyosóval	9 szakasz oldalifolyosóval vagy fiktív szakasz középifolyosóval
1. vagy 1./2. osztályú ülőhelyes kocsik	3	Fenntartva	Kétszintes kocsik	Fenntartva	≥ 8 szakasz oldalifolyosóval vagy fiktív szakasz középifolyosóval	9 szakasz oldalifolyosóval vagy fiktív szakasz középifolyosóval
1. vagy 1./2. osztályú fekvő-helyes kocsik	4	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	≤ 9 1. osztályú szakasz
2. osztályú fekvőhelyes kocsik	5	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	≤ 9 szakasz
Fenntartva	6	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva
Hálókocsik	7	>12 szakasz	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva
Különleges építésű és poggyászkocsik	8	Bármely osztályú ülőhelyes és fekvőhelyes koci, bár-vagy büfé-részlet	Kétszintes bármely osztályú ülőhelyes személykocsik, poggyásztérrel, vagy anélkül, ingavonati vezérlőfülkével	Étkező-, bár- vagy büfékocsik, poggyásztérrel	Étkezőkocsik	Egyéb különleges építésű kocsik (konferencia-, diszkó-, bár-, mozi-videó-, mentőkocsik)
	9	Két-vagy háromtengelyes poggyászkocsik postarészlettel	Fenntartva	Két-vagy háromtengelyes autószállító kocsik	Autószállító kocsik	Üzemi célú személykocsik

Megjegyzés: A szakaszrészeket nem veszik figyelembe. A középifolyosóval rendelkező személykocsik egyenértékű szakaszait a rendelkezésre álló ülőhelyek 6-tal, 8-cal vagy 10-zel való elosztásával számolják ki a jármű konstrukciójától függően.)

A vontatott személykocsik általános jellemzőinek kódjai (7-8. számjegy)

Aramellátás Maximális fordulatszám	8. számjegy 7. számjegy	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
< 120 km/h	0	Az összes feszültség ⁽¹⁾	Fenntartva	3 000 V~ +3 000 V=	1 000 V~ ⁽¹⁾	Fenntartva	1 500 V~	1 000, 1 500 és 3 000 volttól eltérő feszültségek	1 500 V~ + 1 500 V=	3 000 V=	Fenntartva
	1	Az összes feszültség ⁽¹⁾ + Gőzfűtés ⁽¹⁾	1 000 V~ + Gőzfűtés ⁽¹⁾	1 000 V~ + Gőzfűtés ⁽¹⁾	1 000 V~ + Gőzfűtés ⁽¹⁾	1 000 V~ + Gőzfűtés ⁽¹⁾	1 000 V~ + Gőzfűtés ⁽¹⁾	Fenntartva	1 500 V~ + 1 500 V= + Gőzfűtés ⁽¹⁾	3 000 V= + Gőzfűtés ⁽¹⁾	3 000 V= + Gőzfűtés ⁽¹⁾
	2	Gőzfűtés ⁽¹⁾	Gőzfűtés ⁽¹⁾	3 000 V~ +3 000 V= + Gőzfűtés ⁽¹⁾	Gőzfűtés ⁽¹⁾	3 000 V~ +3 000 V= + Gőzfűtés ⁽¹⁾	Gőzfűtés ⁽¹⁾	3 000 V~ +3 000 V= +1 500 V~ + Gőzfűtés ⁽¹⁾	1 500 V~ + Gőzfűtés ⁽¹⁾	1 500 V~ + Gőzfűtés ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾
121 – 140 km/h	3	Az összes feszültség	Fenntartva	1 000 V~ +3 000 V=	1 000 V~ ⁽¹⁾	1 000 V~ ⁽¹⁾	1 000 V~	1 000 V~ + 1 500 V~ + 1 500 V=	1 500 V~ + 1 500 V=	3 000 V=	3 000 V=
	4	Az összes feszültség ⁽¹⁾ + Gőzfűtés ⁽¹⁾	Az összes feszültség + Gőzfűtés ⁽¹⁾	Az összes feszültség + Gőzfűtés ⁽¹⁾	1 000 V~ ⁽¹⁾ + Gőzfűtés ⁽¹⁾	1 500 V~ + 1 500 V=	1 000 V~ + Gőzfűtés ⁽¹⁾	3 000 V~ +3 000 V=	1 500 V~ + 1 500 V= + Gőzfűtés ⁽¹⁾	3 000 V= + Gőzfűtés ⁽¹⁾	Fenntartva
	5	Az összes feszültség ⁽¹⁾ + Gőzfűtés ⁽¹⁾	Az összes feszültség + Gőzfűtés ⁽¹⁾	Az összes feszültség + Gőzfűtés ⁽¹⁾	1 000 V~ + Gőzfűtés ⁽¹⁾	Fenntartva	1 500 V~ + Gőzfűtés ⁽¹⁾	1 000, 1 500 és 3 000 volttól eltérő feszültségek	1 500 V~ + 1 500 V= + Gőzfűtés ⁽¹⁾	Fenntartva	Fenntartva
	6	Gőzfűtés ⁽¹⁾	Fenntartva	3 000 V~ +3 000 V=	Fenntartva	3 000 V~ +3 000 V=	Fenntartva	Gőzfűtés ⁽¹⁾	Fenntartva	Fenntartva	A ⁽¹⁾

Aramellátás	8. számjegy	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Maximális fordulatszám	7. számjegy										
141 – 160 km/h	7	Az összes feszültség ^(*)	Az összes feszültség	1 500 V~ ⁽¹⁾ + 3 000 V~ ⁽¹⁾ Az összes feszültség ⁽²⁾	1 000 V~ ^(*)	1 500 V~ + 1 500 V~	1 000 V~	1 500 V~	1 500 V~ + 1 500 V~	3 000 V~	3 000 V~
	8	Az összes feszültség ^(*) + Gőzfűtés ⁽¹⁾	Az összes feszültség + Gőzfűtés ⁽¹⁾	3 000 V~ + 3 000 V~	Fenntartva	Az összes feszültség ^(*) + Gőzfűtés ⁽¹⁾	1 000 V~ + Gőzfűtés ⁽¹⁾	3 000 V~ + 3 000 V~	1000, 1 500 és 3 000 voltól eltérő feszültségek	Az összes feszültség ^(*) + Gőzfűtés ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾ G ⁽²⁾
> 160 km/h	9	Az összes feszültség ^(*)	Az összes feszültség	Az összes feszültség + Gőzfűtés ⁽¹⁾	1 000 V~ + 1 500 V~	1 000 V~	1 000 V~	Fenntartva	1 500 V~ + 1 500 V~	3 000 V~	A ⁽¹⁾ G ⁽²⁾

(1) Csak belföldi forgalomban közlekedő járművek esetében

(2) Csak nemzetközi forgalomra alkalmas kocsik esetében

Az összes feszültség 1 000 V-os, egyfázisú váltakozó áram, 51-15 Hz, 1500 V-os egyfázisú váltakozó áram, 50 Hz, 1 500 V-os egyenáram, 3 000 V-os egyenáram. Tartalmazhat még: 3 000 V egyfázisú váltakozó áram, 50 Hz

(*) Egyes 1000 V-os egyfázisú váltakozó árammal rendelkező járművek esetében csak egy – 16 2/3 vagy 50 Hz – frekvencia a megengedett.

A - Egyedi fűtés, a villamos fűtési fővezeték nélkül

G - Az összes feszültségre alkalmas villamos fűtési fővezetékkel ellátott személykocsi, de a klímaberendezést saját generátora működteti

Gőzfűtés - csak gőzfűtés.

Ha a feszültségnek fel vannak tüntetve, akkor érvényes azokra a kocsikra is, amelyek nem rendelkeznek gőzfűtéssel.

P.11. Melléklet

A speciális járművek műszaki jellemzőinek kódjai (6–8. számjegy)

A speciális járművek engedélyezett sebessége (6. számjegy)

Besorolás			Önjáró utazósebesség		
			≥ 100 km/h	< 100 km/h	0 km/h
Vonatba sorozható	V ≥ 100 km/h	Önjáró	1	2	
		Nem önjáró			3
	V < 100 km/h és/ vagy korlátozások ^(a)	Önjáró		4	
		Nem önjáró			5
Nem sorozható vonatba		Önjáró		6	
		Nem önjáró			7
Önjáró vasúti/közúti jármű, amely vonatba sorozható				8	
Önjáró vasúti/közúti jármű, amely nem sorozható vonatba ^(b)				9	
Nem önjáró vasúti/közúti jármű ^(b)					0

(a) A korlátozás a vonat-összeállításra vonatkozik (pl. utolsó kocsiként védőkocsi alkalmazása).

(b) Meg kell felelni a vonatba sorozására vonatkozó különleges előírásoknak.

A speciális járművek típusai és altípusai (7-8. számjegy)

7. számjegy	8. számjegy	Járművek / gépek
1 Infrastruktúra és felépítmény	1	Vágányfektető és felújító vonat
	2	Váltó-és kereszteződésfektető berendezés
	3	Vágányrehabilitáló vonat
	4	Ágyazattisztító gép
	5	Földmunkagép
	6	
	7	
	8	
	9	Sínre helyezett daru (a vágányra való visszaemelés kivételével)
	0	Egyéb vagy általános
2 Vágány	1	Nagykapacitású sima síndöngölő gép
	2	Más sima síndöngölő gépek
	3	Döngölőgép stabilizátorral
	4	Döngölőgép a váltókhoz és keresztezésekhez
	5	Ágyazatrendező
	6	Stabilizáló gép
	7	Csiszoló-vagy hegesztőgép
	8	Általános célú gép
	9	Vágányvizsgáló kocsi
	0	Egyéb

7. számjegy	8. számjegy	Járművek /gépek
3 Felsővezeték	1	Általános célú gép
	2	Guruló és nem guruló gép
	3	Oszlopállító gép
	4	Kábeldob-szállító gép
	5	Felsővezeték-feszítő gép
	6	Megemelt munkafelülettel rendelkező gép és állvánnyal rendelkező gép
	7	Tisztítóvonat
	8	Zsírővonat
	9	Felsővezeték-vizsgáló kocsi
	0	Egyéb
4 Szerkezet	1	Hídlemezfektető gép
	2	Hídvizsgáló felület
	3	Alagútvizsgáló felület
	4	Gáztisztító gép
	5	Szellőztető gép
	6	Megemelt munkafelülettel vagy állvánnyal rendelkező gép
	7	Alagútvilágító gép
	8	
	9	
	0	Egyéb
5 Berakodás, kirakodás és különféle szállítás	1	Vasúti berakodó, kirakodó és szállítógép
	2	
	3	Ágyazat, kavics stb. berakodó, kirakodó és szállítógép
	4	
	5	
	6	Talpfa berakodó, kirakodó és szállítógép
	7	
	8	Váltóberendezés stb. berakodó, kirakodó és szállítógép
	9	Egyéb anyag berakodó, kirakodó és szállítógépe
	0	Egyéb
6 Mérés	1	Földmunkaíró kocsi
	2	Vágányíró kocsi
	3	Felsővezeték-író kocsi
	4	Nyomtávíró kocsi
	5	Jelzésíró kocsi
	6	Távközlésíró kocsi
	7	
	8	
	9	
	0	Egyéb

7. számjegy	8. számjegy	Járművek / gépek
7 Vészhelyzet	1	Vészhelyzeti daru
	2	Vészhelyzeti vontató kocsi
	3	Vészhelyzeti alagút kocsi
	4	Vészhelyzeti kocsi
	5	Tűzoltó kocsi
	6	Szsaniterkocsi
	7	Berendezés-szállító kocsi
	8	
	9	
	0	Egyéb
8 Vontatás, szállítás, energiaellátás stb.	1	Vontatójárművek
	2	
	3	Szállítókocsi (az 59. kivételével)
	4	Motorkocsi
	5	Vágánykocsi/hajtott kocsi
	6	
	7	Betonozóvonat
	8	
	9	
	0	Egyéb
9 Környezet	1	Önjáró hóeke
	2	Vontatott hóeke
	3	Hókefe
	4	Jégmentesítő gép
	5	Gyomirtó gép
	6	Síntisztító gép
	7	
	8	
	9	
	0	Egyéb
0 Vasúti/közúti	1	1-kategóriás vasúti/közúti gép
	2	
	3	2-kategóriás vasúti/közúti gép
	4	
	5	3-kategóriás vasúti/közúti gép
	6	
	7	4-kategóriás vasúti/közúti gép
	8	
	9	
	0	Egyéb

P.12. Melléklet

A kocsikat jelző betűk a csuklós kocsik és kocsi egységek kivételével

A kategória és az indexbetűk definíciója

1. Fontos megjegyzések

A mellékelt táblázatokban:

- a méterben megadott adatok a kocsik belső hosszára vonatkoznak (lu),
- a tonnában megadott adatok (tu) a szóban forgó kocsik terhelési táblázatában szereplő legmagasabb terhelési határértéket jelentik, amit a megállapított eljárásokkal összhangban határoznak meg.

2. A minden kategória esetében közös, nemzetközi érvényű indexbetűk:

- q - villamos fűtés fővezetéke valamennyi áramnemre,
- qq - villamos fűtés fővezeték és berendezés valamennyi áramnemre,
- s - az "s" feltételekkel futóképes kocsik (lásd a járművek ÁME B. mellékletét),
- ss - az "ss" feltételekkel futóképes kocsik (lásd a járművek ÁME B. mellékletét),

3. Nemzeti érvényű indexbetűk:

- t, u, v, w, x, y, z

E betűk értékeit az egyes tagállamok külön határozzák meg.

A kategória betűjele: E – magas oldalfalú, nyitott kocsi

Referenciakocsi		normál építésű, síkpadiózatú, oldal-és homlokburkolatán üríthető 2 tengelyes: lu ≥ 7,70 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t 4 tengelyes: lu ≥ 12 m; 50 t ≤ tu ≤ 60 t 6 vagy több tengelyes: lu ≥ 12 m; 60 t ≤ tu ≤ 75 t
Indexbetűk	a	4 tengelyes
	aa	6 vagy több tengelyes
	c	fenékürítő ajtókkal ^(a)
	k	2 tengelyes: tu < 20 t 4 tengelyes: tu < 40 t 6 vagy több tengelyes: tu < 50 t
	kk	2 tengelyes: 20 t ≤ tu < 25 t 4 tengelyes: 40 t ≤ tu < 45 t 6 vagy több tengelyes: 50 t ≤ tu < 60 t
	l	oldalra nem burkolható
	ll	fenékürítő ajtók nélkül ^(b)
	p	2 tengelyes: lu < 7,70 m 4 vagy több tengelyes: lu < 12 m
	mm	4 vagy több tengelyes: lu > 12 m ^(b)
	n	2 tengelyes: tu > 30 t 4 tengelyes: tu > 60 t 6 vagy több tengelyes: tu > 75 t
	o	zárt homlokfal
	p	fékezőállással rendelkezik ^(b)

(a) Ez az elképzelés csak síkpadozattal rendelkező magas oldalfalú nyitott kocsikra vonatkozik, amelyek fenékürítő ajtókkal rendelkeznek és egyes áruajtók esetében lehetővé teszik a gravitációs ürítést.

(b) Csak 1520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

A kategória betűjele: F – magas oldalfalú, nyitott kocsi

Referenciakocsi		Különleges építésű 2 tengelyes: $25\text{ t} \leq t_u \leq 30\text{ t}$ 3 tengelyes: $25\text{ t} \leq t_u \leq 40\text{ t}$ 4 tengelyes: $50\text{ t} \leq t_u \leq 60\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $60\text{ t} \leq t_u \leq 75\text{ t}$
Indexbetűk	a	4 tengelyes
	aa	6 vagy több tengelyes
	b	nagy rakterű, tengelyekkel (térfogat $> 45\text{ m}^3$)
	c	gravitációval mindkét oldalra, adagolva üríthető, felül ^(a)
	cc	gravitációval mindkét oldalra, adagolva üríthető, alul ^(a)
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	k	2 vagy 3 tengelyes: $t_u < 20\text{ t}$ 4 tengelyes: $t_u < 40\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $t_u < 50\text{ t}$
	kk	2 vagy 3 tengelyes: $20\text{ t} \leq t_u < 25\text{ t}$ 4 tengelyes: $40\text{ t} \leq t_u < 50\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $50\text{ t} \leq t_u < 60\text{ t}$
	l	ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, felül ^(a)
	ll	ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, alul ^(a)
	n	2 tengelyes: $t_u > 30\text{ t}$ 3 vagy több tengelyes: $t_u > 40\text{ t}$ 4 tengelyes: $t_u > 60\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $t_u > 75\text{ t}$
	o	axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, felül ^(a)
	oo	axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, alul ^(a)
	p	axiális adagolható gravitációs ürítéssel, felül ^(a)
	pp	axiális adagolható gravitációs ürítéssel, alul ^(a)
	ppp	fékezőállással rendelkezik ^(b)

(a) Az F kategóriába tartozó, gravitációs ürítésű kocsik olyan nyitott kocsik, amelyek nem síkpadlózatúak, és nem üríthetők oldal-és homlokibuktatón.

(b) Csak 1 520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

Az ilyen kocsik kirakódásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:

Az ürítőnyílások elrendezése:

- axiális: a nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el
- kétoldali: a nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el (ilyen kocsik esetében a

kirakodás:

- egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,
- váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat),
- felső: az ürítőnyílás alsó szélé (figyelmelen kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sínkorona fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el
- alsó: az ürítőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:

- ömlesztett: kinyitás után nem lehet bezárni az ürítőnyílásokat, amíg a kocsit ki nem ürítették,
- adagolt: ürítés közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása.

A kategória betűjele: G – fedett kocsi

Referenciakocsi		Normál építésű legalább 8 szellőzőnyílással 2 tengelyes: $9\text{ m} \leq lu < 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq tu \leq 30\text{ t}$ 4 tengelyes: $15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq tu \leq 75\text{ t}$
Indexbetűk	a	4 tengelyes
	aa	6 vagy több tengelyes
	b	Nagy rakterű: — 2 tengelyes: $lu \geq 12\text{ m}$ és a hasznos térfogat $\geq 70\text{ m}^3$ — 4 vagy több tengelyes: $lu \geq 18\text{ m}$
	bb	4 tengelyes: $lu > 18\text{ m}$ ^(a)
	g	gabona szállítására
	h	gyümölcs és zöldség szállítására ^(b)
	k	2 tengelyes: $tu < 20\text{ t}$ 4 tengelyes: $tu < 40\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $tu < 50\text{ t}$
	kk	2 tengelyes: $20\text{ t} \leq tu < 25\text{ t}$ 4 tengelyes: $40\text{ t} \leq tu < 45\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $50\text{ t} \leq tu < 60\text{ t}$
	I	kevesebb, mint 8 szellőzőnyílással
	II	Megnövelt felületű ajtókkal és nyílásokkal ^(a)
	p	2 tengelyes: $lu < 9\text{ m}$ 4 vagy több tengelyes: $lu < 15\text{ m}$
	n	2 tengelyes: $tu > 30\text{ t}$ 4 tengelyes: $tu > 60\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $tu > 75\text{ t}$
	o	2 tengelyes: $lu < 12\text{ m}$ és a hasznos teher kapacitás $\geq 70\text{ m}^3$
	p	fékezőállással rendelkezik ^(a)

(a) Csak 1520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

(b) A „gyümölcs és zöldség szállítására” fogalom csak további padlószintű szellőzőnyílással ellátott kocsikra vonatkozik.

A kategória betűjele: H – fedett kocsi

Referenciakocsi		különleges építésű 2 tengelyes: $9\text{ m} \leq lu \leq 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq tu \leq 28\text{ t}$ 4 tengelyes: $15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq tu \leq 75\text{ t}$
Indexbetűk	a	4 tengelyes
	aa	6 vagy több tengelyes
	b	2 tengelyes: $12\text{ m} \leq lu \leq 14\text{ m}$ és a hasznos teher kapacitás $\geq 70\text{ m}^3$ ^(a) 4 vagy több tengelyes: $18\text{ m} \leq lu < 22\text{ m}$
	bb	2 tengelyes: $lu \geq 14\text{ m}$ 4 vagy több tengelyes: $lu \geq 22\text{ m}$
	c	homlokajtókkal
	cc	homlokajtókkal és belső berendezéssel gépjárművek szállítására
	d	fenékajtókkal
	dd	billenő szekrénnel ^(b)
	e	2 szintes
	ee	3 vagy több szintes
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas ^(a)
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon) ^(a)
	g	gabona szállítására
	gg	cement szállítására ^(b)
	h	gyümölcs és zöldség szállítására ^(c)
	hh	műtrágya szállítására ^(b)
	i	nyitható vagy eltolható falakkal
	ii	nagy szilárdságú, nyitható vagy eltolható falakkal ^(d)
	k	2 tengelyes: $tu < 20\text{ t}$ 4 tengelyes: $tu < 40\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $tu < 50\text{ t}$
	kk	2 tengelyes: $20\text{ t} \leq tu < 25\text{ t}$ 4 tengelyes: $40\text{ t} \leq tu < 50\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $50\text{ t} \leq tu < 60\text{ t}$
	l	mozgatható válaszfalakkal ^(e)
	ll	reteszelve mozgatható válaszfalakkal ^(e)
	p	2 tengelyes: $lu < 9\text{ m}$ 4 vagy több tengelyes: $lu < 15\text{ m}$
	mm	4 vagy több tengelyes: $lu > 18\text{ m}$ ^(b)
	n	2 tengelyes: $tu > 28\text{ t}$ 4 tengelyes: $tu < 60\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $tu > 75\text{ t}$
	o	2 tengelyes: $lu\ 12\text{ m} < 14\text{ m}$ és hasznos térfogat $\geq 70\text{ m}^3$
	p	fékezőállással rendelkezik ^(b)

(a) Az „f” vagy „fff” indexbetűkkel jelölt kéttengelyes kocsik hasznos térfogata lehet kisebb, mint 70 m^3 .

(b) Csak 1 520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

(c) A „gyümölcs és zöldség szállítására” fogalom csak további padlósíntű szellőzőnyílással ellátott kocsikra vonatkozik.

(d) Csak 1 435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

(e) A mozgatható válaszfalak ideiglenesen kiszerezhetők.

A kategória betűjele: I – hőmérséklettartó kocsi

Referenciakocsi		hűtőkocsi IN osztályú hőszigeteléssel, motoros hajtású szellőzéssel, ráccsal és jégtárolóval $\geq 3,5 \text{ m}^3$ 2 tengelyes: $19 \text{ m}^2 \leq \text{rakfelület} < 22 \text{ m}^2$; $15 \text{ t} \leq \text{tu} \leq 25 \text{ t}$ 4 tengelyes: $\text{rakfelület} \geq 39 \text{ m}^2$; $30 \text{ t} \leq \text{tu} \leq 40 \text{ t}$
Indexbetűk	a	4 tengelyes
	b	2 tengelyes és nagy rakfelülettel: $22 \text{ m}^2 \leq \text{rakfelület} \leq 27 \text{ m}^2$
	bb	2 tengelyes és nagyon nagy rakfelülettel: $\text{rakfelület} > 27 \text{ m}^2$
	c	húshorgokkal
	d	halak szállítására
	e	elektromos szellőzéssel
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g	mechanikus hűtéssel ^{(a)(b)}
	gg	cseppfolyós gázzal működő hűtő ^(a)
	h	IR osztályú hőszigeteléssel,
	i	a kísérőkocsin lévő hűtőgép általi mechanikus hűtéssel ^{(a)(b)(c)}
	ii	kísérőkocsi ^{(a)(c)}
	k	2 tengelyes: $\text{tu} > 15 \text{ t}$ 4 tengelyes: $\text{tu} < 30 \text{ t}$
	l	szigetelve jégtárolók nélkül ^{(a)(d)}
	p	2 tengelyes: $\text{rakfelület} < 19 \text{ m}^2$ 4 tengelyes: $\text{rakfelület} < 39 \text{ m}^2$
	mm	4 tengelyes: $\text{rakfelület} \geq 39 \text{ m}^2$ ^(e)
	n	2 tengelyes: $\text{tu} > 25 \text{ t}$ 4 tengelyes: $\text{tu} > 40 \text{ t}$
	o	$3,5 \text{ m}^3$ -nél kisebb térfogatú jégtárolókkal ^(d)
	p	rács nélkül

(a) Az „l” indexbetű nem alkalmazható „g”, „gg”, „i” vagy „ii” indexbetűkkel rendelkező kocsik jelölésére.

(b) A „g” és „i” indexbetűket viselő kocsik használhatók egyedileg vagy mechanikusan hűtött utánfutóként.

(c) A „kísérőkocsi” fogalom egyszerre vonatkozik villamos fűtő-, műhelykocsikra (hálózakasszal vagy anélkül) és hálókocsikra is.

(d) Az „o” indexbetű nem alkalmazható „l” indexbetűkkel rendelkező kocsik jelölésére.

(e) Csak 1520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

Megjegyzés: A fedett hűtőkocsik rakfelületének meghatározásakor mindig figyelembe kell venni a jégtárolókat.

A kategória betűjele: K – kéttengelyes pórekocsi

Referenciakocsi		Normál építésű Lehajtható oldalfallal és rövid rakoncákkal $lu \geq 12 \text{ m}$; $25 \text{ t} \leq tu \leq 30 \text{ t}$
Indexbetűk	b	hosszú rakoncákkal
	g	konténerszállításra alkalmas ^(a)
	i	mozgatható tetővel és rögzített homlokfallal ^(b)
	j	lökéscsillapító készülékkel
	k	$tu < 20 \text{ t}$
	kk	$20 \text{ t} \leq tu < 25 \text{ t}$
	l	rakonca nélkül
	p	$9 \text{ m} \leq lu < 12 \text{ m}$
	mm	$lu < 9 \text{ m}$
	n	$tu > 30 \text{ t}$
	o	rögzített oldalfalakkal
	p	oldalfalak nélkül ^(b)
	pp	eltávolítható oldalfalakkal

(a) A „g” indexbetű csak olyan K. kategóriajelzésű normál építésű kocsiknál használható, ahol a kocsit utólag alakították alkalmassá konténerek szállítására. A kizárólag konténer szállítására kialakított kocsikat az L. kategóriába kell besorolni.

(b) A „p” indexbetű nem alkalmazható az „i” indexbetűvel rendelkező kocsikon.

A kategória betűjele: L – kéttengelyes pórekocsi

Referenciakocsi		különleges építésű $lu \geq 12 \text{ m}$; $25 \text{ t} \leq tu \leq 30 \text{ t}$
Indexbetűk	b	pa-rendszerű közepes konténerek szállítására szolgáló speciális szerelvényekkel ^(a)
	c	forgózsámolyos ^(a)
	d	gépjárművek szállítására alkalmas, felső rakodósínt nélkül ^(a)
	e	gépjárművek szállítására alkalmas felső rakodósínttel ^(a)
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g	konténerek szállítására alkalmas (kivéve pa-rendszerű) ^{(a)(b)}
	h	acéltekercek álló helyzetben történő szállítására alkalmas ^{(a)(c)}
	hh	acéltekercek fekvő helyzetben történő szállítására alkalmas ^{(a)(c)}
	i	mozgatható tetővel és rögzített homlokfalal ^(a)
	ii	nagy szilárdságú mozgatható tetővel ^(d) és rögzített homlokfalakkal ^(a)
	j	lökéscsillapító készülékkel
	k	$tu < 20 \text{ t}$
	kk	$20 \text{ t} \leq tu < 25 \text{ t}$
	l	rakonca nélkül
	p	$9 \text{ m} \leq lu < 12 \text{ m}$
	mm	$lu < 9 \text{ m}$
	n	$tu > 30 \text{ t}$
	p	oldalfalak nélkül ^(a)

(a) Az „l” és „p” indexbetűk feltüntetése nem kötelező a „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „h”, „hh”, „i” és „ii” indexbetűkkel ellátott kocsik esetében. A számkódoknak azonban mindig meg kell felelniük a kocsikon lévő betűjelzéseknek.

(b) Kizárólag konténerek szállítására használt kocsik (pa kivételével).

(c) Kizárólag acéltekercek szállítására használt kocsik.

(d) Csak 1435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

A kategória betűjele: O – vegyes, magas oldalú nyitott és pórekocsi

Referenciakocsi		normál építésű 2 vagy 3 tengelyes, lehajtható oldalakkal és rakoncákkal 2 tengelyes: $lu \geq 12 \text{ m}$; $25 \text{ t} \leq tu \leq 30 \text{ t}$ 3 tengelyes: $lu \geq 12 \text{ m}$; $25 \text{ t} \leq tu \leq 40 \text{ t}$
Indexbetűk	a	3 tengelyes
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	k	$tu < 20 \text{ t}$
	kk	$20 \text{ t} \leq tu < 25 \text{ t}$
	l	rakonca nélkül
	p	$9 \text{ m} \leq lu < 12 \text{ m}$
	mm	$lu < 9 \text{ m}$
	n	2 tengelyes: $tu > 30 \text{ t}$ 3 tengelyes: $tu > 40 \text{ t}$

A kategória betűjele: R – forgóvázaz pórekocsi

Referenciakocsi		normál építésű lehajtható homlokfalakkal és rakoncákkal $18 \text{ m} \leq lu < 22 \text{ m}$; $50 \text{ t} \leq tu \leq 60 \text{ t}$
Indexbetűk	b	$lu \geq 22 \text{ m}$
	e	lehajtható oldalakkal
	g	konténerszállításra alkalmas ^(a)
	h	acéltekercek álló helyzetben történő szállítására alkalmas ^(b)
	hh	acéltekercek fekvő helyzetben történő szállítására alkalmas ^(b)
	i	mozgatható tetővel és rögzített homlokfalal ^(c)
	j	lökéscsillapító készülékkel
	k	$tu < 40 \text{ t}$
	kk	$40 \text{ t} \leq tu < 50 \text{ t}$
	l	rakonca nélkül
	p	$15 \text{ m} \leq lu < 18 \text{ m}$
	mm	$lu < 15 \text{ m}$
	n	$tu > 60 \text{ t}$
	o	2 méternél alacsonyabb, rögzített homlokfalakkal
	oo	2 méteres vagy annál magasabb, rögzített homlokfalakkal ^(c)
	p	lehajtható homlokfalak nélkül ^(c)
	pp	eltávolítható oldalfalakkal

(a) A „g” indexbetű használata csak olyan R. kategóriajelzésű normál építésű kocsiknál használható, ahol a kocsit utólag alakították alkalmassá konténerek szállításár. A kizárólag konténer szállítására kialakított kocsikat az S. kategóriába kell besorolni.

(b) A „h” vagy „hh” indexbetű használata csak olyan R. kategóriajelzésű normál építésű kocsiknál használható, ahol a kocsit utólag alakították alkalmassá konténerek szállításár. A kizárólag konténer szállítására kialakított kocsikat az S. kategóriába kell besorolni.

(c) Az „oo” és/vagy „p” indexbetűk nem használhatók az „l” indexbetűvel rendelkező kocsikon.

A kategória betűjele: S – forgóvázaz pórekocsi

Referenciakocsi	különleges építésű 4 tengelyes: $lu \geq 18 \text{ m}$; $50 \text{ t} \leq tu \leq 60 \text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $lu \geq 22 \text{ m}$; $60 \text{ t} \leq tu \leq 75 \text{ t}$
Indexbetűk	a 6 tengelyes (2 darab 3 tengelyes forgóváz)
	aa 8 vagy több tengelyes
	aaa 4 tengelyes (2 darab 2 tengelyes forgóváz) ^(a)
	b pa-rendszerű közepes konténerek szállítására szolgáló speciális szerelvényekkel ^(b)
	c forgózsámolyos ^(b)
	d gépjárművek szállítására alkalmas, felső rakodószint nélkül ^{(b)(c)}
	e gépjárművek szállítására alkalmas felső rakodószinttel ^(b)
	f Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g konténerek szállítására alkalmas, teljes rakodási hossz $\leq 60'$ (a pa-rendszerűek kivételével) ^{(b)(c)(d)}
	gg konténerek szállítására alkalmas, teljes rakodási hossz $> 60'$ (a pa-rendszerűek kivételével) ^{(b)(c)(d)}
	h acéltekercek álló helyzetben történő szállítására alkalmas ^{(b)(e)}
	hh acéltekercek fekvő helyzetben történő szállítására alkalmas ^{(b)(e)}
	i mozgatható tetővel és rögzített homlokfallal ^(b)
	ii nagy szilárdságú mozgatható tetővel ^(f) és rögzített homlokfalakkal ^(b)
	j lökéscsillapító készülékkel
	k 4 tengelyes: $tu < 40 \text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $tu < 50 \text{ t}$
	kk 4 tengelyes: $40 \text{ t} \leq tu < 50 \text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $50 \text{ t} \leq tu < 60 \text{ t}$
	l rakoncák nélkül ^(b)
	m 4 tengelyes: $15 \text{ m} \leq lu < 18 \text{ m}$; 6 vagy több tengelyes: $18 \text{ m} \leq lu < 22 \text{ m}$
	mm 4 tengelyes: $lu < 15 \text{ m}$ 6 vagy több tengelyes: $lu < 18 \text{ m}$
	mmm 4 tengelyes $lu \geq 22 \text{ m}$ ^(a)
	n 4 tengelyes: $tu > 60 \text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $tu > 75 \text{ t}$
	p oldalfalak nélkül ^(b)

(a) Csak 1520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

(b) Az „l” és „p” indexbetűk feltüntetése nem kötelező a „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „gg”, „h”, „hh”, „i” és „ii” indexbetűkkel ellátott kocsik esetében. A számkódoknak azonban mindig meg kell felelniük a kocsikon lévő betűjelzéseknek.

(c) Az olyan kocsikat, amelyeket konténerek és cserefelépítmény szállítása mellett gépjárművek szállítására is használnak, a „g” vagy „gg” és a „d” indexbetűkkel kell ellátni.

(d) Kizárólag konténerek vagy cserefelépítmény szállítására használt kocsik esetén, amelyek rendelkeznek konténertüskékkel és teherelosztó fogókészülékkel (ún. kosarakkal).

(e) Kizárólag acéltekercek szállítására használt kocsik.

(f) Csak 1435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

A kategória betűjele: T – nyitható tetejű kocsi

Referenciakocsi		2 tengelyes: $9\text{ m} \leq l_u < 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq t_u \leq 30\text{ t}$ 4 tengelyes: $15\text{ m} \leq l_u < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq t_u \leq 60\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $15\text{ m} \leq l_u < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq t_u \leq 75\text{ t}$
Indexbetűk	a	4 tengelyes
	aa	6 vagy több tengelyes
	b	nagyrakterű: 2 tengelyes: $l_u \geq 12\text{ m}$ 4 vagy több tengelyes: $l_u \geq 18\text{ m}$ ^{(a)(b)}
	c	homlokajtókkal
	d	gravitációval mindkét oldalra adagolva üríthető, felül ^{(a)(b)(c)}
	dd	gravitációval mindkét oldalra adagolva üríthető, alul ^{(a)(b)(c)}
	e	az ajtók akadálymentes magassága $> 1,90\text{ m}$ ^{(a)(b)(c)}
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g	gabona szállítására
	h	acéltekercek álló helyzetben történő szállítására
	hh	acéltekercek fekvő helyzetben történő szállítására
	i	nyitható falakkal ^(a)
	j	lökéscsillapító készülékkel
	k	2 tengelyes: $t_u < 20\text{ t}$ 4 tengelyes: $t_u < 40\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $t_u < 50\text{ t}$
	kk	2 tengelyes: $20\text{ t} \leq t_u < 25\text{ t}$ 4 tengelyes: $40\text{ t} \leq t_u < 50\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $50\text{ t} \leq t_u < 60\text{ t}$
	l	ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, felül ^{(a)(b)(c)}
	ll	ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, alul ^{(a)(b)(c)}
	p	2 tengelyes: $l_u < 9\text{ m}$ 4 vagy több tengelyes: $l_u < 15\text{ m}$ ^(b)
	n	2 tengelyes: $t_u > 30\text{ t}$ 4 tengelyes: $t_u > 60\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $t_u > 75\text{ t}$
	o	axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, felül ^{(a)(b)(c)}
	oo	axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, alul ^{(a)(b)(c)}
	p	axiális adagolható gravitációs ürítéssel, felül ^{(a)(b)(c)}
	pp	axiális adagolható gravitációs ürítéssel, alul ^{(a)(b)(c)}

(a) Az „e” indexbetű:

- opcionális a „b” indexbetűt viselő kocsikon (de a számkódoknak mindig meg kell felelniük a kocsik betűjelzéseinek),
- nem szerepelhet a „d”, „dd”, „i”, „l”, „ll”, „o”, „oo”, „p” vagy „pp” indexbetűket viselő kocsikon.

(b) A „b” és az „m” indexbetű nem szerepelhet a „d”, „dd”, „i”, „l”, „ll”, „o”, „oo”, „p” vagy „pp” indexbetűket viselő kocsikon.

(c) A gravitációs ürítésű, T. kategóriájú kocsik olyan nyitható tetővel felszereltek, amelyek nyitott állásban a teljes kocsihosszban hozzáférést biztosítanak; ezek a kocsik nem síkpadlózatúak és nem üríthetőek oldal-vagy homlokbuklatón.

Az ilyen kocsik kirakodásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:

Az ürítőnyílások elrendezése:

- axiális: a nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el
- kétoldali: a nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el (ilyen kocsik esetében a kirakodás:

kirakodás:

- egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,
- váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)
- felső: az ürítőnyílás alsó széle (figyelmén kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sínkorona fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el,
- alsó: az ürítőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:

- ömlesztett: kinyitás után nem lehet bezárni az ürítőnyílásokat, amíg a kocsit ki nem ürítették.
- adagolható: ürítés közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása.

A kategória betűjele: U – különleges építésű kocsik

Referenciakocsi		eltérő az F, H, L, S és Z kategóriáktól 2 tengelyes: $25\text{ t} \leq tu \leq 30\text{ t}$ 3 tengelyes: $25\text{ t} \leq tu \leq 40\text{ t}$ 4 tengelyes: $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $60\text{ t} \leq tu \leq 75\text{ t}$
Indexbetűk	a	4 tengelyes
	aa	6 vagy több tengelyes
	c	nyomás alatt üríthető
	d	gravitációval mindkét oldalra adagolva üríthető, felül ^(a)
	dd	gravitációval mindkét oldalra adagolva üríthető, alul ^(a)
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g	gabona szállítására
	i	olyan tárgyak szállítására, amelyek normál kocsira helyezve rakszelvényen túlérők lennének ^{(b)(c)}
	k	2 vagy 3 tengelyes: $tu < 20\text{ t}$ 4 tengelyes: $tu < 40\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $tu < 50\text{ t}$
	kk	2 vagy 3 tengelyes: $20\text{ t} \leq tu < 25\text{ t}$ 4 tengelyes: $40\text{ t} \leq tu < 50\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $50\text{ t} \leq tu < 60\text{ t}$
	l	ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, felül ^(a)
	ll	ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, alul ^(a)
	n	2 tengelyes: $tu > 30\text{ t}$ 3 tengelyes: $tu > 40\text{ t}$ 4 tengelyes: $tu > 60\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $tu > 75\text{ t}$ ^(c)
	o	axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, felül ^(a)
	oo	axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, alul ^(a)
	p	axiális adagolható gravitációs ürítéssel, felül ^(a)
	pp	axiális adagolható gravitációs ürítéssel, alul ^(a)

(a) Az U kategóriájú gravitációs ürítésű kocsik olyan zárt kocsik, amelyek rakodása egy vagy több, a kocsiszekrény felső részén kialakított rakodónyíláson át lehetséges, amelyek nyitott méretei kisebbek, mint a kocsiszekrény hossza; ezek a kocsik nem síkpadozatúak, valamint nem üríthetőek oldal- vagy homlokbuktatón.

(b) Különösen:

- süllyesztett rakfelületű kocsik
- középen mélyített rakterű kocsik
- normál átlós lejtést állandóan ellenőrző készülékkel

(c) Az „n” indexbetű nem alkalmazható az „i” indexbetűvel rendelkező kocsikon. Az ilyen kocsik kirakodásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:

- az ürítőnyílások elrendezése:

- axiális : a nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el
- kétoldali: a nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el (ilyen kocsik esetében a kirakodás):

- egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,

- váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)

- felső: az ürítőnyílás alsó széle (figyelman kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sínkorona fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

- alsó: az ürítőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:

- ömlesztett: kinyitás után nem lehet bezárni az ürítőnyílásokat, amíg a kocsit ki nem ürítették
- adagolható: ürítés közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása

A kategória betűjele: Z - tartálykocsi

Referenciakocsi		fémről készült tartálytesttel, folyadékok és gázok szállítására csuklós kocsi vagy kocsiegység tengellyel, 2-részes egység $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
Indexbetűk	a	4 tengelyes
	aa	6 vagy több tengelyes
	b	olajtermékek szállítására ^(a)
	c	nyomás alatt üríthető kocsi ^(b)
	d	élelmiszerek és vegyipari termékek szállítására ^(a)
	e	fűtőberendezéssel felszerelve
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g	nyomás alatti, cseppfolyós vagy nyomás alatt oldott állapotú gázok szállítására ^(b)
	i	nem fémről készült tartály
	j	lökéscsillapító készülékkel
	k	2 vagy 3 tengelyes: $tu < 20\text{ t}$ 4 tengelyes: $tu < 40\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $tu < 50\text{ t}$
	kk	2 vagy 3 tengelyes: $20\text{ t} \leq tu < 25\text{ t}$ 4 tengelyes: $40\text{ t} \leq tu < 50\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $50\text{ t} \leq tu < 60\text{ t}$
	n	2 tengelyes: $tu > 30\text{ t}$ 3 tengelyes: $tu > 40\text{ t}$ 4 tengelyes: $tu > 60\text{ t}$ 6 vagy több tengelyes: $tu > 75\text{ t}$
	P	fékezőállással rendelkezik ^(a)

(a) Csak 1520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

(b) A „c” indexbetű nem alkalmazható „g” indexbetűvel rendelkező kocsik jelölésére.

Csuklókocsik és kocsi egységek betűjelzései

A kategória és az indexbetűk meghatározása

1. Fontos megjegyzések

A mellékelt táblázatban a méterben megadott adatok a kocsik belső hosszára vonatkoznak (lu).

2. A minden kategóriára alkalmazható nemzetközi érvényű indexbetűk:

- q - villamos fűtés fővezeték, valamennyi elfogadott áramnemre,
- qq - villamos fűtés fővezeték és berendezés, valamennyi elfogadott áramnemre,
- s - az "s" feltételekkel futóképes kocsik (lásd a járművek ÁME B. mellékletét),
- ss - az "ss" feltételekkel futóképes kocsik (lásd a járművek ÁME B. mellékletét)

3. Nemzeti érvényű indexbetűk:

- t, u, v, w, x, y, z

E betűk értékeit az egyes tagállamok külön határozzák meg.

A kategória betűjele: F – magas oldalfalú, nyitott kocsi

Referenciakocsi		Csuklós kocsi vagy kocsi egység tengellyel, 2-részes egység $22\text{ m} \leq lu < 27\text{ m}$
Indexbetűk	a	forgóvázzal
	c	gravitációval mindkét oldalra adagolva üríthető, felül ^(a)
	cc	gravitációval mindkét oldalra adagolva üríthető, alul ^(a)
	e	3-részes egység
	ee	4 vagy többrészes egység
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	l	ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, felül ^(a)
	ll	ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, alul ^(a)
	m	2-részes egység: $lu \geq 27\text{ m}$
	mm	2-részes egység: $lu < 22\text{ m}$
	o	axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, felül ^(a)
	oo	axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, alul ^(a)
	p	axiális adagolható gravitációs ürítéssel, felül ^(a)
	pp	axiális adagolható gravitációs ürítéssel, alul ^(a)
	r	csuklós kocsi
	rr	kocsi egység

(a) Az F kategóriába tartozó, gravitációs ürítésű kocsik olyan nyitható tetővel felszereltek, amelyek nyitott állásban a teljes kocsihosszban hozzáférést biztosítanak; ezek a kocsik nem síkpadlózatúak, valamint nem üríthetőek oldal- vagy homlok-buktatón.

Az ilyen kocsik kirakodásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:

- az ürítőnyílások elrendezése:

- axiális: - a nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el

- kétoldali: - a nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el (Ilyen kocsik esetében a

kirakodás:

- egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,
- váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)
- felső: - az ürítőnyílás alsó széle (figyelmén kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sínkorona fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el
- alsó: - az ürítőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:

- ömlesztett: - kinyitás után nem lehet bezárni az ürítőnyílásokat, amíg a kocsit ki nem ürítették
- adagolható: - ürítés közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása.

A kategória betűjele: H – fedett kocsi

Referenciakocsi		Csuklóskocsi vagy kocsiegység tengellyel, 2-részes egység $22\text{ m} \leq lu < 27\text{ m}$
Indexbetűk	a	forgóvázsal
	c	homlokajtókkal
	cc	homlokajtókkal és belső berendezéssel gépjármű szállításához
	d	fenékajtókkal
	e	3 részes egység
	ee	4 vagy többrészes egység
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g	gabona szállítására
	h	gyümölcs és zöldség szállítására ^(a)
	i	nyitható vagy eltolható falakkal
	ii	nagy szilárdságú, nyitható vagy eltolható falakkal ^(b)
	l	mozgatható válaszfalakkal ^(c)
	ll	reteszelve, mozgatható válaszfalakkal ^(c)
	m	2-részes egység: $lu \geq 27\text{ m}$
	mm	2-részes egység: $lu < 22\text{ m}$
	r	csuklós kocsi
	rr	kocsiegység

(a) A „gyümölcs és zöldség szállítására” fogalom csak további padlószint szellőzőnyílással ellátott kocsikra vonatkozik.

(b) Csak 1 435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

(c) A mozgatható válaszfalak ideiglenesen kiserelhetők.

A kategória betűjele: I – hőmérséklettartó kocsi

Referenciakocsi		Hűtőkocsi IN osztályú hőszigeteléssel, motoros hajtású szellőzéssel, ráccsal és jégtárolóval $\geq 3,5 \text{ m}^3$ csuklós kocsi vagy kocsiegység tengellyel, 2-részes egység $22 \text{ m} \leq l_u < 27 \text{ m}$
Indexbetűk	a	forgóvázzal
	c	húshorgokkal
	d	halak szállítására
	e	elektromos szellőzéssel
	ee	4 vagy többrészes egység
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g	mechanikus hűtéssel ^(a)
	gg	cseppfolyós gázzal működő hűtő ^(a)
	h	IR osztályú hőszigeteléssel,
	i	a kísérőkocsi hűtőgépe általi mechanikus hűtéssel ^{(a)(b)}
	ii	kísérőkocsi ^{(a)(b)}
	l	hőszigetelt, jégtárolók nélkül ^{(a)(c)}
	m	2-részes egység: $l_u \geq 27 \text{ m}$
	mm	2-részes egység: $l_u < 22 \text{ m}$
	o	kisebb mint $3,5 \text{ m}^3$ térfogatú jégtárolókkal ^(c)
	oo	3-részes egység
	p	rács nélkül
	r	csuklós kocsi
	rr	kocsiegység

(a) Az „l” indexbetű nem alkalmazható „g”, „gg”, „i” vagy „ii” indexbetűkkel rendelkező kocsik jelölésére.

(b) A „kísérőkocsi” fogalom egyszerre vonatkozik villamos fűtő-, műhelykocsikra (hálózakasszal rendelkező) és hálókocsikra is.

(c) Az „o” indexbetű nem alkalmazható „l” indexbetűkkel rendelkező kocsik jelölésére.

A kategória betűjele: L – független tengelyű pórekocsi

Referenciakocsi	Csuklós kocsi vagy kocsiegység 2-részes egység $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
Indexbetűk	a csuklós kocsi
	aa kocsiegység
	b pa-rendszerű közepes konténerek szállítására szolgáló speciális szerelvényekkel ^(a)
	c forgószámolyos ^(a)
	d gépjárművek szállítására alkalmas, felső rakodószint nélkül ^(a)
	e gépjárművek szállítására alkalmas felső rakodószinttel ^(a)
	f Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g konténerszállításra alkalmas ^{(a)(b)}
	h acéltekercek álló helyzetben történő szállítására alkalmas ^{(a)(c)}
	hh acéltekercek fekvő helyzetben történő szállítására alkalmas ^{(a)(c)}
	i mozgatható tetővel és rögzített homlokfallal ^(a)
	ii nagy szilárdságú mozgatható tetővel ^(d) és rögzített homlokfalakkal ^(a)
	j lökéscsillapító készülékkel
	l rakonca nélkül ^(a)
	m 2-részes egység: $18\text{ m} \leq l_u < 22\text{ m}$
	mm 2-részes egység: $l_u < 18\text{ m}$
	o 3-részes egység
	oo 4 vagy többrészes egység
	p oldalfalak nélkül ^(a)
	r 2-részes egység: $l_u \geq 27\text{ m}$

(a) Az „l” és „p” indexbetűk feltüntetése nem kötelező a „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „h”, „hh”, „i” és „ii” indexbetűkkel ellátott kocsik esetében. A számkódoknak azonban mindig meg kell felelniük a kocsikon lévő betűjelzéseknek.

(b) Kizárólag konténerek szállítására használt kocsik (pa kivételével).

(c) Kizárólag acéltekercek szállítására használt kocsik.

(d) Csak 1435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

A kategória betűjele: S – forgóvázaz pórekocsi

Referenciakocsi		Csuklóskocsi vagy kocsi egység 2-részes egység $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
Indexbetűk	b	pa-rendszerű közepes konténerek szállítására szolgáló speciális szerelvényekkel ^(a)
	c	forgószámolyos ^(a)
	d	gépjárművek szállítására alkalmas, felső rakodószint nélkül ^{(a)(b)}
	e	gépjárművek szállítására alkalmas felső rakodószinttel ^(a)
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g	konténerek szállítására, teljes rakodási hossz $\leq 60'$ (a pa-rendszerű kivételével) ^{(a)(b)(c)}
	gg	konténerek szállítására, teljes rakodási hossz $> 60'$ (a pa-rendszerű kivételével) ^{(a)(b)(c)}
	h	acéltekercek álló helyzetben történő szállítására alkalmas ^{(a)(d)}
	hh	acéltekercek fekvő helyzetben történő szállítására alkalmas ^{(a)(d)}
	i	mozgatható tetővel és rögzített homlokfalal ^(a)
	ii	nagy szilárdságú mozgatható tetővel ^(e) és rögzített homlokfalakkal ^(a)
	j	lökéscsillapító készülékkel
	l	rakonca nélkül ^(a)
	m	2-részes egység: $l_u \geq 27\text{ m}$
	mm	2-részes egység: $l_u < 22\text{ m}$
	o	3-részes egység
	oo	4 vagy több részes egység
	p	oldalfalak nélkül ^(a)
	r	csuklós kocsi
	rr	kocsi egység

(a) Az „l” és „p” indexbetűk feltüntetése nem kötelező a „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „gg”, „h”, „hh”, „i” és „ii” indexbetűkkel ellátott kocsik esetében. A számkódoknak azonban mindig meg kell felelniük a kocsikon lévő betűjelzéseknek.

(b) Az olyan kocsikat, amelyeket konténerek és cserefelépítmény szállítása mellett gépjárművek szállítására is használnak, a „g” vagy „gg” és a „d” indexbetűkkel kell megjelölni.

(c) Kizárólag konténerek vagy cserefelépítmény szállítására használt kocsik, amelyek rendelkeznek konténertüskékkel és teherelosztó fogókészülékkel (ún. kosárral) független tengelyű pórekocsi.

(d) Kizárólag acéltekercek szállítására használt kocsik.

(e) Csak 1435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

A kategória betűjele: T – nyitható tetejű kocsi

Referenciakocsi	Csuklós kocsi vagy kocsiegység tengellyel, 2-részes egység $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
Indexbetűk	a forgóvázzal
	b az ajtók akadálymentes magassága $> 1,90\text{ m}^{(a)}$
	c homlokajtókkal
	d gravitációval mindkét oldalra adagolva üríthető, felül ^(b)
	dd gravitációval mindkét oldalra adagolva üríthető, alul ^{(a)(b)}
	e 3-részes egység
	ee 4 vagy többrészes egység
	f Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g gabona szállítására
	h acéltekercek álló helyzetben történő szállítására
	hh acéltekercek fekvő helyzetben történő szállítására
	i nyitható falakkal ^(a)
	j lökéscsillapító készülékkel
	l ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, felül ^{(a)(b)}
	ll ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, alul ^{(a)(b)}
	m 2-részes egység: $l_u \geq 27\text{ m}$
	mm 2-részes egység: $l_u < 22\text{ m}$
	o axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, felül ^{(a)(b)}
	oo axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, alul ^{(a)(b)}
	p axiális adagolható gravitációs ürítéssel, felül ^{(a)(b)}
	pp axiális adagolható gravitációs ürítéssel, alul ^{(a)(b)}
	r csuklós kocsi
	rr kocsiegység

(a) A „b” indexbetű nem szerepelhet a „d”, „dd”, „i”, „l”, „ll”, „o”, „oo”, „p” vagy „pp” indexbetűket viselő kocsikon.

(b) A gravitációs ürítésű kocsik a T kategóriában olyan nyitható tetővel felszerelt kocsik, amelyek nyitott állásban a teljes kocsihosszban hozzáférést biztosítanak; ezek a kocsik nem síkpadlózatúak és nem üríthetőek oldal- vagy homlokuktatón..

Az ilyen kocsik kirakódásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:

- az ürítőnyílások elrendezése:

- axiális: - a nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el

- kétoldali: - a nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el (Ilyen kocsik esetében a

kirakodás:

- egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,

- váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)

- felső: - az ürítőnyílás alsó széle (figyelmre kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sínkorona fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

- alsó: - az ürítőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:

- ömlesztett: - kinyitás után nem lehet bezárni az ürítőnyílásokat, amíg a kocsit ki nem ürítették

- adagolható: - ürítés közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása

A kategória betűjele: U – különleges kocsik

Referenciakocsi		Csuklóskocsi vagy kocsi egység, tengellyel, 2-részes egység $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
Indexbetűk	a	forgóvázzal
	e	3 részes egység
	ee	4 vagy több részes egység
	c	nyomás alatt üríthető
	d	gravitációval mindkét oldalra adagolva üríthető, felül ^(a)
	dd	gravitációval mindkét oldalra adagolva üríthető, alul ^(a)
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g	gabona szállítására
	i	olyan tárgyak szállítására, amelyek normál építésű kocsira helyezve a rakszelvényen túlérőek lennének ^(b)
	l	ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, felül ^(a)
	ll	ömlesztett gravitációs ürítéssel mindkét oldalon egyidejűleg, alul ^(a)
	m	2-részes egység: $l_u \geq 27\text{ m}$
	mm	2-részes egység: $l_u < 22\text{ m}$
	o	axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, felül ^(a)
	oo	axiális ömlesztett gravitációs ürítéssel, alul ^{(a)(b)}
	p	axiális adagolható gravitációs ürítéssel, felül ^(a)
	pp	axiális adagolható gravitációs ürítéssel, alul ^(a)
	r	csuklós kocsi
	rr	kocsi egység

(a) Az U kategóriájú gravitációs ürítésű kocsik olyan zárt kocsik, amelyek rakodása egy vagy több, a kocsiszekrény felső részén kialakított rakodónyíláson át lehetséges, amelyek nyitott méretei kisebbek, mint a kocsiszekrény hossza; ezek a kocsik nem síkpadozatúak, valamint nem üríthetőek oldal- vagy homlokbuktatón.

(b) Különösen:

- süllyesztett rakfelületű kocsik
- középen mélyített rakterű kocsik
- normál átlós lejtést állandóan ellenőrző készülékkel.

Az ilyen kocsik kirakodásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:

- az ürítőnyílások elrendezése:

- axiális: - a nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el

- kétoldali: - a nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el. Ilyen kocsik esetében a

kirakodás:

- egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,
- váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)

- felső: - az ürítőnyílás alsó szélé (figyelmetlenül kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sínkorona fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

- alsó: - az ürítőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:

- ömlesztett: - kinyitás után nem lehet bezárni az ürítőnyílásokat, amíg a kocsi ki nem ürítették
- adagolható: - ürítés közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása

A kategória betűjele: Z – tartálykocsi

Referenciakocsi		Fémből készült tartálytesttel, folyadékok és gázok szállítására csuklós kocsi vagy kocsi egység tengellyel, 2-részes egység $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
Indexbetűk	a	forgóvázzal
	c	nyomás alatt üríthető ^(a)
	e	fűtőberendezéssel felszerelve
	f	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában forgalomra alkalmas (kizárólag kompon)
	g	nyomás alatti, cseppfolyós vagy nyomás alatt oldott állapotú gázok szállítására ^(a)
	i	nem fémből készült tartály
	j	lökéscsillapító készülékkel
	m	2-részes egység: $l_u \geq 27\text{ m}$
	mm	2-részes egység: $l_u < 22\text{ m}$
	o	3-részes egység
	oo	4 vagy több részes egység
	r	csuklós kocsi
	rr	kocsi egység

(a) A „c” indexbetű nem alkalmazható „g” indexbetűvel rendelkező kocsik jelölésére.

P.13. Melléklet

A vontatott személyszállító kocsik betűjelei

Nemzetközi érvényű betűjelek:

A	1. osztályú ülőhelyes személykocsi
B	2. osztályú ülőhelyes személykocsi
AB	1./2. osztályú ülőhelyes személykocsi
WL	Hálókocsi, az A, B, vagy AB sorozatjelzéssel, a fülketípustól függően. A különleges szakaszokkal ellátott hálókocsik esetében a sorozatjelet az S indexbetűvel kell kiegészíteni
WR	Étkezőkocsi
R	Személykocsi étteremmel, büfével vagy bárral (a betűjelet kiegészítő jelleggel használják)
D	Poggyászkocsi
DD	Nyitott, kétszintes autószállító kocsi
Post	Postakocsi
AS SR WG	Társaskocsi (bár és tánc lehetőség)
WSP	Pullmankocsi
Le	Nyitott, kéttengelyes, kétszintes autószállító kocsi
Leq	Nyitott kéttengelyes kétszintes autószállító kocsi villamos fővezetékkel
Laeq	Nyitott háromtengelyes kétszintes autószállító kocsi villamos fővezetékkel

Nemzetközi érvényű indexbetűk:

b h	Mozgássérült utasok szállítására alkalmas kocsi
c	Fülkék fekvőhelyekké alakítható ülőhelyekkel
d v	Kerékpár szállítására alkalmas jármű
ee z	Központi áramellátású jármű
f	Vezetőállással kialakított jármű (vezérlőkocsi)
p t	Középfolyósos ülőhelyes kocsi
m	24,5 m-nél hosszabb jármű
s	Középfolyósos poggyász és poggyászfülkés kocsi

A fülkék számát index formájában tüntetik fel (például: Bc9)

Nemzeti érvényű betűjelek és indexbetűk

A többi betűjel és indexbetű nemzeti értékkel rendelkezik, amelyeket az egyes tagállamok határoznak meg.

P.14. Melléklet

A speciális járművek betűjelei

Ez a jelölés az MSZ-EN 14003-1 dokumentumban található, amelynek címe: "Vasúti alkalmazások – Vágányfektetés – A sínkötő és karbantartó gépek – 1. rész: Futási műszaki követelmények".

Q. Melléklet

Használaton kívül

R. Melléklet

A vonat azonosítása

A vonat azonosítása nyitott kérdés, az ÁME jövőbeni verziójában lesz pontosítva. Ezen a területen CWA áll kidolgozás alatt. Bevezetését követően az ERA és az EK ellenőrzi, hogy alkalmas-e olyan eszköznek, amely révén a jelen CWA alkalmazása biztosítja az ezen ÁME követelményeinek való megfelelést.

Egy ilyen részletes előírásnak ki kell terjednie a négy alapelvre (Szabályozás és útvonal, vonattípus, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció, teljesítményfigyelés), az összes vonattípusra és az ilyen számok kiosztásának felelősségére. Az előírásnak figyelembe kell vennie a már használatos meglévő szabványokat (például a 419-1 és a 419-2 OR UIC döntvényt) és az ERTMS/ETCS kifejlesztését.

Az kidolgozandó egységes szabályozás bevezetéséig a vonat azonosítására az e mellékletben meghatározott nemzeti műszaki előírások figyelembevételével a vasúti pályahálózat-működtető által megállapított részletes előírásokat kell alkalmazni.

Vonatazonosítás

A vonat azonosítása a vonatokra előírt, számcsoporthoz osztott rendszerben történik.

A vonatszámok kifejezik a vonatok nemét, viszonylatát és a közlekedés irányát. A vonatok a teljes útvonalon általában azonos vonatszámokban kell tervezni és közlekedtetni.

Alapszabály, hogy a vonal végpontja felé páros számú, a vonal kezdőpontja felé pedig páratlan számú vonatok kell közlekedtetni.

A számrendszer két főcsoportból áll:

- személyszállító és szolgálati vonatok 00001 — 39999-ig;
- tehervonatok 40000 — 99999-ig.

A vonatszámok legfeljebb 5 számjegyből állnak. A személyszállító és tehervonatok számozási rendszere egymástól eltérő.

A vonatszámozási rendszer kezdőpontja a fővárosból kiinduló vonalakon Budapest, más vonalakon általában a Budapesthez közelebb eső kiinduló állomás.

A vonatok közlekedési irányát a vonatszám utolsó számjegye jelzi:

- a páros számú vonatok a kezdőpont felől a végpont felé;
- a páratlan számú vonatok a végpont felől a kezdőpont felé, közlekednek.

Egyes nemzetközi és belföldi vonatok az egységes számozási sajátosságok miatt a rendszeres páros, vagy páratlan számú iránnyal ellentétes irányban is közlekedhetnek. Ezeket az eseteket a vonatszám után az Irányszám a következők szerint jelzi:

- 1 = a páros számú vonat páratlan irányba közlekedik
- 2 = a páratlan számú vonat páros irányba közlekedik

Az Irányszám a vonatszámhoz tartozik, ezért minden szóbeli, vagy írásbeli rendelkezésnél, illetve közleménynél feltétlenül használni kell.

A nemzetközi személyszállító és tehervonatok számozását nemzetközi megállapodások határozzák meg. A nemzetközi és belföldi vonatok számozási rendszere egymástól eltérő.

Körzet- és zónabeosztás

A vonatazonosítás szempontjából a vonalhálózat körzetekre és zónákra oszlik. A vonatszámozási körzetek és zónák középpontja Budapest. A Budapest-környéki vonalakon a körzetek és zónák átfedik egymást

A vonalhálózat vonatszámozási körzet- és zónabeosztása:

2. sz. körzet	Bp. Nyugati pu., Rákosrendező, Bp. Keleti pu.
3. sz. körzet	Bp. Ferencváros pu.
4. sz. körzet	Bp. Déli pu., Bp. Kelenföld
5. sz. zóna	Észak-Keleti
6. sz. zóna	Keleti
7. sz. zóna	Dél-Keleti
8. sz. zóna	Dél-Nyugati
9. sz. zóna	Nyugati

Időcsoportok

A személyszállító vonatok számozása általában időcsoportok szerint történik. Az időcsoportot a vonatszám utolsó számjegye fejezi ki.

A tehervonatok számozása az időcsoportoktól függetlenül folyamatos.

Számok helyi értéke a vonatszámban

A belföldi vonatok számozási rendszerén belül a vonatszámban a számok helyi értéke a következő pontokban felsoroltakat fejezik ki.

IC, Expressz- és gyorsvonatok számozása:

1-2. szám meghatározza:	naponta közlekedő vonatok, nem naponta közlekedő vonatok mentesítő vonatok mentesítő vonatok a törzsvonat után kerülő útirányon közlekedő vonatok különvonatok fővonali szolgálati vonatok
3. szám:	zónaszám
4. szám:	a vonat viszonylata
5. szám:	a közlekedés iránya és időcsoportja

Sebes-, személy- és szolgálati vonatok:

- | | |
|----------|---|
| 1. szám: | körzetszám |
| 2. szám: | zóna szám |
| 3. szám: | a vonat viszonylata |
| 4. szám: | személy-, szerelvény-, mozdony- és próbavonatok |
| 5. szám: | a közlekedés iránya és időcsoportja |

Tehervonatok:

- | | |
|----------|--|
| 1. szám: | zónaszám |
| 2. szám: | zóna-, körzetszám |
| 3. szám: | viszonylatszám |
| 4. szám: | gyorsteher-, teher-, tolató- és kiszolgáló vonatok |
| 5. szám: | a közlekedés iránya |

A nemzetközi tehervonatok számozása:

Valamennyi tehervonatot, amely országhatáron halad át nemzetközi vonatszámban kell közlekedtetni.

S. Melléklet

A vonat láthatósága - hátul

A vonat láthatósága (hátul) nyitott kérdés, és az ÁME jövőbeni verziójában lesz pontosítva.

Részletes előírást kell meghatározni, amely figyelembe veszi, hogy miért van szükség hátsó helyzetjelzésre, milyen filozófia támasztja alá ezt a követelményt a TEN-re kiterjedően, és hogyan lehet ezt biztonságos és költséghatékony módon a legjobban összehangolni.

Az előírás és a hozzá kapcsolódó, hordozható jellegű megoldás érdekében végzett megfelelőség-vizsgálati folyamatot közlésezzik ezen ÁME-ben a kölcsönös átjárhatóságot biztosító rendszerelemként.

A kidolgozandó egységes szabályozás bevezetéséig a vonat azonosítására az e mellékletben meghatározott nemzeti műszaki előírások figyelembevételével, a külön jogszabályban megállapított részletes előírásokat kell alkalmazni.

A vonat láthatósága (hátul)

A vonat végét nappal és sötétben 1 db kör alakú, fehér szegélyű, vörös színű fényvisszaverős kialakítású zárjelző tárcsával kell jelezni. A vonat végét jelölő bármely zárjelző tárcsa csak akkor alkalmazható, ha annak alakja, színe és fényvisszaverő kialakítása azonos a szabványban rendszeresített zárjelző tárcsáéval.

Sötétben a vonat végén lévő azonos magasságban elhelyezett üzemképes beépített lámpák közül egyiket vagy mindkettőt is be kell kapcsolni úgy, hogy vörös fénnel világítson (fehér fényű lámpa esetén vörös előtétüveget kell alkalmazni).

Jelzések a kapcsolatlan tolómozdonyon

A kapcsolatlan tolómozdony végét — a menetiránynak megfelelően — a vonatokra előírt módon kell jelezni.

Jelzések a tolatást végző járműveken

A tolatómozdony és a tolatást végző mozdony végét nappal és sötétben, az azonos magasságban elhelyezett lámpák közül egy vagy kettő fehér fényű lámpával kell jelezni.

Személyszállító ingavonatok, illetve motorvonatok szerelvényével végzett tolatási mozgások esetén azt a járművet (mozdony, vezérlő-kocsi, motorkocsi), amelyről a mozdonyvezető a tolatást végzi, a jármű műszaki kialakításától függően az azonos magasságban elhelyezett lámpák közül egy vagy kettő fehér fényű lámpával kell megjelölni. Ha lehetséges, akkor a hátul lévő járművet is meg kell jelölni.

T. Melléklet

Fékteljesítmény

A fékteljesítmény nyitott kérdés, az ÁME jövőbeni verziójában lesz pontosítva. Részletes előírást kell meghatározni, amely megállapítja a fékteljesítmény számításának képletét. Ez az előírás a TEN hálózat teljes hazai szakaszán érvényes lesz, és figyelembe veszi, hogy hogyan lehet a legjobban kidolgozni a képletet annak érdekében, hogy a fékek működését biztonságos és költséghatékony módon hangolhassák össze.

A részletes szabályozás kidolgozásáig és bevezetéséig az e mellékletben meghatározott nemzeti műszaki előírások figyelembevételével, a külön jogszabályban megállapított részletes előírásokat kell alkalmazni.

Fékezési előírások

A vasúti járműveket rendeltetésüknek és az üzemeltetés módjának megfelelően fékberendezéssel kell felszerelni. A fékberendezésnek lehetővé kell tenni a jármű megállítást a járműre engedélyezett sebességről a vonali fékúton belül, valamint a jármű állva tartását a vasút legkedvezőbb lejtési viszonyú pályaszakaszán.

A fékberendezés esetleges túlzott lassítással, túlfékezéssel nem veszélyeztetheti a vonatot, az utasok és a rakomány épségét, de fékezés esetén törekedni kell a legnagyobb fékhatás elérésére (pl. kiegészítő mágneses sínfék alkalmazásával). Azokon a vasúti járműveken, melyeken személyek utaznak, vagy üzemen rendszeresen tartózkodnak, vészfékfogantyút vagy vészjelzőt kell elhelyezni, mellyel az utas vagy a vonatszemélyzet a mozdonyvezető részére jelzést adhat, vagy a vonatot megállíthatja.

A vontatójárműveket olyan fékberendezéssel kell felszerelni, amely lehetővé teszi a vontatott járművek fékberendezésének működtetését és a teljes vonat fékezését.

A vontatott járművek fékberendezése a jármű terhelt vagy terheletlen állapotának és a sebességnek megfelelő fékezettséget valósítson meg.

Járműtípustól függően, különböző hatásosságú fékberendezés (féknem) alkalmazható. Törekedni kell egy vonaton belül a féknem azonosságára. Az egy vonaton belül alkalmazható különböző féknemek arányát üzemi szabályzatban elő kell írni. Ugyancsak szabályzatban kell előírni a forgalomban résztvevő vonat fékberendezésének működési ellenőrzését.

Vontatójárművek fékezése

A vontatójárműveket fel kell szerelni átmenő, önműködő légnyomásos fékkel, kiegészítő légfékkel, valamint kézifékkal, illetve rögzítő fékkel. A rögzítő féknek akkor is hatásosnak kell lennie, ha a jármű energiaellátása szünetel, vagy akkumulátor feszültség és sűrített levegő sem áll rendelkezésre.

A vontatójárműveken törekedni kell az üzemi főfékként is működő dinamikus, visszatápláló vagy a fékezési energiát más módon (pl. vonatfűtés) hasznosító üzemi

fék beépítésére, a kopó, súrlódó fékek minél kisebb mértékű igénybevétele érdekében.

A sűrített levegőt termelő berendezés teljesítményének olyannak kell lennie, hogy a vontatójárművel továbbítható és a fékezésbe köthető tengelymennyiségnél az oldási idő tartható, és a légvesztesség pótolható legyen.

A vontatójárműveken alkalmazható különleges kiegészítő fék, pl. a villamos fék, ez azonban nem helyettesíti az önműködő légféket és a rögzítő féket.

Vontatott járművek fékezése

A vontatott járműveket fel kell szerelni önműködő légfékberendezéssel, amely a vontatójárműről működtethető. A $v = 120$ km/h-nál nagyobb sebességgel közlekedő járműveket csúszásgátlóval kell ellátni. A $v = 160$ km/h vagy annál nagyobb sebességgel közlekedtetendő járműveket mágneses sínfékkel kell felszerelni.

Kézifékek valamennyi személykocsit, továbbá a teherkocsik meghatározott típusait kell felszerelni.

Az egyéb teherkocsik üzemi igényeknek megfelelő hányadát kézifékekkel, illetve rögzítő fékekkel kell ellátni. A légfékkel felszerelt vontatott járműveknek légvezetékes járműként továbbíthatónak kell lenniük.

Különleges járművek fékezése

A különleges járművek fékberendezését a rendeltetésszerű üzemben történő mozgások, valamint a továbbítás közben szükséges fékezési igények figyelembevételével kell kialakítani.

Önjáró munkagépek esetében, ha a gép más jármű vontatására is alkalmas, a vontatójármű-fékekkel szemben támasztott követelményeket kell teljesíteni.

A légfékkel felszerelt különleges járműveket légvezetékes járműként történő továbbításra is alkalmassá kell tenni.

Különleges járműveken hajtóműfék csak munkavégzés közben alkalmazható. Vonali közlekedésnél tuskós abroncsfékezés vagy tárcsafék használható.

A közúton és vasúton is közlekedő („kételtű”) járműveket olyan üzemi és rögzítő fékberendezéssel kell felszerelni, amelyek a vonóerőt is közvetítő kerekekre hatnak. Kételtű vontató jármű akkora tömegű elegyet továbbíthat, amelynek megfékezése biztosítható. Ezt a hatósági engedélyben kell meghatározni.

Végrehajtási szabályok

A vasúti társaságoknak a vasúti pályahálózatot működtető által megállapított értékek alapján kell az általuk közlekedtetett vonatok fékteljesítményének a megállapításáról, illetve a vonatok előírt megfékezetségéről gondoskodnia. A vonatokat úgy kell megfékezni, hogy a megengedett legnagyobb sebességgel haladva a vonalra, (vonalrészre) megállapított általános fékúton megállítható legyen. A megállított vonat állvatartását biztosítani kell.

A vonat akkor tekinthető megfékezettnek, ha a vonat összes féksúlyának és teljes tömegének százalékban kifejezett hányadosa megegyezik, vagy nagyobb, mint a vonalra megállapított általános fékút, a féknyom, a fékezés szempontjából mértékadó lejtő és a legnagyobb sebességre előírt féksúlyszázalék.

A járművek figyelembe vehető féksúlyának megállapítására, a vonat fékezetttségének kiszámítására vonatkozó szabályokat, valamint az ehhez szükséges táblázatokat a vasúti pályahálózat működtetője köteles a vasúti társaságok rendelkezésére bocsátani.

A fékezés szempontjából mértékadó lejtőt a vonalra, (vonalrészre) megállapított általános fékúton mért legnagyobb szintkülönbség alapján kell meghatározni. A megengedett legkisebb féksúlyszázalék értékeket táblázatokba kell foglalni.

Az alkalmazott féktáblázatokban szereplő értékeknek legalább 1,1 szerez biztonságot kell nyújtaniuk. Légfékes vonatban a féksúlyszázalék 20%-nál kisebb nem lehet. Korlátozott sebességgel, csak kézfékekkel közlekedő vonatoknál a féksúlyszázalék ennél kisebb, a műszaki utasításban előírt értékű is lehet, de legalább 6%.

Ha a gyorsműködésű légfékezéssel közlekedő vonat hossza meghaladja a 400 métert, az előírt féksúlyszázalékot 10%-al, ha a lassú működésű légfékezéssel közlekedő vonat hossza 501-600 méter, az előírt féksúlyszázalékot 5%-al, ha 601-700 méter, akkor az előírt féksúlyszázalékot 11 %-al, illetve a 701-800 méter akkor az előírt féksúlyszázalékot 17%-al kell növelni a biztonság érdekében.

A villamos vontatójárműveknél, amelyek rendelkeznek villamos fékkel kombinált féksúlyokkal is (P+E; R+E, stb) és a villamosfék működése függ a felsővezeték feszültségétől, a megfékezettséget a mozdony P+E, vagy R+E féksúlyai szerint, illetve a „P” vagy „R” féksúlyainak figyelembevételével is ki kell értékelni. Az így meghatározott sebességről a mozdonyvezetőt értesíteni kell akkor, ha az ezek szerint megállapított sebesség(ek) a vonatra előírt sebességnél kisebb(ek).

Egy mozdonnyal vagy legfeljebb két motorkocsival továbbított és - a vontatójárművet nem számítva, - legalább 16 tengelyes, kizárólag személyszállító és személyvonati kalauzkocsikból összeállított személyszállító vonatok megfékezetttsége egyszerűsített módon, a fékezett tengelyszázalék alapján is számítható (átalányfékezés), ha a vontatójárművet figyelmen kívül hagyva a vonat tényleges tengelyeinek legalább 70% - a fékezett.

Nem használható az átalányfékes fékszámítás:

- a) 14‰-nél nagyobb mértékadó lejtésű vonalakon,
- b) ha a fékezett tengelyszázalék 70%-nál kisebb, vagy
- c) 100 km/h-nál nagyobb sebességgel közlekedő vonatok esetében.

A légfékberendezés működtetése nélkül is biztosítani kell a vonal (vonalrész) állvatartás szempontjából mérvadó (legalább 100 m hosszú) lejtőjének figyelembevételével megállapított állvatartási féksúlyt, melyet táblázatba kell foglalni. Az állvatartáshoz szükséges féksúly számításánál a vontatójármű tömegét és féksúlyát figyelmen kívül kell hagyni. Nyílt pályán nem működő légfékberendezéssel

álló vonat szerelvényének állvatartásához kéziféket, rögzítőféket, vagy rögzítősarut kell alkalmazni.

A vonat járműveinek fékberendezését azonos, az üzemi szempontból legkedvezőbb féknemre kell beállítani. Az azonos vagy különböző féknemek együttes alkalmazását, továbbá ezzel összefüggően az alkalmazható legnagyobb sebességet a vasúti pályahálózatot működtető állapítja meg.

Önműködő légfékes vontatójárművel továbbított vonatokat légfékezéssel kell közlekedtetni. E vonatoknál kézifékezés csak a vontatójármű olyan hibája esetén alkalmazható, amely a légfékezést lehetetlenné teszi. Kézifékes közlekedésre indokolt esetben a vasúti pályahálózat működtetője engedélyt adhat.

A legfeljebb 120 km/h sebességű személyszállító vonatokban a személyvonati és a gyorsvonati fék együttesen is alkalmazható, azonban a vonatban csak olyan kocsik fékezhettek a fékberendezés gyorsvonati állásában, amelyek fékezett tömege a jármű saját tömegének 1,6 – szerese.

A vasúti társaság köteles megállapítani:

- a) a két légfékes kocsi közé besorozható vezetékes kocsik mennyiségét,
- b) a közlekedő vonatoknál a fékpróba tartását,
- c) a fékberendezés kezelésére vonatkozó szabályokat.
- d) a vonatok megfékezetttségének megállapítását.

U. Melléklet:

A nyitott kérdések felsorolása

A2. Melléklet (lásd az ezen ÁME 4.4. alpontját)
A GSM-R-t érintő üzemeltetési szabályok

B. Melléklet (lásd ezen ÁME 4.4. alpontját)
Az új strukturális alrendszerek következetes működtetését lehetővé tevő egyéb szabályok

R. Melléklet (lásd ezen ÁME 4.2.3.2. alpontját)
A vonatok azonosítása

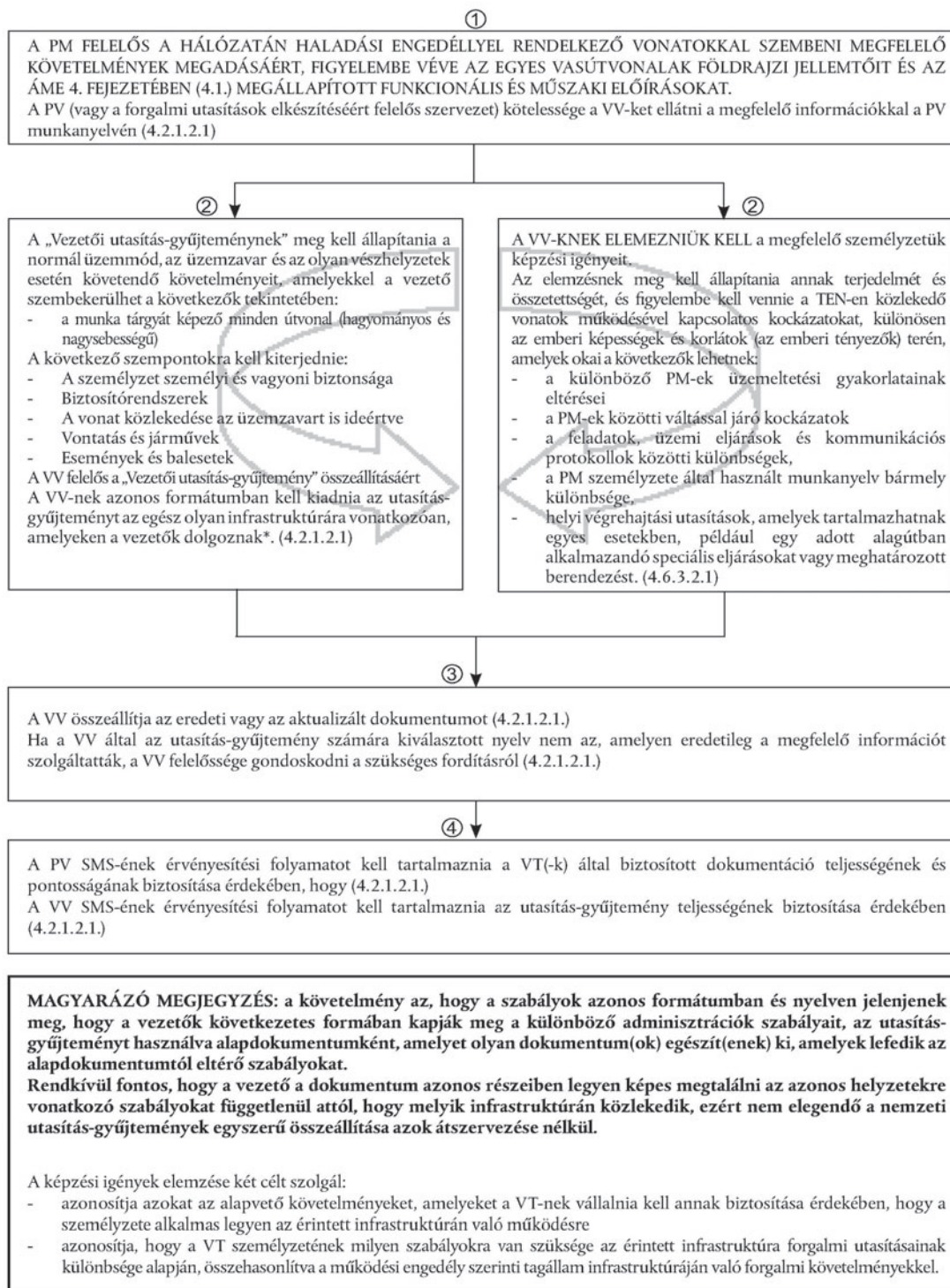
S. Melléklet (lásd ezen ÁME 4.2.2.1.3. alpontját)
A vonat láthatósága – Hátul

T. Melléklet (lásd ezen ÁME 4.2.2.6.2. alpontját)
Fékteljesítmény

V. Melléklet

A mozdonyvezetőknek szóló szabálydokumentáció kidolgozása és aktualizálása

Ezen ÁME 4.2. és 4.6. alpontjaival összhangban az alábbi diagram szemlélteti az ezen ÁME-ben az ezen ÁME által előírt szabálydokumentáció kidolgozási és aktualizálási folyamatát.



SZÓJEGYZÉK

Kifejezés	Fogalom meghatározás
Baleset	A 2004/49/EK irányelv 3. cikkének fogalom meghatározása szerint
Vonatmozgás engedélyezése	A jelzőállító központok, vontatási áramellátási központok vezérlőtermeinek és a forgalomirányító központok vonatok mozgását engedélyező berendezéseinek működtetése. Ez nem tartalmazza a vasúti társaság azon személyzetét, akik a vonat személyzete és a járművek kezeléséért (üzemeltetés) felelősek
Alkalmasság	Az elvégzett feladat biztonságos és megbízható elvégzéséhez szükséges képesítés vagy tapasztalat. A tapasztalat képzés során is megszerezhető
Veszélyes áruk	A 96/49/EK irányelv 2. cikkének fogalom meghatározása szerint
Üzemzavar	Olyan nem tervezett eseményből eredő működés, amely megakadályozza a vasúti szolgáltatások normál végzését
Indítás	Lásd: Vonatok indítása
Mozdonyvezető	A vonatok vezetésére képzett és jogosult személy
Rendkívüli küldemények	Vasúti járművön szállított olyan rakomány, például konténer, cserefelépítmény vagy más, amely esetében a vasúti jármű mérete vagy a tengelyterhelés speciális engedélyt tesz szükségessé a továbbítás és/vagy a speciális közlekedési feltételek alkalmazása esetén az egész útra vonatkozóan
Egészségvédelmi és biztonsági feltételek	Ezen ÁME alkalmazásában ez csak az alrendszer megfelelő elemeinek működtetéséhez szükséges orvosi és pszichológiai képesítésekre vonatkozik
Hőnfutott csapágy	A maximális tervezési hőmérsékletet túllépő tengelycsapágy
Esemény	A 2004/49/EK irányelv 3. cikkének fogalom meghatározása szerint
Nyomtatványgyűjtemény	Dokumentum-gyűjtemény, amely leírja a vasúti pályahálózat-működtető és a vasúti társaság személyzete által elvégzendő cselekvési sort a vonatok üzemzavara esetén való működtetésekor. Minden egyes tevékenység külön nyomtatványt igényel. A Nyomtatványgyűjteményt a vasúti pályahálózat-működtető és a vasúti társaság nyelvein is elkészítik, és a vonatkozó vasúti pályahálózat-működtető és vasúti társaság személyzete ebből példányokat tart magánál
Tagállam	Ezen ÁME-vel összefüggésben használva arra a tagállamra utal, amely kiadja a 2004/49/EK irányelv 10. és 11. cikkében megállapított biztonsági engedélyt/tanúsítványt.
Munkanyelv	A vasúti pályahálózat-működtető által a napi üzemelés közben a vasúti pályahálózat-működtető és a vasúti társaság személyzete közötti üzemeltetéssel vagy biztonsággal kapcsolatos üzenetek váltására használt, valamint a Hálózati Üzletszabályzatban közzétett egy vagy több nyelv
Utas	A vasúti járművön utazó vagy a vonat útja előtt vagy után azon tartózkodó személy (a vonattal kapcsolatos meghatározott feladatokat teljesítő alkalmazott kivételével)
Teljesítményfigyelés	A vonatközlekedés és az infrastruktúra teljesítményének módszeres figyelése és rögzítése mindkettő teljesítményének javítása érdekében
Képzettség	A feladatra való fizikai és pszichológiai alkalmasság a szükséges tudással együtt
Valós idejű	Meghatározott eseményekkel (például állomásra való megérkezéssel, állomáson való áthaladással vagy állomásról való elindulással) kapcsolatos információk cseréjének vagy feldolgozásának képessége azok megtörténtének idejében
Jelentési pont	A vonat menetrendjének olyan pontja, ahol kötelező jelenteni az érkezési, indulási vagy áthaladási időt
Útvonal	A vasútvonal egy vagy több adott szakasza

Kifejezés	Fogalom meghatározás
Útvonalismeret	A vonatszemélyzet által beutazott vasútvonal egy vagy több szakaszának az ismerete a vasúti pályahálózat-működtető által a vonat biztonságos közlekedtetésének lehetővé tétele érdekében biztosított információk alapján. Az érintett személyzetnek részletesen meg kell tanulnia, és fejben kell tartania az ilyen ismeret alapelemeit. Más elemek is a dokumentációban tarthatók, amelyekhez a személyzet gyorsan hozzáférhet az útvonal vasúti társaság általi vagy a nemzeti biztonsági hatóság követelményei szerinti vizsgálata alapján
Biztonsági szempontból kritikus munka	A személyzet által valamely jármű mozgásainak ellenőrzésekor vagy befolyásolásakor elvégzett olyan munka, amely érintheti személyek egészségét és biztonságát
Személyzet	A vasúti társaság, a vasúti pályahálózat-működtető vagy azok alvállalkozóinak olyan alkalmazottai, akik az ezen ÁME-ben meghatározott feladatokat végzik
Megállás helye	A vonat menetrendjében azonosított hely, ahol a vonatnak terv szerint meg kell állnia, általában egy bizonyos tevékenység elvégzése, például utasok fel- és leszállása érdekében
Menetrend	A vonat(ok) adott útvonalon való közlekedési tervének részleteit tartalmazó dokumentum vagy rendszer
Időmérő pont	A vonat menetrendjében azonosított olyan hely, amelyhez konkrét időadat kapcsolódik. Ez lehet érkezési idő, indulási idő vagy – amennyiben a vonatnak nem kell megállnia az adott helyen – áthaladási idő
Vontatójármű	Olyan meghajtással rendelkező jármű, amely képes mozgatni saját magát és a hozzá csatlakoztatott más járműveket
Vonat	Olyan, egy vagy több vontatójármű, hozzá csatlakoztatott vasúti járművekkel vagy azok nélkül, vagy egy önjáró szerelvény, amely elérhető vonatadatokkal rendelkezik és a TEN két vagy több meghatározott pontja között közlekedik
Vonatok indítása	Annak jelzése a vonatot mozdonyvezető személy számára, hogy az állomással vagy a vontatási telephellyel kapcsolatos minden tevékenység befejeződött, és hogy a felelős személyzet részéről a vonat továbbhaladási engedélyt kapott
Vonatszemélyzet	A vonaton szolgálatot teljesítő személyzet azon tagjai, akiket a vasúti társaság alkalmasnak nyilvánított és kijelölt a vonat biztonsággal kapcsolatos meghatározott feladatainak ellátására, például a mozdonyvezető vagy az őrszolgálat
Vonat azonosítás	Ez egy adott vonat egyértelmű azonosítását jelenti
Vonat előkészítése	Annak biztosítása, hogy a vonat a közlekedés megkezdéséhez alkalmas állapotban van, hogy a vonat berendezései megfelelően használhatók, és hogy a vonat megfelel a kijelölt útvonalnak. A vonat előkészítése a vonat közlekedésének megkezdése előtt elvégzett műszaki ellenőrzéseket is jelenti
Jármű	Bármely jármű, például mozdony, személykocsi vagy teherkocsi
Járműazonosító	A járművön elhelyezett egyedi azonosító szám, amely megkülönbözteti más járművektől

Rövidítés	Magyarázat
AC	Váltakozó áram
CCS	Ellenőrző-, irányító és jelző (alrendszer)
CEN	Európai Szabványügyi Bizottság (Comité Européen de Normalisation)
COTIF	Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires)
CR	Hagyományos vasút
DB	Decibel
DC	Egyenáram
DMI	Mozdonyvezető és gép közötti interfész (mozdonyvezetői felhasználói felület)
EK	Az Európai Közösség
EKG	Elektrokardiogram
EIRENE	Integrált európai vasúti rádióhálózat
EN	Európai szabvány
ENE	Energia
ERA	Európai Vasúti Ügynökség
ERTMS	Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer
ETCS	Európai Vonatbefolyásoló Rendszer
EU	Európai Unió
FRS	Funkcionális követelmények specifikációi
GSM-R	Globális Mobil Kommunikációs Rendszer – Vasút
HABD	Hőnfutásjelző
Hz	Hertz
PV	Vasúti pályahálózat-működtető
INS	Infrastruktúra
OPE	Forgalmi szolgálat (üzemeltetés) és forgalmirányítás (alrendszer)
OSZSZSD	Vasúti Együttműködési Szervezete
PPW	A kocsik nemzetközi személy- és teherforgalomban közlekedő kocsik használatára vonatkozó előírások (a "Prawila Polzowania Wagonami w międzynarodowym сообщении" orosz kifejezés rövidítése)
RIC	A személy- és poggyászkocsik nemzetközi forgalomban történő kölcsönös használatára vonatkozó szabályok (Reglement pour l'emploi réciproque des Voitures et des Fourgons en Trafic international)
RIV	A teherkocsik nemzetközi forgalomban való kölcsönös használatára vonatkozó szabályok. (Reglement pour l'emploi réciproque des Wagon en Trafic international)
RST	Járművek (alrendszer)
VV	Vasúti társaság
SMS	Biztonságirányítási rendszer
SPAD	Jelző meghaladási veszély
SRS	A rendszer-követelmények specifikációi
TAF	Árufuvarozási telematikai alkalmazások
TEN	Transzeurópai hálózat
ÁME	Átjárhatósági műszaki előírások
UIC	Nemzetközi Vasútegylet (Union Internationale des Chemins de fer)
UV	Ultraibolya
VKM	Üzembentartói jelzés

**A közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter 19/2010. (III. 12.) KHEM rendelete
a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó
kölcsonös átjárhatóságot biztosító műszaki előírásokról**

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 88. §-a (2) bekezdésének 20. pontjában kapott felhatalmazás alapján, a közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter feladat- és hatásköréről szóló 133/2008. (V. 14.) Korm. rendelet 1. §-a (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva, a következőket rendelem el:

- 1. §** A rendelet 1. melléklete a hagyományos vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelzőberendezések alrendszerére vonatkozó részletes műszaki és üzemeltetési szabályokat, illetve az alrendszer hitelesítési és engedélyezési eljárása során alkalmazandó eljárások követelményeit határozza meg.
- 2. §** Ez a rendelet a kihirdetését követő 15. napon lép hatályba azzal, hogy rendelkezéseit a hatálybalépését követően indult eljárásokban kell alkalmazni.
- 3. §** Ez a rendelet
- a) a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló 2006. március 28-i 2006/679/EK bizottsági határozatnak,
 - b) a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló, 2006. március 28-i 2006/679/EK határozat A. mellékletének módosításáról szóló 2006. november 7-i 2006/860/EK bizottsági határozat 9 cikkének,
 - c) a kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó 2006/679/EK határozat A. mellékletének és a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló 2006/860/EK határozat A. mellékletének módosításáról szóló 2007. március 6-i 2007/153/EK bizottsági határozat 1 cikkének,
 - d) a kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozóan szóló 2006/679/EK határozat A. mellékletének és a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló 2006/860/EK határozat A. mellékletének módosításáról szóló 2008. április 23-i 2008/386/EK bizottsági határozat 1. cikkének,
 - e) a 2006/679/EK határozatnak a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírások végrehajtása tekintetében történő módosításáról szóló 2009. július 22-i 2009/561/EK bizottsági határozatnak való megfelelést szolgálja.

Hónig Péter s. k.,
közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter

*1. melléklet a 19/2010 (III. 12.) KHEM rendelethez***1. Bevezetés****1.1. Műszaki hatály**

Ez az ÁME a 2001/16/EK irányelv II. mellékletének 1. pontjában található felsorolásban szereplő ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozik. Erre jelen dokumentumban "Ellenőrző-irányító alrendszer" elnevezéssel hivatkozunk.

Az ellenőrző-irányító alrendszerről a 2. fejezet tartalmaz további információkat (Az alrendszer meghatározása és hatálya).

1.2. Területi hatály

Ezen ÁME területi hatálya a 2001/16/EK irányelv I. mellékletében leírt hagyományos transzeurópai vasúti rendszer.

1.3. Ezen ÁME tartalma

A 2001/16/EK irányelv 5. cikke (3) bekezdésével összhangban ez az ÁME:

a) kijelöli annak tervezett hatályát (az irányelv I. mellékletében említett hálózatrész vagy gördülőállomány; az irányelv II. mellékletében említett alrendszer vagy annak egy része) – 2. fejezet (Az alrendszer meghatározása és hatálya);

b) alapvető követelményeket állapít meg az érintett ellenőrző-irányító alrendszerre és azok más alrendszerekkel való interfészeire vonatkozóan – 3. fejezet (Az ellenőrző-irányító alrendszer elengedhetetlen követelményei);

c) megállapítja az alrendszer és annak más alrendszerekkel való interfészei által elérendő működési és műszaki előírásokat. Szükség esetén ezek az előírások változhatnak az alrendszer használatától függően, például az irányelv I. mellékletében megadott vonal-, csomópont- és/vagy gördülőállomány-kategóriáktól függően – 4. fejezet (Az alrendszer jellemzése);

d) meghatározza az európai előírások, köztük az európai szabványok tárgyát képező, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket és interfészeket, amelyek szükségesek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer átjárhatóságának eléréséhez – 5. fejezet (Az átjárhatóság rendszerelemei);

e) megállapítja a megfelelőség vagy használatra való alkalmasság értékelési eljárásait az összes szóban forgó esetben. Ez különösen kiterjed a 93/465/EGK határozatban definiált modulokra, vagy indokolt esetben a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségének, illetve használatra való alkalmasságának vizsgálatára használt konkrét eljárásokra és az alrendszerek "EK"-hitelesítésére – 6. fejezet (A rendszerelemek megfelelőségének és/vagy használhatóságának felmérése és az alrendszer hitelesítése);

f) kijelöli az ÁME végrehajtásának stratégiáját. Ez különösen az annak érdekében teljesítendő fázisok pontosításához szükséges, hogy a jelenlegi helyzet fokozatosan átalakuljon a végleges helyzetté, amelyben az ÁME-nek való megfelelés a norma – 7. fejezet (Az ellenőrzési-irányítási ÁME megvalósítása);

g) az érintett személyzet esetében jelzi az érintett alrendszer működéséhez és karbantartásához, valamint az ÁME végrehajtásához szükséges szakmai képesítéseket, illetve a munka-egészségügyi és biztonsági feltételeket – 4. fejezet (Az alrendszer jellemzése).

Továbbá, a 2001/16/EK irányelv 5. cikk (5) bekezdésével összhangban valamennyi ÁME esetében rendelkezni lehet különleges esetekről; ezek a 7. fejezetben találhatók (Az ellenőrzési-irányítási ÁME megvalósítása).

Végül ez az ÁME a 4. fejezetben (Az alrendszer jellemzése) tartalmazza a fenti 1.1. (Műszaki hatály) és 1.2. (Területi hatály) bekezdésben jelzett hatályra vonatkozó üzemeltetési és karbantartási szabályokat.

2. Az alrendszer meghatározása és hatálya

2.1. Általános

Az ellenőrző-irányító alrendszer a meghatározás szerint azon funkciók és megvalósításuk összessége, amelyek lehetővé teszik a vonatok biztonságos működését.

Az ellenőrzési-irányítási ÁME meghatározza az ellenőrző-irányító alrendszer azon részeivel szemben támasztott alapvető követelményeket, amelyeknek szerepük van az átjárhatóságban, és ezért az EK hitelesítési nyilatkozat hatálya alá tartoznak.

Az ellenőrző-irányító alrendszer azon jellemzőit, amelyek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer átjárhatóságával kapcsolatosak, a következők határozzák meg:

1) azok a funkciók, amelyek nélkülözhetetlenek a vasúti forgalom biztonságos ellenőrzéséhez, és amelyek nélkülözhetetlenek a működtetéshez, a korlátozott feltételek alatti üzemeltetést is ide számítva;

2) interfészek;

3) az alapvető követelmények teljesítéséhez szükséges teljesítmény-szintek.

Ezen funkciók, interfészek és teljesítési követelmények meghatározása a 4. fejezetben szerepel (Az alrendszer jellemzése), ahol a támogató szabványokra hivatkozik.

2.2. Áttekintés

A hagyományos transzeurópai vasúti hálózat átjárhatósága részben attól függ, hogy a fedélzeti ellenőrző-irányító berendezés képes-e együttműködni a különféle pálya menti berendezésekkel.

A fedélzeti rész mobilitása miatt az ellenőrző-irányító alrendszer két részből áll: fedélzeti egység és pálya menti egység (lásd a D mellékletben).

2.2.1. Átjárhatóság

Jelen ÁME meghatározza azokat a funkciókat, interfészeket és teljesítményi követelményeket, amelyek szükségesek a műszaki átjárhatóság eléréséhez. A műszaki átjárhatóság az üzemeltetési átjárhatóság előfeltétele, amelyben a vezetés a vezetőfülkékben kijelzett konzisztens információkra épül és összhangban áll a hagyományos hálózatokra nézve meghatározott egységes üzemeltetési követelményekkel. Jelen ÁME továbbá olyan funkciókat is tartalmaz, amelyek szükségesek az üzemeltetési átjárhatóság eléréséhez (lásd a 4.3.1. szakaszt: Az alrendszer forgalmi működtetésének és üzemeltetésének interfésze).

2.2.2. Az ellenőrző-irányító rendszerek osztályai

Az ellenőrző-irányító alrendszeren belül a vonatvédelmi és rádiókommunikációs rendszereknek két osztályát különböztetjük meg:

- A. osztály: az egységes ellenőrző-irányító rendszer;
- B. osztály: olyan ellenőrző-irányító rendszerek és alkalmazások, amelyek már a 2001/16/EK irányelv hatálybalépése előtt is léteztek, amelyek a B. mellékletben leírtakra korlátozódnak.

Az átjárhatóság elérése érdekében a vonatok fedélzeti ellenőrző-irányító egységének a következőket kell biztosítania:

- "A" osztályú rádió és adatátviteli interfészek az infrastruktúrához, az "A" osztályú infrastruktúra működtetése esetén,
- "B" osztályú rádió- és adatátviteli interfészek az infrastruktúrához, a "B" osztályú infrastruktúra működtetése esetén, jelzési adatok esetén ezt el lehet érni a speciális adatátviteli modul (STM) használatával, amely lehetővé teszi az "A" osztályú fedélzeti rendszer működtetését a "B" osztályú pálya menti rendszerrel felszerelt vonalakon, ahol "B" osztályú adatokat használnak. Az "A" osztályú fedélzeti rendszer és az STM közötti interfész jelen ÁME-ben van meghatározva.

A "B" osztályú rendszerek üzemeltetése a tagállamok felelőssége azok teljes élettartama alatt; különös tekintettel arra, hogy e specifikációk esetleges változtatásai nem csorbíthatják az átjárhatóságot.

2.2.3. Az alkalmazás szintjei

A jelen ÁME-ben meghatározott interfészek meghatározzák az adatok vonatokra, és alkalmanként a vonatokról történő átvitelének eszközeit. A jelen ÁME-ben hivatkozott "A" osztályú specifikációk olyan lehetőséget biztosítanak, amelyek alapján a projekteken belül meg lehet választani a követelményeknek megfelelő adatátviteli eszközöket. Három alkalmazási szint került meghatározásra:

1. szint: pontszerű átvitel megvalósított adatátvitel (Eurobalise), és bizonyos esetekben félig folyamatos átvitel (Euroloop vagy rádiós kitöltés). A vonatok a pályára épített berendezések, általában sínáramkörök vagy tengelyszámlálók észlelik. A jelzési információkat a vezetőfülkében felszerelt berendezések vagy a pálya menti jelzők útján közlik a járművezetővel;
2. szint: adatátvitel folyamatos rádióátvitel útján (GSM-R). Bizonyos funkciók esetén a rádióátvitelt ki kell egészíteni pontszerű átvitel (Eurobalise). A vonatok a pályára épített berendezések, általában sínáramkörök vagy tengelyszámlálók észlelik. A jelzési információkat a vezetőfülkében felszerelt berendezések, vagy a pálya menti jelzők útján közlik a járművezetővel;
3. szint: adatátvitel folyamatos rádióátvitel útján (GSM-R). Bizonyos funkciók esetén a rádióátvitelt ki kell egészíteni pontszerű átvitel (Eurobalise). A vonatok észlelése fedélzeti berendezések útján valósul meg, amelyek jelentéseket adnak a pálya menti ellenőrző-irányító egységnek. A jelzési információkat a vezetőfülkében felszerelt berendezések útján közlik a járművezetővel.

Jelen ÁME követelményei az összes alkalmazási szintre vonatkoznak. A megvalósítással a 7. fejezet foglalkozik (Az ÁME ellenőrzés-irányítás megvalósítása). Az "A" osztályú fedélzeti rendszerrel ellátott vonatoknak egy adott alkalmazási szinten képesnek kell lennie a megadott és bármely alacsonyabb szinten üzemelni.

2.2.4. Az infrastruktúra-hálózat határai

A szomszédos infrastruktúrák pálya menti ellenőrző-irányító egységei közötti helyi műszaki interfészek nem korlátozhatják a vonatok zavartalan haladását, amikor átkelnek a közöttük húzódó határokon.

Egy, a vonatkozó ÁME-vel összhangban "A" osztályú fedélzeti rendszerrel felszerelt nagy sebességű vagy hagyományos vonat nem korlátozható olyan nagy sebességű vagy hagyományos vonal használatában, amelynek infrastruktúrája a két ÁME egyikének alapján fel van szerelve "A" osztályú pálya menti rendszerrel, amennyiben ezt egyeztették az adott vonat gördülőállományának nyilvántartásában és az adott vonal infrastruktúrájának nyilvántartásában.

3. Az ellenőrző-irányító alrendszer elengedhetetlen követelményei

3.1. Általános

A 2001/16/EK átjárhatósági irányelv 4. cikkének (1) bekezdése szerint a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer, annak alrendszerei és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek – az interfészeket is ideértve – megfelelnek az irányelv III. mellékletében megállapított általános feltételeknek. Az elengedhetetlen követelmények a következők:

- biztonság,
- megbízhatóság és rendelkezésre állás,
- egészségvédelem,
- környezetvédelem,
- műszaki összeegyeztethetőség.

Az irányelv lehetővé teszi, hogy az elengedhetetlen követelményeket alkalmazzák a teljes hagyományos transzeurópai vasúti rendszerre, vagy kifejezetten az egyes alrendszerekre és az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre.

Az elfogadott elengedhetetlen követelményeket az alábbiakban részletezzük. A "B" osztályú rendszerek követelményei az érintett tagállam felelősségi körébe tartoznak.

3.2. Az ellenőrző-irányító alrendszer különleges szempontjai

3.2.1. Biztonság

A jelen specifikáció hatálya alá tartozó minden projekt során hatályba kell léptetni azokat az intézkedéseket, amelyek szükségesek annak szemléltetésére, hogy az ellenőrző-irányító alrendszer hatályán belül a balesetek bekövetkezése kockázatának szintje nem magasabb a szolgáltatás célkitűzésénél. Annak biztosítására, hogy a biztonság elérésére irányuló megoldások ne veszélyeztessék az átjárhatóságot, tiszteletben kell tartani a 4.2.1. szakaszban (Az ellenőrzés-irányítás átjárhatósággal kapcsolatos biztonsági jellemzői) meghatározott alapvető paramétereket.

Az "A" osztályú rendszerek esetén az alrendszerre vonatkozó globális biztonsági célkitűzést arányosan meg kell osztani a fedélzeti és a pálya menti egységek között. A részletes követelmények a 4.2.1. szakaszban (Az ellenőrzés-irányítás átjárhatósággal kapcsolatos biztonsági jellemzői) előírt alapvető paraméterek között vannak meghatározva. Ezeket a biztonsági követelményeket teljesíteni kell a

3.2.2. szakaszban (Megbízhatóság és rendelkezésre állás) meghatározott rendelkezésre-állási követelményekkel együtt.

A hagyományos vasútüzemben alkalmazott "B" osztályú rendszerek esetében az érintett tagállam (a B. mellékletben van meghatározva) felelőssége:

- annak biztosítása, hogy a "B" osztályú rendszer felépítése megfeleljen a nemzeti biztonsági célkitűzéseknek,
- annak biztosítása, hogy a "B" osztályú rendszer alkalmazása megfeleljen a nemzeti biztonsági célkitűzéseknek,
- a "B" osztályú rendszer biztonságos üzemeltetése paramétereinek és feltételeinek meghatározása (ide számítva a teljesség igénye nélkül a karbantartást és a korlátozott üzemmódokat).

3.2.2. Megbízhatóság és rendelkezésre állás

a) az "A" osztályú rendszerek esetén az alrendszerre vonatkozó globális megbízhatósági és rendelkezésre-állási célkitűzéseket arányosan meg kell osztani a fedélzeti és a pálya menti egységek között. A részletes követelmények a 4.2.1. szakaszban (Az ellenőrzés-irányítás átjárhatósággal kapcsolatos biztonsági jellemzői) előírt alapvető paraméterek között vannak meghatározva.

b) a karbantartó szervezet színvonalának az ellenőrző-irányító alrendszert alkotó összes rendszer esetében biztosítania kell a kockázat szintjének az ellenőrzését, amint a rendszerelemek előregednek és elhasználódnak. A karbantartás színvonalának gondoskodnia kell arról, hogy ezek a tevékenységek a biztonságot ne csorbítsák. Lásd a 4.5. szakaszt (Karbantartási szabályok).

3.2.3. Egészségvédelem

Az európai előírásokkal, valamint az európai joganyaggal összeegyeztethető nemzeti előírások szerint, óvintézkedéseket kell tenni annak érdekében, hogy az ellenőrző-irányító alrendszerekben felhasznált anyagok, valamint az alrendszerek megtervezése ne jelentsen egészségügyi kockázatot az alrendszerekhez hozzáférő személyek számára.

3.2.4. Környezetvédelem

Az európai előírásokkal, valamint az európai joganyaggal összeegyeztethető nemzeti előírások szerint:

- az ellenőrző-irányító berendezés, ha túlzott hőnek vagy tűznek van kitéve, nem lépheti túl a környezetre ártalmas füstök vagy gázok kibocsátásának határértékeit;
- az ellenőrző-irányító berendezés nem tartalmazhat olyan anyagokat, amelyek a normál használat során szennyezik a környezetet;
- az ellenőrző-irányító berendezés azon érvényben lévő európai joganyag hatálya alá tartozik, amelyek korlátozzák a károsanyag-kibocsátást és az elektromágneses interferencia iránti érzékenységet a vasúti tulajdon határai mentén;
- az ellenőrző-irányító berendezésnek meg kell felelnie a zajszennyezésre vonatkozó hatályos előírásoknak;
- az ellenőrző-irányító berendezés nem bocsáthat ki elfogadhatatlan szintű vibrációt, amely veszélyeztetné az infrastruktúra épségét (az infrastruktúra megfelelően karbantartott állapotában).

3.2.5. Műszaki összeegyeztethetőség

A műszaki összeegyeztethetőség az átjárhatóság eléréséhez szükséges funkciókat, interfészeket és teljesítményeket tartalmazza.

A műszaki összeegyeztethetőség követelményei az alábbi három kategóriára oszthatók:

- az első kategória meghatározza az átjárhatóság általános műszaki követelményeit, vagyis a környezeti feltételeket, a belső elektromágneses összeegyeztethetőséget (EMC) a vasút határain belül és a berendezéseket. Ezek az összeegyeztethetőségi követelmények jelen fejezetben vannak meghatározva;
- a második kategória leírja, hogyan kell az ellenőrző-irányító alrendszereket alkalmazni, és milyen funkciókat kell biztosítani az átjárhatóság elérése érdekében. Ez a kategória a 4. fejezetben van meghatározva;
- a harmadik kategória leírja, hogy az ellenőrző-irányító alrendszert hogyan kell üzemeltetni az átjárhatóság elérése érdekében. Ez a kategória a 4. fejezetben van meghatározva.

3.2.5.1. Műszaki összeegyeztethetőség

3.2.5.1.1. Fizikai környezeti feltételek

Az "A" osztályú rendszerek követelményeinek megfelelő rendszereknek képeseknek kell lenniük arra, hogy olyan klimatikus és fizikai feltételek között működjenek, amelyek a hagyományos transzeurópai hálózat vonatkozó részén fennállnak. A gördülőállomány interfészeiről lásd a 4.3.2.5. szakaszt (A fizikai környezet feltételei), az infrastruktúra interfészeiről pedig lásd a 4.3.3.3. szakaszt (A fizikai környezet feltételei).

A "B" osztályú rendszerek követelményeinek megfelelő rendszereknek legalább az érintett "B" osztályú rendszerre vonatkozó környezeti specifikációknak meg kell felelniük annak érdekében, hogy képesek legyenek működni az érintett hagyományos vonalak mentén fennálló klimatikus és fizikai feltételek mellett.

3.2.5.1.2. A vasutak belső elektromágneses összeegyeztethetősége

Az alapvető paraméterek a 4.2.12. szakaszban vannak leírva (Elektromágneses összeegyeztethetőség). A gördülőállomány interfészeiről lásd a 4.3.2.6. szakaszt (Elektromágneses összeegyeztethetőség), az infrastruktúra interfészeiről lásd a 4.3.3.4. szakaszt (Elektromágneses összeegyeztethetőség), az energiaellátás interfészeiről pedig lásd a 4.3.4.1. szakaszt (Elektromágneses összeegyeztethetőség).

3.2.5.2. Ellenőrzési-irányítási összeegyeztethetőség

A 4. fejezet, az "A" és a B. melléklet támogatásával, meghatározza az ellenőrző-irányító alrendszer átjárhatóságának követelményeit.

Ezen kívül jelen ÁME, az ellenőrző-irányító alrendszer szempontjából, a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer ellenőrzési-irányítási ÁME-vel együtt gondoskodik a nagy sebességű transzeurópai vasút és a hagyományos vasúti rendszerek közötti műszaki átjárhatóságról, ha mindkettő fel van szerelve "A" osztályú rendszerrel.

4. Az alrendszerek jellemzése

4.1. Bevezetés

A 2001/16/EK irányelv tárgyát képező hagyományos transzeurópai vasúti rendszer, amelynek része az ellenőrző-irányító alrendszer, olyan integrált rendszer, amelynek konzisztenciáját igazolni kell. Ezt az egységességet különösen az alrendszer műszaki előírásai, a felsőbb szintű rendszerhez való interfészei és az üzemeltetési és karbantartási szabályok szempontjából kell ellenőrizni.

Figyelembe véve az összes vonatkozó elengedhetetlen követelményt, az ellenőrző-irányító alrendszert a következő alapvető paraméterek jellemzik:

- az átjárhatóság szempontjából vonatkozó ellenőrzési-irányítási biztonsági jellemzők (4.2.1. szakasz);
- a fedélzeti ETCS funkciói (4.2.2. szakasz);
- a pálya menti ETCS funkciói (4.2.3. szakasz);
- az EIRENE funkciók (4.2.4. szakasz);
- az ETCS és az EIRENE légrés interfészek (4.2.5. szakasz);
- az ellenőrzés és irányítás belső fedélzeti interfészei (4.2.6. szakasz);
- az ellenőrzés és irányítás belső pálya menti interfészei (4.2.7. szakasz);
- kulcsmenedzsment (4.2.8. szakasz);
- ETCS-ID menedzsment (4.2.9. szakasz);
- hőnfutásjelző (csapágyház, kerékabroncs és tárcsafék érzékelő) (4.2.10. szakasz);
- összeegyeztethetőség a pálya menti vonatérzékelő rendszerekkel (4.2.11. szakasz);
- elektromágneses összeegyeztethetőség;
- ETCS DMI (járművezető és gép közötti interfészek) (4.2.13. szakasz);
- EIRENE DMI (járművezető és gép közötti interfészek) (4.2.14. szakasz);
- interfész a joghatású adatrögzítéshez (4.2.15. szakasz);
- a pálya menti ellenőrző-irányító eszközök láthatósága.

Az egyes szakaszok követelményeit mindig alkalmazni kell, a rendszer osztályától függetlenül:

- 4.2.10. hőnfutásjelző (csapágyház, kerékabroncs és tárcsafék érzékelő);
- 4.2.11. összeegyeztethetőség a pálya menti vonatérzékelő rendszerekkel;
- 4.2.12. elektromágneses összeegyeztethetőség;
- 4.2.16. a pálya menti ellenőrző-irányító eszközök láthatósága.

A 4.2. szakasz (Az alrendszer funkcionális és műszaki specifikációi) minden más követelménye csak az "A" osztályú rendszerekre vonatkozik. A "B" osztályú rendszerek követelményei az érintett tagállam felelősségi körébe tartoznak. A B. melléklet a "B" osztályú rendszer jellemzőivel foglalkozik.

Azokra az STM-ekre, amelyek lehetővé teszik az "A" osztályú fedélzeti rendszer működését a "B" osztályú infrastruktúrán, a "B" osztály követelményei vonatkoznak.

Az átjárhatóság elérése érdekében nem szükséges szabványosítani az összes funkciót az ellenőrző-irányító alrendszeren belül. Az automata vonatvédelem és az automata vonatvezérlés funkciói, amelyekkel a 4. fejezet foglalkozik, a következők:

- szabványos fedélzeti funkciók, amelyek gondoskodnak arról, hogy minden vonat előre kiszámítható módon reagáljon a pálya menti berendezésektől kapott adatokra,

- szabványos pálya menti funkciók, amelyek alkalmasak a nemzeti jelző és biztosítóberendezésektől kapott adatok feldolgozására és arra, hogy ezeket az adatokat átalakítsák a vonatoknak szóló szabványos üzenetekké,
- szabványos interfészek a pálya és a vonat, valamint a vonat és a pálya közötti kommunikációhoz.

Az ellenőrző-irányító funkciók olyan kategóriákba vannak besorolva, amelyek jelzik például azt, hogy ezek a kategóriák választhatók vagy kötelezőek. Az A. melléklet 1. hivatkozásában és az A. melléklet 32. hivatkozásában meghatározott kategóriák, valamint a funkciók besorolása a szövegben szerepel.

Az A. melléklet 3. hivatkozása közöl egy szöveget az ETCS kifejezéseiről és meghatározásairól, és az A. mellékletben említett specifikációk ezt használják.

A 3. fejezetben ismertetett alapvető követelmények fényében az ellenőrző-irányító alrendszer működési és műszaki előírásai az alábbiak:

4.2. Az alrendszer működési és műszaki előírásai

4.2.1. Az átjárhatóság szempontjából vonatkozó ellenőrzési-irányítási biztonsági jellemzők

Ez az alapvető paraméter leírja a fedélzeti egységekre, valamint a pálya menti egységekre vonatkozó biztonsági követelményeket.

Hivatkozva a „biztonság” elengedhetetlen követelményére (lásd a 3.2.1. szakaszt: Biztonság), jelen alapvető paraméter meghatározza az átjárhatóság kötelező követelményeit:

- annak érdekében, hogy a biztonság elérésére irányuló megoldások ne veszélyeztessék az átjárhatóságot, az A. melléklet 47. hivatkozásában meghatározott követelményeket be kell tartani;
- a fedélzeti egység és a pálya menti egység biztonság-releváns részére vonatkozó biztonsági követelmény az ETCS 1. szint vagy 2. szint esetében: a tolerálható veszélyességi arány (THR) 10^{-9} /óra (a véletlenszerű hibákra nézve), amely megfelel a 4. biztonságintegritási szintnek. Az "A" osztályú berendezésekre vonatkozó részletes követelmények az A. melléklet 27. hivatkozásában szerepelnek. A THR érték tekintetében a pálya menti berendezésekre nézve kevésbé korlátozó biztonsági követelmények is elfogadhatók, amennyiben az üzemeltetés biztonsági célkitűzései teljesülnek.
- be kell tartani az A. melléklet 28. hivatkozásának követelményeit a megbízhatóságra és a rendelkezésre állásra vonatkozóan.

4.2.2. A fedélzeti ETCS funkciói

Ez az alapvető paraméter leírja az ETCS fedélzeti funkcióit. Tartalmazza a vonat biztonságos haladásához szükséges összes funkciót. A funkciókat az A. melléklet 14. hivatkozása követelményeinek megfelelően kell teljesíteni. Ezeket a funkciókat az A. melléklet 1., 2., 4., 13., 23., 24. és 53. hivatkozásaival, valamint az alábbiakban feltüntetett műszaki leírásokkal összhangban kell megvalósítani:

- kommunikáció a pálya menti ellenőrző-irányító egységgel. A betöltött adatok átvitelének funkciója az ETCS 1. szintű alkalmazásokban kizárólag a 7. fejezetben meghatározott feltételek között kötelező a fedélzeten. Az ETCS rádiós adatátviteli funkció csak az ETCS 2. szintű vagy az ETCS 3. szintű alkalmazások esetén kötelező;

- Eurobalise-vétel; lásd: A. melléklet, 9., 36. és 43. hivatkozás;

- Euroloop-vétel; lásd: A. melléklet, 15., 16. és 50. hivatkozás;
- rádióátvitel és rádióüzenet-protokollok kezelése; lásd: A. melléklet, 10., 11., 12., 18., 22., 39. és 40. hivatkozás.
- kommunikáció a járművezetővel.
 - a vezetés támogatása; lásd: A. melléklet, 51. hivatkozás;
 - útmérési információk biztosítása; lásd: A. melléklet, 51. hivatkozás;
- kommunikáció az STM-mel, lásd: A. melléklet, 8., 25., 26., 36. és 52. hivatkozás.

Ez a funkció a következőket tartalmazza:

- az STM kimenetek kezelése,
- az STM általi felhasználásra szánt adatok biztosítása,
- az STM átmenetek kezelése.
- automatikus vonatvédelmi funkció és fedélzeti jelzés biztosítása; lásd: A. melléklet, 6., 7., 31. és 37. hivatkozás. Ez a funkció a következőket tartalmazza:
 - a vonat helyének meghatározása egy Eurobalise koordinációs rendszerben, amely a dinamikus sebességprofil felügyeletének alapja;
 - a dinamikus sebességprofil kiszámítása a menethez;
 - a dinamikus sebességprofil felügyelete a menet során;
 - a sebességfelügyeleti üzemmód megválasztása;
 - a vonat felügyelete a nemzeti értékeknek megfelelően;
 - a beavatkozási funkció meghatározása és biztosítása;
 - a vonatjellemzők meghatározása.
- a vonat integritásának igazolása – a 3. szinten kötelező, az 1. vagy 2. szinten nem követelmény.
- a berendezések állapotfigyelése és a hiba üzemmód támogatása. A funkció a következőket tartalmazza:
 - a fedélzeti ETCS funkciók inicializálása;
 - támogatás biztosítása a hiba üzemmódhoz;
 - a fedélzeti ETCS funkciók izolálása.
- a joghatású adatrögzítés támogatása; lásd: A. melléklet, 5., 41. és 55. hivatkozás.
- az éberségi funkció; lásd: A. melléklet, 42. hivatkozás.

A megvalósítás lehet:

- az ERTMS/ETCS fedélzeti, átjárhatósági rendszeremen kívül (lásd az 5. fejezetet), kiegészítő interfésszel az ERTMS/ETCS fedélzeti berendezéshez, vagy
- az ERTMS/ETCS fedélzeti berendezésen belül.

4.2.3. A pálya menti ETCS funkciói

Ez az alapvető paraméter leírja az ETCS pályamenti funkcióit. Tartalmazza az adott vonat biztonságos útjának biztosításához szükséges összes ETCS funkciót. A funkciók teljesítése feleljen meg az A. melléklet 14. hivatkozás követelményeinek. Ezeket a funkciókat az A. melléklet 1., 2., 4., 13., 23., 24., 31., 37. és 53. hivatkozásával, valamint az alábbiakban feltüntetett műszaki leírásokkal összhangban kell megvalósítani:

- kommunikáció a pálya menti jelzőberendezésekkel (biztosítóberendezés, jelzés);
- adott vonat helyének meghatározása egy Eurobalise koordinációs rendszerben (2. és 3. szint);
- a pálya menti jelzőberendezések információinak lefordítása a fedélzeti ellenőrző-irányító egység szabványos formátumára;
- menetengedélyek generálása, ide számítva a pályaleírását és az adott vonat számára kiadott parancsokat;
- kommunikáció a fedélzeti ellenőrző-irányító egységgel. Ez a következőket tartalmazza:

- Eurobalise átvitel; lásd: A. melléklet, 9. és 43. hivatkozás,
- rádiós kitöltés; lásd: A. melléklet, 18., 19. és 21. hivatkozás. A rádiós kitöltés csak az 1. szintre vonatkozik, ami kiegészítő (lásd még a 7.2.6. szakaszt),
- Euroloop; lásd: A. melléklet, 16. és 50. hivatkozás. Az Euroloop csak az 1. szintre vonatkozik, ami választható (lásd még a 7.2.6. szakaszt),
- RBC rádió kommunikáció; lásd: A. melléklet, 10., 11., 12., 39. és 40. hivatkozás. Az RBC rádió kommunikáció csak a 2. és a 3. szintre vonatkozik,
- Vágányút engedélyezési információk biztosítása a biztosítóberendezéshez. Ez a funkció csak a 3. szinthez szükséges.

4.2.4. EIRENE funkciók

Ez az alapvető paraméter leírja az EIRENE beszéd- és adatátviteli funkcióit:

- a járművezetői hívásokkal kapcsolatos funkciók;
- üzemi rádiófunkciók;
- adatkommunikáció.

Ezeket a funkciókat az A. melléklet 32., 33. és 48. hivatkozásában feltüntetett műszaki leírásoknak megfelelően kell megvalósítani, és teljesítményüknek meg kell felelnie az A. melléklet 54. hivatkozásának.

4.2.5. Az ETCS és az EIRENE légrés interfészek

Ezen interfészek teljes leírása két részből áll:

- 1.) a protokollok leírása az információk ERTMS funkciókhoz és funkcióktól történő átviteléhez, valamint gondoskodás a kommunikáció biztonságáról;
- 2.) a berendezések egyes darabjai közötti interfészek leírása. A berendezések közötti interfészek a következő szakaszokban vannak leírva:
 - 4.2.6. szakasz (Az ellenőrzés-irányítás fedélzeti belső interfészei) a fedélzeti berendezések esetén,
 - 4.2.7. szakasz (Az ellenőrzés-irányítás pálya menti belső interfészei) a pálya menti berendezések esetén.

Ez az alapvető paraméter leírja a pálya menti és a fedélzeti ellenőrző-irányító egységek közötti légrést. Ez a következőket tartalmazza:

- a biztonságos működés érdekében betartandó fizikai, elektromos és elektromágneses értékeket;
- az alkalmazandó kommunikációs protokollt;
- a kommunikációs csatorna rendelkezésre állását.

A következő leírások érvényesek:

- rádiókommunikáció a vonattal: - az "A" osztályú rádió-kommunikációs interfészeknek az R-GSM sávban kell működniük; lásd: A. melléklet, 35. hivatkozás. A protokollok megfelelnek az A. melléklet 10., 18., 19., 39. és 40. hivatkozásának.
- Eurobalise- és Euroloop-kommunikáció a vonattal: - az Eurobalise kommunikációs interfészeknek meg kell felelniük az A. melléklet 9. és 43. hivatkozásának. Az Euroloop kommunikációs interfészeknek meg kell felelniük az A. melléklet 16. és 50. hivatkozásának.

4.2.6. Az ellenőrzés és irányítás belső fedélzeti interfészei

Ez az alapvető paraméter három részből áll.

4.2.6.1. Interfész az ETCS és az STM között

A speciális adatátviteli modul (STM) lehetővé teszi az ETCS fedélzeti működését a "B" osztályú rendszerekkel felszerelt vonalakon.

A fedélzeti ETCS funkció és a "B" osztályú rendszerek STM-jei közötti interfész az "A" melléklet 4., 8., 25. és 26. hivatkozásában van meghatározva. Az A. melléklet 45. hivatkozása meghatározza a "K" interfészt. A "K" interfész megvalósítása választható, de ha megvalósítják, akkor meg kell felelnie az A. melléklet 45. hivatkozásának.

4.2.6.2. GSM-R/ETCS

Az "A" osztályú rádió és a fedélzeti ETCS funkciók közötti interfész. Ezek a követelmények az A. melléklet 4., 7., 20., 22. és 34. hivatkozásában vannak meghatározva.

4.2.6.3. Útmérés

Az útmérési funkció és a fedélzeti ERTMS/ETCS közötti interfésznek meg kell felelnie az A. melléklet 44. hivatkozás követelményeinek. Ez az interfész hozzájárul jelen alapvető paraméterhez, amikor az úthosszmérő berendezés különálló átjárhatósági rendszerelemként van felszerelve (lásd az 5.2.2. szakaszt: Az átjárhatósági rendszerelemek csoportosítása).

4.2.7. Az ellenőrzés és irányítás belső pálya menti interfészei

Ez az alapvető paraméter hat részből áll.

4.2.7.1. Funkcionális interfész az RBC-k között

Az interfész a szomszédos rádióblokk központok (RBC) között kicserélendő adatok meghatározására szolgál, hogy a vonat biztonságosan haladhasson át az egyik RBC körzetből a másikba. Ez leírja a következőket:

- információk az "átadó" RBC-től a "fogadó" RBC számára;
- információk a "fogadó" RBC-től az "átadó" RBC számára.

Ezek a követelmények az A. melléklet 12. hivatkozásában vannak meghatározva.

4.2.7.2. Műszaki interfész az RBC-k között

Ez az RBC-k közötti műszaki interfész. Ezek a követelmények az A. melléklet 58. hivatkozásában vannak meghatározva.

4.2.7.3. GSM-R/RBC

Ez az "A" osztályú rádiórendszer és a pálya menti ETCS funkciók közötti interfész. Ezek a követelmények az A. melléklet 4., 20., 22. és 34. hivatkozásában vannak meghatározva.

4.2.7.4. Eurobalise/LEU

Ez az interfész az Eurobalise és a pálya menti elektronikus egység (LEU) között. Ezek a követelmények az A. melléklet 9. hivatkozásában vannak meghatározva. Ez az interfész csak akkor járul hozzá jelen alapvető paraméterhez, ha az Eurobalise és a LEU-k különálló átjárhatósági rendszerelemként vannak felszerelve (lásd: 5.2.2. szakasz: Az átjárhatósági rendszerelemek csoportosítása).

4.2.7.5. Euroloop/LEU

Ez az interfész az Euroloop és a LEU között. Ezek a követelmények az A. melléklet 16. hivatkozásában vannak meghatározva. Ez az interfész csak akkor járul hozzá

jelen alapvető paraméterhez, ha az Euroloop és a LEU-k különálló átjárhatósági rendszerelemként vannak felszerelve (lásd: 5.2.2. szakasz: Az átjárhatósági rendszerelemek csoportosítása).

4.2.7.6. Az ERTMS pálya menti berendezés előzetes felszerelésének követelményei
Ez az interfész a pálya menti "A" osztályú berendezés és a pálya menti ellenőrző-irányító infrastruktúra között. Ezek a követelmények az A. melléklet 59. hivatkozásában vannak meghatározva. Ez a hivatkozás leírja a pálya menti "A" osztályú berendezés előzetes felszerelésének követelményeit.

4.2.8. Kulcsmenedzsment

Ez az alapvető paraméter a rádió útján továbbított biztonság-releváns adatokra vonatkozik, amelyeket olyan mechanizmusokkal védenek, amelyekhez rejtjelezési kulcsok szükségesek. A vasúti pályahálózat-működtetők és a vasúti társaságok kötelesek gondoskodni egy olyan kezelési rendszerről, amely ellenőrzi és kezeli a kulcsokat.

Kulcsmenedzsment interfész szükséges:

- a különféle vasúti pályahálózat-működtetők kulcsmenedzsment rendszerei között,
- a vasúti társaságok és a vasúti pályahálózat-működtetők kulcsmenedzsment rendszerei között,
- a kulcsmenedzsment rendszer, valamint a fedélzeti és pálya menti ETCS-berendezés között.

Az átjárható régiók kulcsmenedzsment rendszerei közötti kulcsmenedzsment követelményei az A. melléklet 11. hivatkozásában vannak meghatározva.

4.2.9. ETCS-ID menedzsment

Ez az alapvető paraméter a pálya menti és a fedélzeti egységek berendezéseikhez szükséges egyedi ETCS-azonosítókra vonatkozik. A követelmények az A. melléklet 23. hivatkozásában vannak meghatározva. A változók kiosztása az A. melléklet 53. hivatkozásában van meghatározva.

A fedélzeti ellenőrző-irányító berendezések szállítói felelősséggel tartoznak az egyedi azonosítók kezeléséért a kiosztott tartományon belül, az A. melléklet 53. hivatkozás meghatározása szerint. A gördülőállomány tulajdonosai kötelesek gondoskodni egy olyan kezelési rendszerről, amely az egység életciklusa során ellenőrzi és kezeli az azonosítókat.

Az A. melléklet 53. hivatkozásában szerepelnek a tagállamok számára kiosztott azonosító-tartományok. A tagállamok felelősséggel tartoznak ezen tartományok államukban működő ajánlatkérők számára történő allokációjának kezeléséért.

A pálya menti egységeket kezelő ajánlatkérők felelősséggel tartoznak az egyedi azonosítók kezeléséért a számukra kiosztott tartományon belül. A vasúti pályahálózat működtetője köteles gondoskodni egy kezelési rendszerről, amely ellenőrzi és kezeli az azonosítókat az egység életciklusa során.

4.2.10. Hőnfutásjelző (csapágyház, kerékabroncs és tárcsafék érzékelő)

Ez az alapvető paraméter meghatározza azon pálya menti berendezés követelményeit, amelyet annak ellenőrzésére használnak, hogy az áthaladó gördülőállomány tengelycsapágynak, kerékabroncsainak és tárcsafékjeinek hőmérséklete nem halad-e meg egy megadott értéket, és hogy továbbítsa ezt az információt egy ellenőrző központba. A követelmények az A. melléklet 2. függelékében vannak meghatározva.

A fedélzeti érzékelővel felszerelt gördülőállomány kezelésének leírása szintén megtalálható a nagysebességű gördülőállomány ÁME (RS HS) 4.2.11. szakaszában.

4.2.11. Összeegyeztethetőség a pálya menti vonatérzékelő rendszerekkel

Ez az alapvető paraméter leírja a pálya menti vonatérzékelő rendszerek jellemzőit, amelyeket aktiválnia kell annak a gördülőállománynak, amely megfelel a gördülőállományra vonatkozó ÁME-nek.

A gördülőállománynak rendelkeznie kell azokkal a jellemzőkkel, amelyek szükségesek a pálya menti vonatérzékelő rendszerek működéséhez. Az A. melléklet 1. függelékében meg vannak határozva a jármű jellemzőivel kapcsolatos követelmények. Ezeket a jellemzőket a nagy sebességű gördülőállomány ÁME (RS HS) és a gördülőállomány-tehervagon ÁME (RS FW) dokumentum határozza meg a táblázatban megadott szakaszokban, és ezeket a gördülőállományra vonatkozó jövőbeni ÁME-kbe is beillesztik.

Paraméter	Ellenőrzés- irányítás ÁME, 1. függelék	Nagy sebességű gördülőállomány ÁME (RS HS)	Gördülő állomány- tehervagon ÁME (RS FW)	Gördülő állomány- vontató- járművek ÁME (RS TU)	Nagy sebességű forgalmi műveletek és forgalom- irányítás ÁME (OPE HS)	Hagyományos vasúti forgalmi műveletek és forgalom- irányítás (OPE CR)
Tengelytávolságok	2.1., beleértve a 6. ábra	Még nincs meghatározva	4.2.3.2.			-
A kerék geometriai méretei	2.2., beleértve a 7. ábra	4.2.10.	5.4.2.3.			-
A jármű tömege (Minimális tengelyterhelés)	3.1.	4.1.2.	4.2.3.2.			-
Fémmentes tér a kerekek körül	3.2.	Még nincs meghatározva	6. fejezet ⁽¹⁾			-
A jármű fém tömege	3.3.	Még nincs meghatározva	Nyitott kérdés			-
A járműveknek vagy teljesíteniük kell egy jól meghatározott pálya menti hurok követelményeit, amikor elhaladnak a hurok mellett, vagy pedig rendelkezniük kell egy meghatározott formájú és képeségű minimális fém tömeggel a kerekek között, a sínfejl fölött	0	Még nincs meghatározva	5.4.2.3.			-

Paraméter	Ellenőrzés- irányítás ÁME, 1. függelék	Nagy sebességű gördülőállomány ÁME (RS HS)	Gördülő állomány- tehervagon ÁME (RS FW)	Gördülő állomány- vontató- járművek ÁME (RS TU)	Nagy sebességű forgalmi műveletek és forgalom- irányítás ÁME (OPE HS)	Hagyományos vasúti forgalmi műveletek és forgalom- irányítás (OPE CR)
Impedancia a kerekek között	3.5.	4.2.10e	4.2.3.3.1.			-
A járművek impedanciája	3.6.	Még nincs meghatározva	Nem			-
A homokoló berendezések alkalmazása	4.1.	Még nincs meghatározva	Nem			Még nem foglalkoztak ezzel a kérdéssel
Kompozit féktuskók használata	4.2.	Még nincs meghatározva	Nyitott kérdés			-
Vontatási áram	5.1.	Még nincs meghatározva	Nem			-
Elektromos/ mágneses fékek használata	5.2.	4.1.5., 4.2.15., 4.3.6.	Nem			(2)
Elektromos, mágneses, elektromágneses mezők	5.3.	4.1.9.	Nem			-

(1) Ezt a követelményt be kell tartani, mint a gördülőállomány tervezési paraméterét és a gördülőállomány alrendszer felméréséhez.

(2) A specifikáció különféle szintjei: A járművezetők képzése és a vonalismeret részének kell lennie.

4.2.12. Elektromágneses összeegyeztethetőség

Ez az alapvető paraméter két részre oszlik.

4.2.12.1. Belső ellenőrzési-irányítási elektromágneses összeegyeztethetőség

Az ellenőrző-irányító berendezés nem zavarhat más ellenőrző-irányító berendezéseket.

4.2.12.2. Elektromágneses összeegyeztethetőség a gördülőállomány és a pálya menti ellenőrző-irányító berendezés között

Elektromágneses kompatibilitás a gördülőállomány és a pálya menti ellenőrző-irányító berendezés között: ez tartalmazza az elektromágneses kompatibilitás (EMC) (a vontatási áram és a vonattól származó más áramok által vezetett és gerjesztett elektromágneses mezőjellemzők, valamint az elektrosztatikus mezők) kibocsátási tartományát, amelyeket a gördülőállománynak be kell tartania a pálya menti ellenőrző-irányító berendezés megfelelő működése érdekében. Ide tartozik az értékek mérésének leírása is.

A pálya menti vonatérzékelő rendszereknek rendelkezniük kell azokkal a jellemzőkkel, amelyek szükségesek ahhoz, hogy összeegyeztethető legyen azzal a gördülőállománnyal, amely megfelel a gördülőállomány ÁME-nek.

Az A. melléklet 1. függelék meghatározza a vonatérzékelő rendszerek azon jellemzőit, amelyek szükségesek ahhoz, hogy összeegyeztethetők legyenek a gördülőállománnyal. Ezek a jellemzők a gördülőállomány ÁME-ban kerülnek meghatározásra.

4.2.13. ETCS DMI (járművezető és gép közötti interfész)

Ez az alapvető paraméter leírja azokat az információkat, amelyeket az ETCS fedélzeti rendszere közöl a járművezetővel, és amelyeket a járművezető betáplál az ERTMS/ETCS fedélzeti egységbe. Lásd: A. melléklet, 51. hivatkozás.

Ez a következőket tartalmazza:

- ergonómia (ide tartozik a láthatóság),
- a megjelenítendő ETCS funkciók,
- a járművezetői inputok által kiváltott ETCS funkciók.

4.2.14. EIRENE DMI (járművezető és gép közötti interfész)

Ez az alapvető paraméter leírja azokat az információkat, amelyeket az EIRENE fedélzeti rendszere közöl a járművezetővel és amelyeket a járművezető betáplál az EIRENE fedélzeti egységbe. Lásd: A. melléklet, 32., 33. és 51. hivatkozás.

Ez a következőket tartalmazza:

- ergonómia (ide tartozik a láthatóság),
- a megjelenítendő EIRENE funkciók,
- a kimenő hívásokkal kapcsolatos információk,
- a beérkező hívásokkal kapcsolatos információk.

4.2.15. Interfész a joghatású adatrögzítéshez

Ez az alapvető paraméter leírja:

- a joghatású adatrögzítő és a letöltő eszköz közötti adatcserét,
- a kommunikációs protokollokat,
- a fizikai interfészt,
- az adatok rögzítésére és használatára vonatkozó funkcionális követelményeket.

Lehetővé kell tenni, hogy a nyomozó hatóságok és igazságszolgáltatás szervei hozzáférjenek azokhoz a rögzített adatokhoz, amelyek megfelelnek a hivatalos és nyomozási célú kötelező adatrögzítési követelményeknek. Lásd: A. melléklet, 4., 5., 41. és 55. hivatkozás.

4.2.16. A pálya menti ellenőrző-irányító eszközök láthatósága

Ez az alapvető paraméter leírja:

- a fényvisszaverő jelzések jellemzőit,
- a járművezető külső látómezőjét. Azokat a pálya menti ellenőrző-irányító eszközöket, amelyeket a járművezetőnek látnia kell, a járművezető külső látómezőjének figyelembevételével kell elhelyezni, az ÁME forgalmi műveletek és forgalomirányítás meghatározása szerint.

4.3. A más alrendszerekkel összekötő interfészek működési és műszaki előírásai

4.3.1. Interfész a forgalmi műveletek és forgalomirányítás alrendszerével

A TSI OPE CR-re történő összes hivatkozás nyitott kérdés, amelyek véglegesítése később történik meg.

4.3.1.1. Üzemeltetési szabályok

A hagyományos európai hálózatra egyesített üzemeltetési követelmények vonatkoznak, amelyek a CR TSI "Forgalmi műveletek és forgalomirányítás" című dokumentumban kerülnek leírásra (lásd még a CCS TSI Üzemeltetési szabályok 4.4. szakaszát). TSI OPE CR: 4.4. szakaszában kell rögzíteni (véglegesítésre vár).

4.3.1.2. ETCS járművezető és gép közötti interfész

Ez az interfész leírja azokat az információkat, amelyeket az ERTMS ETCS fedélzeti rendszere közöl a járművezetővel, és amelyeket a járművezető betáplál az ERTMS ETCS fedélzeti egységbe. Az ellenőrzési-irányítási alapvető paraméterek a 4.2.13. szakaszban vannak leírva [ETCS DMI (Járművezető és gép közötti interfész)].

Ez az interfész az "A" osztályú rendszerre vonatkozik. A "B" osztályú rendszerekre vonatkozó követelményeket nemzeti szinten kell meghatározni (lásd a B. mellékletet). TSI OPE CR: 4.4. szakasz (véglegesítésre vár).

4.3.1.3. EIRENE járművezető és gép közötti interfész

Ez az interfész leírja azokat az információkat, amelyeket az EIRENE fedélzeti rendszere közöl a járművezetővel, és amelyeket a járművezető betáplál az EIRENE fedélzeti egységbe. Az ellenőrzési-irányítási alapvető paraméterek a 4.2.14. szakaszban vannak leírva [EIRENE DMI (Járművezető és gép közötti interfész)].

Ez az interfész az "A" osztályú rendszerekre vonatkozik. A "B" osztályú rendszerekre vonatkozó egyenértékű követelményeket nemzeti szinten kell meghatározni (lásd a B. mellékletet). TSI OPE CR: 4.4. szakasz (véglegesítésre vár).

4.3.1.4. Interfész a joghatású adatrögzítéshez

Ez az interfész az adatok rögzítésére és használatára vonatkozó funkcionális követelményekre vonatkozik. Az ellenőrzési-irányítási alapvető paraméter a 4.2.15. szakaszban van leírva (Interfész a joghatású adatrögzítéssel).

Ez az interfész az "A" osztályú rendszerekre vonatkozik. A "B" osztályú rendszerekre vonatkozó egyenértékű követelményeket nemzeti szinten kell meghatározni (lásd a B. mellékletet). TSI OPE CR: 4.2.3.5. szakaszában kell rögzíteni. (véglegesítésre vár).

4.3.1.5. A vonat előírt (féksúlyszázalék) fékezési teljesítménye és jellemzői

Az ellenőrző-irányító alrendszer megköveteli a vonat előírt (féksúlyszázalék) fékezési teljesítményének biztosítását. A forgalmi műveletek és forgalomirányítás ÁME előírja azokat a szabályokat, amelyek meghatározzák a vonat előírt (féksúlyszázalék) fékezési teljesítményét. A gördülőállomány ÁME-k határozzák meg a járművek fékezési teljesítményének meghatározási módszerét.

Ez az interfész az "A" osztályú rendszerre vonatkozik. A "B" osztályú rendszerekre vonatkozó egyenértékű követelményeket nemzeti szinten kell meghatározni (lásd a B. mellékletet). TSI OPE CR: 4.2.2.4. szakaszában kell rögzíteni. (véglegesítésre vár).

4.3.1.6. A fedélzeti ETCS funkciók selejtezése

Ez az interfész a fedélzeti ETCS funkciók meghibásodás esetén történő selejtezésének működési követelményeire vonatkozik. Az ellenőrzési-irányítási követelmények leírása a 4.2.2. szakaszban található (Fedélzeti ETCS funkciók).

Ez az interfész az "A" osztályú rendszerre vonatkozik. A "B" osztályú rendszerekre vonatkozó egyenértékű követelményeket nemzeti szinten kell meghatározni (lásd a B. mellékletet). TSI OPE CR: 4.4. szakasz (véglegesítésre vár).

4.3.1.7. Kulcsmenedzsment

Ez az interfész a kulcsmenedzsment működési követelményeire vonatkozik. Az ellenőrzési-irányítási alapvető paraméter a 4.2.8. szakaszban van leírva (Kulcsmenedzsment).

Ez az interfész az "A" osztályú rendszerre vonatkozik. TSI OPE CR, véglegesítésre vár.

4.3.1.8. Csapágyház, kerékabroncs és tárcsafék-érzékelők

Ez az interfész a csapágyház, kerékabroncs és tárcsafék érzékelők működési követelményeire vonatkozik. Az ellenőrzési-irányítási alapvető paraméter a 4.2.10. szakaszban van leírva (Hőnfutásjelző (csapágyház, kerékabroncs és tárcsafék érzékelő)). TSI OPE CR: 4.2.3.5.1. szakasz (véglegesítésre vár).

4.3.1.9. Vezetői éberségi berendezés

Ez az interfész a vezetői éberségi berendezés működési követelményeire vonatkozik. Az ellenőrzési-irányítási alapvető paraméter a 4.2.2. szakaszban van leírva (Fedélzeti ETCS funkciók). TSI OPE CR: 4.3.3.7. szakasz (véglegesítésre vár).

4.3.1.10. A homokszórás alkalmazása

Ez az interfész a járművezetők azon tevékenységi követelményeire vonatkozik, hogy a homokszórás ne befolyásolja károsan a pálya menti vonatérzékelő berendezés teljesítményét. Az ellenőrzési-irányítási alapvető paraméter a 4.2.11. szakaszban van leírva (Összeegyeztethetőség a pálya menti vonatérzékelő rendszerekkel).

Az OPE TSI jelenleg nem foglalkozik ezzel a kérdéssel, mert a részletesség szintje eltérő.

4.3.1.11. A járművezető külső látómezője

Ez az interfész a járművezető külső látómezőjére vonatkozik a fülke szélvédőjén keresztül. Az ellenőrzési-irányítási követelmények a 4.2.16. szakaszban vannak leírva (A pálya menti ellenőrző-irányító eszközök láthatósága). TSI OPE CR 4.3.2.2. szakasz (véglegesítésre vár).

4.3.2. Interfész a gördülőállomány alrendszerrel

A hagyományos ÁME gördülőállomány vontatógységekkel és személyszállító kocsikkal való interfészekre utaló összes hivatkozás nyitott kérdés marad. A vontatógység lehet mozdony, elektromos motorvonat és dízel motorvonat.

4.3.2.1. Összeegyeztethetőség a pálya menti vonatérzékelő rendszerekkel

A pálya menti vonatérzékelő rendszerek rendelkezzenek a szükséges jellemzőkkel, hogy aktiválódjanak a gördülőállomány ÁME-nek megfelelő gördülőállomány hatására. Az ellenőrzési-irányítási alapvető paraméter és a vonatkozó gördülőállomány ÁME-kre utaló hivatkozások a 4.2.11. szakaszban vannak leírva (Összeegyeztethetőség a pálya menti vonatérzékelő rendszerekkel).

4.3.2.2. Elektromágneses kompatibilitás a gördülőállomány és a pálya menti ellenőrző-irányító berendezés között

Ez tartalmazza az elektromágneses kompatibilitás (EMC) (a vontatási áram és a vonattól származó más áramok által vezetett és gerjesztett elektromágneses mezőjellemzők, valamint az elektrosztatikus mezők) kibocsátási tartományát, amelyeket a gördülőállománynak be kell tartania a pálya menti ellenőrző-irányító berendezés megfelelő működése érdekében. Ide tartozik az értékek mérésének leírása is.

Az ellenőrzési-irányítási alapvető paraméter leírása a 4.2.12.2. szakaszban található (Elektromágneses összeegyeztethetőség a gördülőállomány és a pálya menti ellenőrző-irányító berendezés között).

Gördülőállomány-tehervagon ÁME: nem érintett.

Nagy sebességű forgalmi műveletek és forgalomirányítás ÁME: 4.1.9. szakasz.

Gördülőállomány-vontatójárművek és személykocsik ÁME: később kerül meghatározásra.

4.3.2.3. A vonat előírt (féksúlyszázalék) fékezési teljesítménye és jellemzői

Az ellenőrző-irányító alrendszer megköveteli a vonat előírt (féksúlyszázalék) fékezési teljesítményének biztosítását. A gördülőállomány ÁME meghatározza a járművek fékezési teljesítménye meghatározásának módszerét. A forgalmi műveletek és forgalomirányítás ÁME előírja a vonat fékezési teljesítménye meghatározásának szabályait.

Ez az interfész az "A" osztályú rendszerre vonatkozik. A "B" osztályú rendszerekre vonatkozó egyenértékű követelményeket nemzeti szinten kell meghatározni (lásd a B. mellékletet).

Gördülőállomány-tehervagon ÁME: 4.2.4.1.2. szakasz.

Nagy sebességű forgalmi műveletek és forgalomirányítás ÁME: 4.1.5., 4.3.7., 4.3.9. szakasz.

Gördülőállomány-vontatójárművek és személykocsik ÁME: később kerül meghatározásra.

4.3.2.4. Az ellenőrző-irányító berendezés fedélzeti antennájának helye

Az Eurobalise és az Euroloop antenna helyét a gördülőállományon úgy kell meghatározni, hogy biztosítva legyen a megbízható adatforgalom azon pálya nyomvonal szélső értékeinél is, amelyen a gördülőállomány még képes áthaladni. Figyelembe kell venni a gördülőállomány mozgását és viselkedését. Az ellenőrzési-irányítási alapvető paraméter a 4.2.2. szakaszban van leírva (A fedélzeti ETCS funkciók).

Ez az interfész az "A" osztályú rendszerre vonatkozik. A "B" osztályú rendszerekre vonatkozó követelményeket nemzeti szinten kell meghatározni (lásd a B. mellékletet).

A GSM-R antenna helye a járművek tetején elsősorban azoktól a mérésektől függ, amelyeket minden egyes járműtípusra nézve el kell végezni, az egyéb (új vagy meglévő) antennák helyének figyelembevételével. Tesztelési körülmények között az antenna kimenő teljesítményének meg kell felelnie a 4.2.5. szakaszban leírt követelményeknek (ETCS és EIRENE légrés interfészek). A tesztelési követelmények a 4.2.5. szakaszban is le vannak írva (ETCS és EIRENE légrés interfészek).

Gördülőállomány-tehervagon ÁME: nem érintett.

Nagy sebességű forgalmi műveletek és forgalomirányítás ÁME: 0, 0.5 melléklet, 4.2.4. szakasz.

Gördülőállomány-vontatójárművek és személykocsik ÁME: később kerül meghatározásra.

4.3.2.5. A fizikai környezet feltételei

Azokat a klimatikus és fizikai környezeti feltételeket, amelyeknek a vonatra felszerelt ellenőrző-irányító berendezések várhatóan ki lesznek téve, azon vonalak infrastruktúra-nyilvántartásaira való hivatkozással kell meghatározni, ahol a vonatot üzemeltetni kívánják, valamint az A. melléklet A4 hivatkozására való hivatkozással.

Nagy sebességű forgalmi műveletek és forgalomirányítás ÁME: 4.3.12. szakasz.

Gördülőállomány-tehervagon ÁME: nem érintett.

Gördülőállomány-vontatójárművek és személykocsik ÁME: később kerül meghatározásra.

4.3.2.6. Elektromágneses összeegyeztethetőség

A hagyományos transzeurópai hálózaton történő üzemeltetésre elfogadott új gördülőállomány fedélzeti ellenőrző-irányító egység felszerelése univerzális használatának megkönnyítése érdekében, azokat az elektromágneses feltételeket, amelyeknek a vonat várhatóan ki lesz téve, az A. melléklet A6 hivatkozásával összhangban kell meghatározni. Az Eurobalise kommunikációs rendszere az A. melléklet 9. hivatkozás különleges rendelkezései vonatkoznak.

A "B" osztályú rendszerekre vonatkozó követelményeket nemzeti szinten kell meghatározni (lásd a B. mellékletet).

Nagy sebességű forgalmi műveletek és forgalomirányítás ÁME: később kerül meghatározásra.

Gördülőállomány-tehervagon ÁME: nem érintett.

Gördülőállomány-vontatójárművek és személykocsik ÁME: később kerül meghatározásra.

4.3.2.7. A fedélzeti ETCS funkciók izolálása

Ez az interfész a fedélzeti ETCS funkciók izolálására vonatkozik. Az ellenőrzési-irányítási követelmények a 4.2.2. szakaszban vannak leírva (Fedélzeti ETCS funkciók).

Ez az interfész az "A" osztályú rendszerre vonatkozik. A "B" osztályú alrendszerekre vonatkozó egyenértékű követelményeket nemzeti szinten kell meghatározni (lásd a B. mellékletet).

Nagy sebességű forgalmi műveletek és forgalomirányítás ÁME: 4.2.4. szakasz (véglegesítésre vár)

Gördülőállomány-tehervagon ÁME: nem érintett.

Gördülőállomány-vontatójárművek és személykocsik ÁME: később kerül meghatározásra.

4.3.2.8. Adatátviteli interfészek

A vonat és a fedélzeti ellenőrző-irányító egység közötti adatátviteli interfészek az A. melléklet 7. hivatkozásában vannak meghatározva.

Ez az interfész az "A" osztályú rendszerre vonatkozik. A "B" osztályú rendszerekre vonatkozó egyenértékű követelményeket nemzeti szinten kell meghatározni (lásd a B. mellékletet).

Nagy sebességű forgalmi műveletek és forgalomirányítás ÁME: 4.2.4., 4.3.13. szakasz.

Az ÁME gördülőállomány tehervagonokra az ETCS 1. és 2. szint nem vonatkozik.

Gördülőállomány-vontatójárművek és személykocsik ÁME: később kerül meghatározásra.

A rádiókommunikáció és a gördülőállomány alrendszer közötti interfész követelményei az A. melléklet 33. hivatkozásában vannak meghatározva.

Ez az interfész az "A" osztályú rendszerre vonatkozik. A "B" osztályú rendszerekre vonatkozó egyenértékű követelményeket nemzeti szinten kell meghatározni (lásd a B. mellékletet).

Az egyes vonatkozó specifikációk a következő dokumentumokban szerepelnek:

- ÁME gördülőállomány tehervagonok: nem vonatkozik;
- nagy sebességű forgalmi műveletek és forgalomirányítás ÁME;
- gördülőállomány-vontatójárművek és személykocsik ÁME.

4.3.2.9. Csapágyház, keréka broncs és tárcsafék érzékelők

Ez az interfész a csapágyház, keréka broncs és tárcsafék-érzékelők műszaki követelményeire vonatkozik. Az ellenőrzési-irányítási alapvető paraméter a 4.2.10. szakaszban van leírva [Hőnfutásjelző (csapágyház, keréka broncs és tárcsafék-érzékelő)].

Az egyes vonatkozó specifikációk a következő dokumentumokban szerepelnek:

- gördülőállomány-tehervagon ÁME: 4.2.3.3.2. szakasz;
- nagy sebességű forgalmi műveletek és forgalomirányítás ÁME: 4.2.11., 4.3.13. szakasz;
- gördülőállomány-vontatójárművek és személykocsik ÁME: később kerül meghatározásra.

4.3.2.10. A vontatójármű (vezérlőkocsi) fényszórói

Ez az interfész a vontatójármű (vezérlőkocsi) fényszóróinak színértékével és fényerejével kapcsolatos műszaki követelményekre vonatkozik, a pálya menti fényvisszaverő jelzések és a fényvisszaverő ruhák megfelelő láthatóságának biztosítása érdekében. Az ellenőrzési-irányítási követelmények a 4.2.16. szakaszban vannak leírva (A pálya menti ellenőrzési-irányítási tárgyak láthatósága).

Gördülőállomány-tehervagon ÁME: nem érintett.

Nagy sebességű forgalmi műveletek és forgalomirányítás ÁME: 4.2.20. szakasz.

Gördülőállomány-vontatójárművek és személykocsik ÁME: később kerül meghatározásra.

4.3.2.11. Vezetői éberségi berendezés

Ez az interfész a vezetői éberségi berendezés műszaki követelményeire vonatkozik. Az ellenőrzési-irányítási alapvető paraméter a 4.2.2. szakaszban van leírva (Fedélzeti ETCS funkciók).

Gördülőállomány-tehervagon ÁME: nem érintett.

Nagy sebességű forgalmi műveletek és forgalomirányítás ÁME: 4.2.2. szakasz.

Gördülőállomány-vontatójárművek és személykocsik ÁME: később kerül meghatározásra.

4.3.2.12. Útmérés

Ez az interfész az úthosszmérő eszköz és az ETCS fedélzeti funkciókhoz szükséges útmérési funkciók között.

A gördülőállomány ÁME ezen interfésze csak akkor vonatkozik a 4.2.6.3. (Útmérés) szakaszban leírt alapvető paraméterre, ha az úthosszmérő eszköz különálló átjárhatósági rendszerelemként van felszerelve (lásd az 5.2.2. szakaszt: Az átjárhatósági rendszerelemek csoportosítása).

Ez az interfész az "A" osztályú rendszerre vonatkozik. A "B" osztályú rendszerekre vonatkozó egyenértékű követelményeket nemzeti szinten kell meghatározni (lásd a B. mellékletet). Nagy sebességű forgalmi műveletek és forgalomirányítás ÁME: 4.2.4. szakasz.

Gördülőállomány-tehervagon ÁME: nem érintett.

Gördülőállomány-vontatójárművek és személykocsik ÁME: később kerül meghatározásra.

4.3.2.13. Interfész a joghatású adatrögzítéshez

Ez az interfész az adatrögzítés műszaki követelményeire vonatkozik. Az ellenőrzési-irányítási alapvető paraméter a 4.2.15. szakaszban van leírva (Interfész a joghatású adatrögzítéshez).

Ez az interfész az "A" osztályú rendszerre vonatkozik. A "B" osztályú rendszerekre vonatkozó követelményeket nemzeti szinten kell meghatározni (lásd a B. mellékletet).

Gördülőállomány-tehervagon ÁME: nem érintett.

Nagy sebességű forgalmi műveletek és forgalomirányítás ÁME: 4.3.13. szakasz.

Gördülőállomány-vontatójárművek és személykocsik ÁME: később kerül meghatározásra.

4.3.2.14. Előzetes fedélzeti felszerelés

Ez az interfész az A. melléklet 57. hivatkozásában leírt "A" osztályú berendezéseknek a gördülőállományra történő előzetes felszerelésének kiterjedésére vonatkozik. Ez az interfész az "A" osztályú rendszerekre vonatkozik.

Nagy sebességű forgalmi műveletek és forgalomirányítás ÁME: 4.2.4. szakasz.

4.3.3. Az infrastruktúra-alrendszer interfészei

4.3.3.1. Vonatérzékelő rendszerek

Az infrastruktúra felszerelése során ügyelni kell arra, hogy a vonatérzékelő rendszer figyelembe vegye a 4.2.11. szakaszban említett követelményeket (Összeegyeztethetőség a pálya menti vonatérzékelő rendszerekkel).

Az Infrastruktúra ÁME tartalmazza a CCS ÁME-re történő hivatkozást, hogy az infrastruktúra figyelembe vehesse a CCS követelményeket.

4.3.3.2. Pályamenti antenna

A pálya menti alrendszerek antennáját úgy kell elhelyezni, hogy biztosítva legyen a megbízható adatkommunikáció azon pálya nyomvonal szélső értékeinél is, amelyen a gördülőállomány még képes áthaladni. Figyelembe kell venni a gördülőállomány mozgását és viselkedését. Lásd a 4.2.5. szakaszt (ETCS és EIRENE légrés interfészek).

Ez az interfész az "A" osztályú rendszerre vonatkozik. A "B" osztályú rendszerekre vonatkozó egyenértékű követelményeket nemzeti szinten kell meghatározni (lásd a B. mellékletet).

Az Infrastruktúra ÁME-ben meg kell határozni az úrszervényhez viszonyított értékeket.

4.3.3.3. A fizikai környezet feltételei

Azokat a klimatikus és fizikai környezeti feltételeket, amelyeknek az infrastruktúra várhatóan ki lesz téve, fel kell tüntetni az infrastruktúra-nyilvántartásban, hivatkozással az A. melléklet A5 hivatkozására.

4.3.3.4. Elektromágneses összeegyeztethetőség

Azokat az elektromágneses feltételeket, amelyeknek az infrastruktúra várhatóan ki lesz téve, az A. melléklet A7 hivatkozásra utaló hivatkozással kell meghatározni.

Az Eurobalise kommunikációs rendszere az A. melléklet 9. hivatkozás különleges rendelkezései vonatkoznak. Azt az ellenőrzési-irányítási fedélzeti egységet, amely megfelel az A. melléklet A6 hivatkozás követelményeinek és az A. melléklet 9. hivatkozásban foglalt, az Eurobalise-ra vonatkozó különleges követelményeknek, úgy kell tekinteni, hogy megfelel a vonatkozó elengedhetetlen követelményeknek.

4.3.4. Interfészek az energiaellátási alrendszerrel

4.3.4.1. Elektromágneses összeegyeztethetőség

Azokat az elektromágneses feltételeket, amelyeket a rögzített létesítmények várhatóan kibocsátanak, az "A" melléklet A7 hivatkozásra utaló hivatkozással kell meghatározni.

Az Eurobalise kommunikációs rendszere az A. melléklet 9. hivatkozás különleges rendelkezései vonatkoznak. Azt az ellenőrzési-irányítási fedélzeti egységet, amely megfelel az A. melléklet A6 hivatkozás követelményeinek és az A. melléklet 9. hivatkozásban foglalt, az Eurobalise-ra vonatkozó különleges követelményeknek, úgy kell tekinteni, hogy megfelel a vonatkozó elengedhetetlen követelményeknek.

4.4. Üzemeltetési szabályok

Az ellenőrző-irányító alrendszerre vonatkozó speciális üzemeltetési szabályok részletei a forgalmi műveletek és forgalomirányítás ÁME-ban szerepelnek.

4.5. Karbantartási szabályok

Az alrendszernek a jelen ÁME-ben szereplő karbantartási szabályainak biztosítaniuk kell azt, hogy a 4. fejezetben feltüntetett alapvető paraméterekben említett értékeket a megkövetelt határokon belül tartsák az egységek teljes élettartama alatt. Lehetséges azonban, hogy a megelőző vagy javító jellegű karbantartások során az alrendszer nem képes elérni az alapvető paraméterekben említett értékeket; a karbantartási szabályoknak gondoskodniuk kell arról, hogy ezen tevékenységek során a biztonság ne csorbuljon.

Ezen eredmények elérése érdekében be kell tartani a következő rendelkezéseket.

4.5.1. A berendezés gyártójának felelőssége

Az alrendszerbe beépített berendezés gyártója köteles meghatározni:

- az összes karbantartási követelményt és eljárást (ide számítva a helyes működés felügyeletét, a diagnosztizálási és tesztelési módszereket és eszközöket), amelyek az elengedhetetlen követelmények eléréséhez szükségesek, valamint a jelen ÁME kötelező követelményeiben említett értékeket a berendezés teljes élettartama során (szállítás és tárolás a felszerelést megelőzően, a rendes üzemeltetés, hibák, javítási lépések, hitelesítések és karbantartási beavatkozások, leszerelés stb.),
- az összes egészségügyi és biztonsági kockázatot, amely a nagyközönséget és a karbantartási személyi állományt érintheti,
- a helyben történő karbantartások feltételeit (vagyis a gépben cserélhető egységek (LRU-k) meghatározását, a hardver és a szoftver jóváhagyott versenyképes változatainak meghatározását, a hibás LRU-k pótlását, és például az LRU-k tárolási és a hibás LRU-k javítási feltételeit,

- a vonat közlekedtetésének műszaki feltételeit hibás berendezéssel az út végéig vagy a műhelyig (korlátozott üzemmód műszaki szempontból, például bizonyos funkciók részben vagy teljes egészében ki vannak kapcsolva, el vannak szigetelve más funkcióktól stb.),
- azokat a hitelesítéseket, amelyeket akkor kell végrehajtani, ha a berendezés kivételesen nagy megterhelésnek van kitéve (pl. a környezeti feltételek túllépése vagy rendellenes rázkódások).

4.5.2. A szerződő felek felelőssége

A szerződő felek kötelesek:

- gondoskodni arról, hogy a jelen ÁME hatálya alá tartozó összes alkatrésze nézve (függetlenül attól, hogy átjárhatósági rendszerelemek-e vagy sem), meghatározzák a karbantartási követelményeket a 4.5.1. szakaszban leírtak szerint (A berendezés gyártójának felelőssége),
- meghatározni a jelen ÁME hatálya alá tartozó összes alkatrésze vonatkozó szükséges karbantartási szabályokat, figyelembe véve az alrendszeren belüli különféle berendezések közötti kölcsönhatásokból, valamint a más alrendszerekkel összekapcsoló interfészekből fakadó kockázatokat.

4.5.3. A vasúti pályahálózat-működtetők vagy a vasúti társaságok felelőssége

A fedélzeti vagy a pálya menti egység üzemeltetéséért felelős vasúti pályahálózat-működtető vagy a vasúti társaság köteles karbantartási tervet összeállítani, a 4.5.4. szakaszban meghatározottak szerint (Karbantartási terv).

4.5.4. Karbantartási terv

A karbantartási tervnek a 4.5.1. szakaszban (A berendezés gyártójának felelőssége), a 4.5.2. szakaszban (A szerződő felek felelőssége) és a 4.5.3. szakaszban (Az infrastruktúra-kezelő vagy a vasúti vállalkozás felelőssége) meghatározott rendelkezésekre kell épülnie, és legalább a következők szempontokra ki kell terjednie:

- a berendezés használatának feltételei, a gyártó által meghatározott követelmények szerint,
- a karbantartási programok leírása (például a megelőző és a javító karbantartási kategóriák meghatározása, a megelőző jellegű karbantartási tevékenységek és az alrendszer biztonsága érdekében megteendő megfelelő óvintézkedések közötti maximális időtartam, valamint a karbantartó személyzet, figyelembe véve a karbantartási tevékenységek és az ellenőrző-irányító alrendszer üzemeltetése közötti kölcsönhatást),
- a tartalék alkatrészek tárolási követelményei,
- a helyben történő karbantartás meghatározása,
- a hibás berendezések kezelési szabályai,
- a karbantartó személyzet minimális hozzáértésével kapcsolatos követelmények, hivatkozással az egészségügyi és biztonsági kockázatokra,
- a karbantartó személyzet felelősségének és jogkörének meghatározása (például hozzáférés a berendezésekhez, a rendszer üzemeltetése korlátozásainak és/vagy felfüggesztésének kezelése, az LRU-k cseréje, a hibás LRU-k javítása, a rendszer normál működésének helyreállítása),
- az ETCS-azonosítók kezelési eljárásai, [lásd a 4.2.9. szakaszt (ETCS-ID kezelés)],
- az információk bejelentésének módja a berendezés gyártója felé a biztonság szempontjából kritikus hibákról és a rendszer gyakori meghibásodásairól.

4.6. Szakmai képesítések

Az ellenőrző-irányító alrendszer üzemeltetéséhez szükséges szakmai képesítésekkel az ÁME Forgalmi műveletek és forgalomirányítás foglalkozik.

Az ellenőrző-irányító alrendszer karbantartásával kapcsolatos hozzáértési követelményeket részletesen meg kell határozni a karbantartási tervben (lásd a 4.5.4. szakaszt: Karbantartási terv).

4.7. Egészségvédelmi és biztonsági feltételek

A karbantartási tervekben meghatározott követelmények mellett, lásd a 4.5. szakaszt (Karbantartási szabályok), óvintézkedéseket kell tenni a karbantartó és üzemeltető állomány egészségének és biztonságának megóvására, az európai rendeletekkel, valamint az európai joganyaggal összeegyeztethető nemzeti szabályokkal összhangban.

4.8. Az infrastruktúra és a gördülőállomány nyilvántartásai

Az ellenőrző-irányító alrendszert két egységként kezeljük:

- a fedélzeti egység,
- a pálya menti egység.

A hagyományos vasúti infrastruktúra és a gördülőállomány nyilvántartásának tartalmára vonatkozó követelmények, az ellenőrző-irányító egységek tekintetében, a C. mellékletben vannak meghatározva (vonalspecifikus és vonatspecifikus jellemzők).

5. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek

5.1. Meghatározás

A 2001/16/EK irányelv 2. cikke d) pontja szerint:

Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek *"a berendezések olyan elemi rendszerelemei, rendszerelem-csoportjai, szerkezeti részegységei vagy egésze, amelyeket beszereltek vagy beszerelni terveznek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát közvetlenül vagy közvetve meghatározó valamely alrendszerbe. A rendszerelem fogalma materiális és immateriális javakat, például szoftvert, egyaránt magában foglal."*

A 2. fejezetben leírtak szerint az ellenőrző-irányító alrendszer két egységre oszlik, ezért az irányelv általános meghatározását a következőképpen lehet adaptálni:

Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő ellenőrző-irányító rendszerelemek a berendezések olyan elemi rendszerelemei, rendszerelem-csoportjai, szerkezeti részegységei vagy egésze, amelyeket beszereltek vagy beszerelni terveznek a pálya menti egységbe vagy a fedélzeti egységbe, és amelytől a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatósága közvetlenül vagy közvetve függ. A rendszerelem fogalma materiális és immateriális javakat, például szoftvert, egyaránt magában foglal.

5.2. Az átjárhatóságot biztosító rendszerelemek felsorolása

5.2.1. Alapvető átjárhatósági rendszerelemek

Az ellenőrző-irányító alrendszer átjárhatóságot biztosító rendszerelemei a következő helyeken vannak felsorolva:

- 5.1.a táblázat a fedélzeti egységről,
- 5.2.a táblázat a pálya menti egységről.

A "biztonsági platform" mint átjárhatósági rendszerelem meghatározása: olyan részegység (az alkalmazástól független generikus termék), amely hardverből és szoftverből áll (firmware és/vagy operációs rendszer és/vagy támogató eszközök), amelyek felhasználhatók összetettebb rendszerek felépítésére (generikus alkalmazások, vagyis alkalmazási osztályok).

5.2.2. Az átjárhatóságot biztosító rendszerelemek csoportosítása

Az ellenőrző-irányító rendszer 5.1.a és 5.2.a táblázatban felsorolt, átjárhatóságot biztosító alapvető rendszerelemei egyesíthetők, hogy egy nagyobb egységet alkossanak. Utána a csoportot az integrált átjárhatósági rendszerelemek és a csoporton kívüli fennmaradó interfészek funkciói alapján határozzuk meg. Ha egy csoportot ilyen módon hozunk létre, akkor átjárhatósági rendszerelemnek kell tekinteni.

Az 5.1.b táblázat felsorolja a fedélzeti egység átjárhatósági rendszerelemeit.

Az 5.2.b táblázat felsorolja a pálya menti egység átjárhatósági rendszerelemeit.

Ha egy interfész támogatására jelen ÁME-ben feltüntetett kötelező specifikációk nem állnak rendelkezésre, a megfelelőségi nyilatkozat az átjárhatósági rendszerelemek csoportosítása útján is megszerezhető.

5.3. A rendszerelemek teljesítménye és specifikációi

Az 5. fejezetben szereplő táblázatok minden egyes alapvető átjárhatósági rendszerelem vagy átjárhatósági rendszerelem csoport esetében előírja a következőket:

- a 3. oszlopban a funkciókat és az interfészeket. Ügyelni kell arra, hogy az átjárhatósági rendszerelemek és/vagy interfészek egy része választható funkciókkal is rendelkezik;
- a 4. oszlopban az egyes funkciók vagy interfészek megfelelőségi felmérésére vonatkozó kötelező specifikációk, hivatkozással a 4. fejezet vonatkozó szakaszára;
- az 5. oszlopban a megfelelőségi felméréshez alkalmazandó modulok, amelyek jelen ÁME 6. fejezetében vannak leírva.

Ügyelni kell arra, hogy a 4.5.1. szakasz követelményei (A berendezés gyártójának felelőssége) vonatkoznak minden egyes alapvető átjárhatósági rendszerelemre vagy az átjárhatósági rendszerelemek csoportjára.

5.1.a táblázat

Alapvető átjárhatósági rendszerelemek a fedélzeti ellenőrző-irányító egységben

1	2	3	4	5
N	Átjárhatósági rendszerelem (IC)	Jellemzők	Speciális követelmények, amelyeket az "A" melléklet "n" jelű hivatkozására utalva igazolni kell	Modul
1	Fedélzeti ERTMS ETCS	Biztonság A fedélzeti ETCS funkciói Kivéve: - útmérés - joghatású adatrögzítés Az ETCS és az EIRENE légrés interfészek RBC (2. és 3. szint) Rádiófeltöltő egység (választható 1. szint) Eurobalise légrés Euroloop légrés (választható 1. szint) Interfészek STM (a K interfész megvaló- sítása választható) Fedélzeti ERTMS GSM-R Útmérés Kulcsmenedzsment rendszer ETCS ID kezelés ETCS járművezető és gép közötti interfész Kulcsmenedzsment A fizikai környezet feltételei EMC Adatátviteli interfész. Tartalmazza továbbá az éberségi berendezést (választható) és a vonatin- tegritás jelzését (3. szint) Biztonsági információ rögzítő	4.2.1. 4.2.2. 4.2.5. 4.2.6.1. 4.2.6.2. 4.2.6.3. 4.2.8. 4.2.9. 4.2.13. 4.3.1.7. 4.3.2.5. 4.3.2.6. 4.3.2.8. Nincs	H2 vagy B, D-vel vagy B, F-fel
2	Fedélzeti biztonsági platform	Biztonság	4.2.1.	H2 vagy B, D-vel vagy B, F-fel
3	Biztonsági információ rögzítő	A fedélzeti ETCS funkciói Kizárólag joghatású adatrögzítés Interfészek JRU letöltő eszköz Fedélzeti ERTMS/ETCS Környezeti feltételek EMC	4.2.2. 4.2.15. nincs 4.3.2.5. 4.3.2.6.	H2 vagy B, D-vel vagy B, F-fel

1	2	3	4	5
N	Átjárhatósági rendszerem (IC)	Jellemzők	Speciális követelmények, amelyeket az "A" melléklet "n" jelű hivatkozására utalva igazolni kell	Modul
4	Útmérés	Biztonság A fedélzeti ETCS funkciói Csak útmérés Interfészek Fedélzeti ERTMS ETCS Környezeti feltételek EMC	4.2.1. 4.2.2. 4.2.6.3. 4.3.2.5. 4.3.2.6.	H2 vagy B, D-vel vagy B, F-fel
5	Külső STM	Funkciók és biztonság A nemzeti előírások szerint Interfészek Fedélzeti ERTMS ETCS „B” osztályú rendszer légrése a nemzeti előírások szerint Környezeti feltételek a nemzeti előírások szerint EMC a nemzeti előírások szerint	Nincs 4.2.6.1. Nincs Nincs Nincs	H2 vagy B, D-vel vagy B, F-fel
6	Fedélzeti ERTMS/GSM-R	EIRENE funkciók Adatkommunikáció csak a 2. vagy a 3. szinten, vagy 1. szinten rádiós kitöltéssel Interfészek Fedélzeti ERTMS ETCS csak a 2. vagy a 3. szinten, vagy 1. szinten rádiós kitöltéssel GSM-R EIRENE járművezető és gép közötti interfész Környezeti feltételek EMC	4.2.4. 4.2.6.2. 4.2.5. 4.2.14. 4.3.2.5. 4.3.2.6.	H2 vagy B, D-vel vagy B, F-fel

5.1.b táblázat

Átjárhatósági rendszerelemek csoportjai a fedélzeti ellenőrző-irányító egységben

Ez a táblázat a struktúra bemutatásának példája. Más csoportosítást is lehet alkalmazni.

1	2	3	4	5
N	Átjárhatósági rendszerelem (IC)	Jellemzők	Speciális követelmények, amelyeket az "A" melléklet "n" jelű hivatkozására utalva igazolni kell	Modul
1	Fedélzeti biztonsági platform Fedélzeti ERTMS ETCS Biztonsági információ rögzítő Útmérés	Biztonság A fedélzeti ETCS funkciói Az ETCS és az EIRENE légrés interfészek RBC (2. és 3. szint) Rádiófeltöltő egység (választható 1. szint) Eurobalise légrés Euroloop légrés (választható 1. szint) Interfészek STM (a K interfész megvalósítása választható) Fedélzeti ERTMS GSM-R Kulcsmenedzsment rendszer ETCS ID kezelés ETCS járművezető és gép közötti interfész A fizikai környezet feltételei EMC JRU letöltő eszköz Adatátviteli interfész. Tartalmazza továbbá az éberségi berendezést (választható) és a vonatintegritás jelzését (3. szint)	4.2.1. 4.2.2. 4.2.5. 4.2.6.2. 4.2.6.2. 0 4.2.9. 4.2.13. 4.3.2.5. 4.3.2.6. 4.3.2.8.	H2 vagy B, D-vel vagy B, F-fel

5.2.a táblázat

Alapvető átjárhatósági rendszerelemek a pálya menti ellenőrző-irányító egységben

1	2	3	4	5
N	Átjárhatósági rendszerelem (IC)	Jellemzők	Speciális követelmények, amelyeket a 4. fejezetre történi hivatkozással igazolni kell	Modul
1	RBC	Biztonság A fedélzeti ETCS funkciói Az Eurobalise, a rádiós kitöltés és az Euroloop útján történő kommunikáció kizárva Az ETCS és az EIRENE légrés interfészek Csak rádiókommunikáció a vonattal Interfészek Szomszédos RBC Pálya menti ERTMS GSM-R Kulcsmenedzsment rendszer ETCS-ID kezelés Biztosítóberendezés Környezeti feltételek EMC	4.2.1. 4.2.3. 4.2.5. 4.2.7.1.; 4.2.7.2. 4.2.7.3. 4.2.8. 4.2.9. nincs 4.3.3.3. 4.3.3.4.	H2 vagy B, D-vel vagy B, F-fel
2	Rádiófeltöltő egység	Biztonság A pálya menti ETCS funkciói Az Eurobalise és az Euroloop útján történő kommunikációs és a 2/3 szintű funkciók kizárva Az ETCS és az EIRENE légrés interfészek Csak rádiókommunikáció a vonattal Interfészek Pálya menti ERTMS GSM-R Kulcsmenedzsment rendszer ETCS-ID kezelés Biztosítóberendezés és LEU Környezeti feltételek EMC	4.2.1. 4.2.3. 4.2.5. 4.2.7.3. 4.3.2.8. 4.2.9. 4.2.3. 4.3.3.3. 4.3.3.4.	H2 vagy B, D-vel vagy B, F-fel
3	Eurobalise	Biztonság Az ETCS és az EIRENE légrés interfészek Csak Eurobalise kommunikáció a vonattal Interfészek LEU Eurobalise ETCS-ID kezelés Környezeti feltételek EMC	4.2. 4.2.5. 4.2.7.4. 4.2.9. 4.3.3.3. 4.3.3.4.	H2 vagy B, D-vel vagy B, F-fel

1	2	3	4	5
N	Átjárhatósági rendszerelem (IC)	Jellemzők	Speciális követelmények, amelyeket a 4. fejezetre történő hivatkozással igazolni kell	Modul
4	Euroloop	Biztonság Az ETCS és az EIRENE légrés interfészek Csak Euroloop kommunikáció a vonattal Interfészek LEU Euroloop ETCS-ID kezelés Környezeti feltételek EMC	4.2.1. 4.2.5. 4.2.7.5. 4.2.9. 4.3.3.3. 4.3.3.4.	H2 vagy B, D-vel vagy B, F-fel
5	LEU Eurobalise	Biztonság A pálya menti ETCS funkciói A rádiós kitöltés, az Euroloop, valamint a 2. és 3. szintű funkciók útján történő kommunikáció kizárva Interfészek Pálya menti jelzés Eurobalise ETCS-ID kezelés Környezeti feltételek EMC	4.2.1. 4.2.3. Nincs 4.2.7.4. 4.2.9. 4.3.3.3. 4.3.3.4.	H2 vagy B, D-vel vagy B, F-fel
6	LEU Euroloop	Biztonság A pálya menti ETCS funkciói A rádiós kitöltés, az Eurobalise, valamint a 2. és 3. szintű funk- ciók útján történő kommunikáció kizárva Interfészek Pálya menti jelzés Euroloop ETCS-ID kezelés Környezeti feltételek EMC	4.2.1. 4.2.3. Nincs 4.2.7.5. 4.2.9. 4.3.3.3. 4.3.3.4.	H2 vagy B, D-vel vagy B, F-fel
7	Pályamenti biztonsági platform	Biztonság	4.2.1.	H2 vagy B, D-vel vagy B, F-fel

5.2.b táblázat

Átjárhatósági rendszerelemek csoportjai a pálya menti ellenőrző-irányító egységben

Ez a táblázat a struktúra bemutatásának példája. Más csoportosítást is lehet alkalmazni.

1	2	3	4	5
N	Átjárhatósági rendszerelem (IC)	Jellemzők	Speciális követelmények, amelyeket a 4. fejezetre történő hivatkozással igazolni kell	Modul
1	Pálya menti biztonsági platform Eurobalise, LEU Eurobalise	Biztonság A pálya menti ETCS funkciói Az Euroloop, valamint a 2. és 3. szintű funkciók útján történő kommunikáció kizárva Az ETCS és az EIRENE légrés interfészek Csak Eurobalise kommunikáció a vonattal Interfészek Pálya menti jelzés ETCS-ID kezelés Környezeti feltételek EMC	4.2.1. 4.2.3. 4.2.5. Nincs 4.2.9. 4.3.3.3. 4.3.3.4	H2 vagy B, D-vel vagy B, F-fel
2	Pálya menti biztonsági platform Euroloop, LEU Euroloop	Biztonság A pálya menti ETCS funkciói Az Eurobalise, valamint a 2. és 3. szintű funkciók útján történő kommunikáció kizárva Az ETCS és az EIRENE légrés interfészek Csak Euroloop kommunikáció a vonattal Interfészek Pálya menti jelzés ETCS-ID kezelés Környezeti feltételek EMC	4.2.1. 4.2.3. 4.2.5. nincs 4.2.9. 4.3.3.3. 4.3.3.4.	H2 vagy B, D-vel vagy B, F-fel

6. A rendszerelemek megfelelőségének és/vagy alkalmazhatóságának felmérése és az alrendszer hitelesítése

6.0. Bevezetés

A jelen ÁME hatókörében a jelen ÁME 3. fejezetében említett vonatkozó alapvető műszaki követelmények teljesítését a 4. fejezetben hivatkozott előírásoknak, illetve az átjárhatósági rendszerelemek esetében az 5. fejezetnek való megfelelés biztosítja, amit az átjárhatósági rendszerelem megfelelőségét és/vagy alkalmazhatóságát igazoló pozitív ellenőrzési eredmény és az alrendszer hitelesítése igazol a 6. fejezetben leírtak szerint.

Ennek ellenére, ha az alapvető követelmények egy részét a nemzeti szabályok szerint elégítik ki, mert:

- a) "B" osztályú rendszereket használnak (ide számítva az STM-ek funkcióit);
 - b) nyitott kérdések vannak az ÁME-ben;
 - c) a 2001/16/EK irányelv 7. cikke szerint eltérés megengedett; és
 - d) a 7.3. szakaszban leírt különleges esetek miatt,
- akkor a megfelelőségi vizsgálatot az érintett tagállam felelőssége alatti eljárásokkal összhangban kell elvégezni, a bejelentett eljárások szerint.

6.1. Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek

6.1.1. Vizsgálati eljárások

Az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem (IC) (és/vagy az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem-csoportok) gyártója, vagy felhatalmazott közösségi képviselője köteles elkészíteni egy EK-megfelelőségi nyilatkozatot, a 2001/16/EK irányelv IV. mellékletének 13.1. cikke szerint, a piaci bevezetés előtt.

Az átjárhatósági rendszerelemek és vagy átjárhatósági rendszerelem-csoportok megfelelőségének felmérési eljárását, jelen ÁME 5. fejezetében meghatározottak szerint, a modulok alkalmazásával kell végrehajtani, a 6.1.2. szakasz előírásai szerint (Modulok).

A jelen ÁME-ben szereplő specifikációk egy része kötelező és/vagy választható funkciókat is tartalmaz. A bejelentett szervezet köteles:

- tanúsítani, hogy az átjárhatósági rendszerelemmel kapcsolatos összes vonatkozó kötelező funkciót megvalósították,

- tanúsítani, hogy mely választható funkciókat valósították meg,

és köteles elvégezni a megfelelőségi vizsgálatot.

A szállító köteles feltüntetni az EK-nyilatkozatban a megvalósított választható funkciókat.

A bejelentett testület köteles tanúsítani, hogy a rendszerelemben megvalósított kiegészítő funkciók nem vezetnek konfliktusokhoz a megvalósított kötelező vagy választható funkciók között.

6.1.1.1. A speciális átviteli modul (STM)

Az STM-nek meg kell felelnie a nemzeti követelményeknek, és jóváhagyása az érintett tagállam felelőssége, a B. mellékletben említettek szerint.

Az STM és a fedélzeti ERTMS/ETCS közötti interfész hitelesítéséhez a bejelentett szervezetnek el kell végeznie a megfelelőségi felmérést. A bejelentett szervezet köteles tanúsítani, hogy a tagállam jóváhagyta az STM nemzeti részét.

6.1.1.2. EK alkalmazhatósági nyilatkozat

Az ellenőrző-irányító alrendszer átjárhatósági rendszerelemekhez EK alkalmazhatósági nyilatkozat nem szükséges.

6.1.2. Modulok

Az ellenőrző-irányító alrendszerben alkalmazandó átjárhatósági rendszerelemek felméréséhez a gyártó vagy felhatalmazott közösségi képviselője megválaszthatja a modulokat az 5.1.a, 5.1.b, 5.2.a és 5.2.b táblázat szerint, vagy:

- a típusvizsgálati eljárást (B modul) a tervezési és fejlesztési szakaszhoz, ötvözve a gyártási minőségirányítási rendszer eljárásaival (D modul) a gyártási szakaszban, vagy

- a típusvizsgálati eljárást (B modul) a tervezési és fejlesztési szakasz esetében a gyártáshitelesítési eljárással (F modul) kombinálva, vagy

- a teljes minőségirányítási rendszert a tervezésvizsgálati eljárással (H2 modul).

A modulok leírása jelen ÁME E. mellékletében szerepel.

A "D" modul (termelés-minőségirányítási rendszer) csak akkor választható, ha a gyártó egy bejelentett szervezet által jóváhagyott és felügyelt minőségirányítási eljárást alkalmaz a gyártásra, a termékek végső ellenőrzésére és tesztelésére.

A "H2" modul (teljes minőségirányítási rendszer a tervezés vizsgálatával) csak akkor választható, ha a gyártó egy bejelentett szervezet által jóváhagyott és felügyelt minőségirányítási eljárást alkalmaz a tervezésre, a gyártásra, a termékek végső ellenőrzésére és tesztelésére.

A következő kiegészítő tisztázás vonatkozik a modulok egy részének használatára:

- hivatkozással a "B" modul 4. fejezetére (típusvizsgálat), az E. melléklet leírása:
 - a) szükség van a terv áttekintésére;
 - b) a gyártási folyamat áttekintése nem szükséges, ha a "B modul" (típusvizsgálat) a "D modullal" (termelés-minőségirányítási rendszer) együtt alkalmazzák;
 - c) a gyártási folyamat áttekintése szükséges, ha a "B modul" (típusvizsgálat) az "F modullal" (termékhitelesítés) együtt alkalmazzák,
- hivatkozással az "F" modul 3. fejezetére (termékhitelesítés), az E. melléklet leírása, a statisztikai tanúsítás nem megengedett, vagyis az összes átjárhatósági rendszerelemet külön-külön meg kell vizsgálni,
- hivatkozással a H2 modul 6.3. szakaszára (teljes minőségirányítási rendszer a terv vizsgálatával), a típus tesztelése szükséges.

A kiválasztott modultól függetlenül az A. melléklet 47., A1, A2 és A3 hivatkozásának rendelkezéseit kell alkalmazni azon átjárhatósági rendszerelemek hitelesítéséhez, amelyekre nézve a biztonsági alapvető paraméter követelményei vonatkoznak (4.2.1. szakasz, az ellenőrzés-irányítás átjárhatósággal kapcsolatos biztonsági jellemzői).

A kiválasztott modultól függetlenül ellenőrizni kell, hogy a beszállítónak az átjárhatósági rendszerelem karbantartására vonatkozó utalásai megfelelnek-e jelen ÁME 4.5. szakasz (Karbantartási szabályok) követelményeinek.

Ha a "B" modult (típusvizsgálat) alkalmazzák, akkor ezt a műszaki dokumentáció vizsgálata alapján kell megtenni [lásd a "B" modul leírásának 3. és 4.1. szakaszát (típusvizsgálat)].

Ha a H2 modult alkalmazzák (teljes minőségirányítási rendszer a tervezés vizsgálatával), a tervezés vizsgálat alkalmazásának tartalmaznia kell az összes elem támogató bizonyítékát, amely szerint jelen ÁME 4.5. szakaszának (Karbantartási szabályok) követelményei teljesültek.

6.2. Ellenőrző-irányító alrendszer

6.2.1. Vizsgálati eljárások

Ez a fejezet az ellenőrző-irányító alrendszer EK hitelesítési nyilatkozattal foglalkozik. A 2. fejezetben említettek szerint, az ellenőrző-irányító alrendszer alkalmazását két egységként kell kezelni:

- a fedélzeti egység,
- a pálya menti egység.

Mindegyik egység esetében szükség van egy EK hitelesítési nyilatkozatra.

Az ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére a bejelentett szervezet elvégzi a fedélzeti vagy pálya menti egység EK-hitelesítését, a 2001/16/EK irányelv VI. mellékletével összhangban.

Az ajánlatkérő EK-hitelesítési nyilatkozatot állít össze az ellenőrző-irányító alrendszer esetében, a 2001/16/EK irányelv V. melléklet 18. cikkének (1) bekezdésével összhangban.

Az EK hitelesítési nyilatkozat tartalmának meg kell felelnie a 2001/16/EK irányelv V. mellékletének. Ez tartalmazza az egység részét alkotó átjárhatósági rendszerelemek integrációjának tanúsítását; a 6.1. és a 6.2. táblázat meghatározza a hitelesítendő jellemzőket és hivatkozik az alkalmazandó kötelező specifikációkra.

A jelen ÁME-ben szereplő specifikációk egy része kötelező és/vagy választható funkciókat is tartalmaz. A bejelentett szervezet köteles:

- tanúsítani, hogy az egységgel kapcsolatos összes kötelező funkciót megvalósították,
- tanúsítani, hogy a pálya menti vagy a fedélzeti speciális megvalósítás által igényelt összes választható funkciót megvalósították.

A bejelentett szervezet köteles tanúsítani, hogy az egységben megvalósított kiegészítő funkciók nem vezetnek konfliktusokhoz a megvalósított kötelező vagy választható funkciók között.

A pálya menti egység és a fedélzeti egység konkrét megvalósítására vonatkozó információkat be kell vezetni az infrastruktúra-nyilvántartásba és a gördülőállomány-nyilvántartásba, a C. melléklettel összhangban.

A pálya menti egység vagy a fedélzeti egység EK hitelesítési nyilatkozatában közölni kell minden olyan információt, amelyeket be kell vezetni a fentiekben említett nyilvántartásokba. A nyilvántartásokat a 2001/16/EK átjárhatósági irányelv 24. cikkével összhangban kell kezelni.

A fedélzeti és a pálya menti egységek EK hitelesítési nyilatkozata a megfelelőségi tanúsítványokkal együtt, elégséges annak biztosítására, hogy a pálya menti egység együttműködjön azzal a fedélzeti egységgel, amely rendelkezik a megfelelő jellemzőkkel, a gördülőállomány-nyilvántartásban és az infrastruktúra-nyilvántartásban meghatározottak szerint, további alrendszer EK hitelesítési nyilatkozata nélkül.

6.2.1.1. A fedélzeti egység funkcionális integrációjának tanúsítása

A tanúsítást el kell végezni a járműre felszerelt ellenőrző-irányító fedélzeti egységről. Azon ellenőrző-irányító berendezésről, amely nincs meghatározva "A" osztályú berendezésként, jelen ÁME csak az átjárhatósággal kapcsolatos tanúsítási követelményeket tartalmazza (például az STM/ERTMS ETCS fedélzeti interfész).

Mielőtt sor kerülne bármilyen fedélzeti funkció tanúsítására, az egységbe beépített átjárhatósági rendszerelemet meg kell vizsgálni a fenti 6.1. szakasszal összhangban, ennek eredményeként születik meg az EK megfelelőségi nyilatkozat. A bejelentett szervezet köteles megvizsgálni, hogy ezek az elemek megfelelnek-e az alkalmazásra (pl. a megvalósított kiegészítő funkciók).

Az átjárhatósági összetevő elem szintjén már hitelesített "A" osztályú funkciókat nem kell további hitelesítésnek alávetni.

Az integrációs hitelesítési teszteket annak igazolására kell elvégezni, hogy az egység összetevőit megfelelő módon csatlakoztatták egymáshoz és a vonathoz, annak biztosítása érdekében, hogy elérjék a szükséges funkciókat és az egység ezen alkalmazásához szükséges teljesítményt. Amikor azonos ellenőrző-irányító egységeket szerelnek fel a gördülőállomány azonos elemeire, az integrációs hitelesítést csak egyszer kell elvégezni a gördülőállomány adott elemén.

A következőket kell hitelesíteni:

- az ellenőrző-irányító fedélzeti egység megfelelő felszerelését (pl. a műszaki szabályok betartása, együttműködés a csatlakoztatott berendezéssel, nincsenek nem biztonságos kölcsönhatások, és ha szükséges, az alkalmazás-specifikus adatok tárolása),
 - megfelelő működés a gördülőállománnyal való interfészeknél (pl. a vonat fékrendszerei, éberségi berendezés, a vonat sértetlensége),
 - interfész a megfelelő jellemzőkkel rendelkező ellenőrző-irányító pálya menti egységgel (pl. ETCS alkalmazási szint, felszerelt választható funkciók),
 - a biztonsági adatnyilvántartó összes szükséges információjának leolvasási és tárolási képessége (igény esetén nem ETCS-rendszereknél is biztosítva).
- Ezt a hitelesítést a járműtelepen kell elvégezni.

Annak hitelesítése, hogy a fedélzeti egység interfészen összekapcsolódhat a pálya menti egységgel, a hitelesített Eurobalise és (ha ez a funkció fel van szerelve a fedélzetre) Euroloop leolvasási képességet, valamint beszéd- és (ha ez a funkció fel van szerelve) adatátviteli GSM-R kapcsolat létesítésének képességét tartalmazza.

Ha "B" osztályú berendezéseket is tartalmaz, akkor a bejelentett szervezetnek hitelesítenie kell, hogy az érintett tagállam által kibocsátott integrációs teszt követelmények teljesültek.

6.2.1.2. A pálya menti egység funkcionális integrációjának tanúsítása

A tanúsítást el kell végezni az infrastruktúrára felszerelt ellenőrző-irányító pálya menti egységről. Azon ellenőrző-irányító berendezésről, amely nincs meghatározva

"A" osztályú berendezésként, jelen ÁME csak az átjárhatósággal kapcsolatos tanúsítási követelményeket tartalmazza (például az EMC).

Mielőtt sor kerülne bármilyen pálya menti funkció tanúsítására, az egységbe beépített átjárhatósági rendszerelemet meg kell vizsgálni a fenti 6.1. szakasszal összhangban (Átjárhatósági rendszerelemek), ennek eredményeként születik meg az EK megfelelőségi nyilatkozat. A bejelentett szervezet köteles hitelesíteni, hogy ezek az elemek megfelelnek-e az alkalmazásra (pl. a megvalósított kiegészítő funkciók). Az átjárhatósági összetevő elem szintjén már hitelesített "A" osztályú funkciókat nem kell további hitelesítésnek alávetni.

Az ellenőrző-irányító pálya menti egység részét alkotó ERTMS/ETCS megtervezéséhez az ÁME követelményeit ki kell egészíteni pl. a következő kérdésekre vonatkozó nemzeti specifikációkkal:

- a vonal olyan jellemzőinek leírása, mint a lejtési szögek, távolságok, az útvonalelemek és az Eurobalise/Euroloops helye, védelmet igénylő helyek stb.;
- az ERTMS/ETCS rendszer kezeléséhez szükséges jelzési adatok és szabályok.

Az integrációs hitelesítési teszteket annak szemléltetésére kell elvégezni, hogy az egység alkatrészait megfelelő módon csatlakoztatták és ellátták interfésszel a nemzeti pálya menti berendezéshez, annak biztosítása érdekében, hogy elérjék a szükséges funkciókat és az egység ezen alkalmazásához szükséges teljesítményt.

A következő pálya menti interfészeket kell figyelembe venni:

- az "A" osztályú rádió-rendszer és az ERTMS/ETCS között (RBC vagy rádió feltöltő egység, ha vonatkozó),
- az Eurobalise és a LEU között,
- az Euroloop és a LEU között,
- a szomszédos RBC-k között,
- az ERTMS/ETCS (RBC, LEU, rádió feltöltő egység) és a biztosítóberendezés vagy a nemzeti jelzések között, amint vonatkozó.

A következőket kell hitelesíteni:

- az ellenőrző-irányító fedélzeti egység részét alkotó ERTMS/ETCS megfelelő felszerelését (pl. a műszaki szabályok betartása, együttműködés a csatlakoztatott berendezési elemekkel, nincsenek nem biztonságos kölcsönhatások, és ha szükséges, az alkalmazás-specifikus adatok tárolása, a fent említett nemzeti specifikációkkal összhangban),
- a nemzeti pálya menti berendezésekkel való illesztések megfelelő működése,
- az interfész lehetősége a megfelelő jellemzőkkel rendelkező fedélzeti egységgel (pl. ETCS alkalmazási szint).

6.2.1.3. Felmérés az áttérési szakaszokban

A meglévő pálya menti vagy fedélzeti ellenőrző-irányító egység korszerűsítése elvégezhető több lépésben, a 7.2.3. és a 7.2.4. szakasszal összhangban. Mindegyik lépésben csak az ÁME-nek az adott lépés szempontjából vonatkozó követelményeit kell teljesíteni, miközben a többi lépés követelményei nem teljesülnek.

Az ajánlatkérő kérheti a bejelentett szervezettől az egység felmérését ebben a lépésben.

A bejelentett szervezet, az ajánlatkérő által kiválasztott moduloktól függetlenül köteles hitelesíteni, hogy:

- az ÁME ezen lépéssel kapcsolatban vonatkozó követelményeit figyelembe vették,
- az ÁME már felmért követelményei nem csorbulnak.

A más felmért, meg nem változtatott és jelen lépésben nem érintett funkciókat nem kell újból ellenőrizni.

A bejelentett szervezet által az egység pozitív eredményű felmérése után kibocsátott tanúsítvány(ok)hoz csatolni kell a tanúsítvány(ok) korlátait jelző fenntartásokat arról, hogy az ÁME mely követelményei teljesültek és melyek nem teljesültek.

A fenntartásokat fel kell tüntetni a gördülőállomány nyilvántartásában és/vagy az infrastruktúra nyilvántartásában, amint helyénvaló.

6.2.2. Modulok

Az alábbiakban feltüntetett összes modul jelen ÁME E. mellékletében van meghatározva.

6.2.2.1. Fedélzeti egység

A fedélzeti egység hitelesítési eljárásához az ajánlatkérő vagy annak felhatalmazott közösségi képviselője választhat az alábbi lehetőségek közül:

- a típusvizsgálati eljárás (SB modul) a tervezési és fejlesztési szakaszhoz, ötvözve a gyártási minőségirányítási rendszer eljárásaival (SD modul) a gyártási szakaszban, vagy
- a típusvizsgálati eljárás (SB modul) a tervezési és fejlesztési szakasz esetében a gyártáshitelesítési eljárással (SF modul) kombinálva, vagy
- a teljes minőségirányítási rendszer a tervezésvizsgálati eljárással (SH2 modul).

6.2.2.2. Pálya menti egység

A pálya menti egység hitelesítési eljárásához az ajánlatkérő vagy annak felhatalmazott közösségi képviselője választhat az alábbi lehetőségek közül:

- az egység-hitelesítési eljárás (SG modul), vagy
- a típusvizsgálati eljárás (SB modul) a tervezési és fejlesztési szakaszhoz, ötvözve a gyártási minőségirányítási rendszer eljárásaival (SD modul) a gyártási szakaszban, vagy
- a típusvizsgálati eljárás (SB modul) a tervezési és fejlesztési szakasz esetében a gyártáshitelesítési eljárással (SF modul) kombinálva, vagy
- a teljes minőségirányítási rendszer a tervezésvizsgálati eljárással (SH2 modul).

6.2.2.3. A modulok használatának feltételei a fedélzeti és a pálya menti egységekhez

Az "SD" modul (termelés-minőségirányítási rendszer) csak akkor választható, ha az ajánlatkérő csak egyetlen gyártóval szerződik, amely egy bejelentett szervezet által jóváhagyott és felügyelt minőségirányítási rendszert alkalmaz a gyártásra, a termékek végső ellenőrzésére és tesztelésére.

Az "SH2" modul (teljes minőségirányítási rendszer a tervezés vizsgálatával) csak akkor választható, ha a hitelesítésre váró alrendszer projekthez hozzájáruló összes tevékenységet (tervezés, gyártás, összeszerelés, telepítés) alávetik egy bejelentett szervezet által jóváhagyott és felügyelt, a tervezésre, a gyártásra, a termékek végső ellenőrzésére és tesztelésére vonatkozó minőségirányítási eljárásnak.

A kiválasztott modultól függetlenül a tervezés felülvizsgálata tartalmazza annak hitelesítését, hogy jelen ÁME 4.5. szakaszának (Karbantartási szabályok) követelményeit betartották.

A kiválasztott modultól függetlenül alkalmazni kell az A. melléklet 47. és A1 hivatkozásának, és ahol vonatkozó, az A2 és A3 hivatkozásának rendelkezéseit.

Hivatkozással az "SB" modul 4. fejezetére (típusvizsgálat), a tervezést felül kell vizsgálni.

Hivatkozással az SH2 modul 4.3. szakaszára (teljes minőségirányítási rendszer a terv vizsgálatával), a típus tesztelése szükséges.

Hivatkozással:

- az SD modul 5.2. szakaszára (termelés-minőségirányítási rendszer),
- az SF modul 7. fejezetére (termékhitelesítés),
- az SG modul 4. fejezetére (egység-hitelesítés),
- az SH2 modul 5.2. szakaszára (teljes minőségirányítási rendszer a terv vizsgálatával), a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés a 0. szakaszban (A fedélzeti egység érvényesítése) és a 0. szakaszban (A pálya menti egység érvényesítése) van meghatározva.

A fedélzeti egység érvényesítése

A fedélzeti egység esetében a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítésnek egy típusvizsgálatnak kell lennie. Elfogadható, ha egyetlen esetben hajtják végre az egységen, és próbafutással kell elvégezni, a következő szempontok hitelesítése céljából:

- az útmérési (távolságmérő) funkciók teljesítménye,
- az ellenőrző-irányító egység összeegyeztethetősége a gördülőállomány berendezésével és a környezettel (pl. EMC), annak érdekében, hogy képes legyen megsokszorozni a fedélzeti egység megvalósítását más, azonos típusú mozdonyokon,
- a gördülőállomány összeegyeztethetősége az ellenőrző-irányító pálya menti egységgel (pl. EMC vonatkozások, a pályaáramkörök és a tengelyszámlálók működése).

Az ilyen próbafutásokat olyan infrastruktúrán kell elvégezni, amely lehetővé teszi a jellemzők szempontjából reprezentatív körülmények közötti hitelesítést, amelyek a hagyományos európai vasúthálózaton tapasztalhatók (pl. lejtési szögek, a vonat sebessége, vibráció, vontatási erő, hőmérséklet).

Ha a tesztek azt mutatják, hogy a specifikációkat nem sikerül minden esetben elérni (pl. az ÁME csak egy bizonyos sebességig teljesül), akkor az ÁME betartásával kapcsolatos következményeket fel kell jegyezni a megfelelőségi tanúsítványban és a gördülőállomány nyilvántartásában.

A pálya menti egység érvényesítése

A pálya menti egység esetében a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítést ismert jellemzőkkel rendelkező gördülőállomány próbafutásával kell végrehajtani, és az érvényesítésnek ki kell terjednie a gördülőállomány és az ellenőrző-irányító pálya menti egység közötti összeegyeztethetőségre (pl. EMC vonatkozások, a pályaáramkörök és a tengelyszámlálók működése). Az ilyen próbafutásokat ismert jellemzőkkel rendelkező megfelelő gördülőállománnyal kell elvégezni, amely lehetővé teszi a hitelesítést olyan körülmények között, amelyek a működés során előfordulhatnak (pl. a vonat sebessége, vontatási erő).

A próbafutások során érvényesíteni kell továbbá azokat az információkat is, amelyeket a mozdonyvezető kap a pálya menti egységtől a fizikai útvonalról (pl. sebességhatárok stb.).

Ha azok a specifikációk, amelyeket jelen ÁME előír, még nem állnak rendelkezésre a pálya menti egység hitelesítéséhez, a pálya menti egységet a terepen elvégzett megfelelő tesztekkel kell érvényesíteni (ezt ezen pályamenti egység ajánlatkérőjének kell meghatároznia).

6.2.2.4. A karbantartás felmérése

A karbantartás megfelelőségének felméréseért a közlekedési hatóság viseli a felelősséget. Az F. melléklet leírja azt az eljárást, amellyel a közlekedési hatóság megállapítja, hogy a karbantartási intézkedések megfelelnek-e jelen ÁME rendelkezéseinek és biztosítják-e az alapvető paraméterek és az elengedhetetlen követelmények betartását az alrendszer élettartama során.

6.1. táblázat

A fedélzeti ellenőrző-irányító egységre vonatkozó hitelesítési követelmények

1	2	2a	3	4	5
N	Leírás	Megjegyzések	Ellenőrzési-irányítási (CC) interfészek	Alrendszer ÁME interfészek	A jelen ÁME 4. fejezetére történő hivatkozással felmérendő jellemzők
1	Biztonság	A bejelentett szervezet köteles gondoskodni a biztonsági jóváhagyási eljárás teljességéről, beleértve a biztonságigazolást is			4.2.1
2	A fedélzeti ETCS funkciói	Ezt a funkciót az ERTMS/ETCS fedélzeti IC biztosítja Megjegyzések: Éberségi ellenőrzés A vonatintegritás felügyelete: abban az esetben, ha a vonat a 3. szintnek megfelelően van konfigurálva, a vonatintegritás felügyeleti funkcióját támogatni kell a gördülőállomány oldalára felszerelt észlelő berendezéssel	Ha külső éberség-ellenőrző berendezést alkalmaznak, akkor fel lehet szerelni egy interfészt az éberségi berendezés és az ETCS/ERTMS fedélzeti egysége közé, az éberségi berendezés működésének az elnyomására Interfész az ERTMS/ETCS fedélzeti egység és az észlelő berendezés között	OPE RST RST	4.3.1.9 4.3.2.11 4.3.2.8

1	2	2a	3	4	5
N	Leírás	Megjegyzések	Ellenőrzési-irányítási (CC) interfészek	Alrendszer ÁME interfészek	A jelen ÁME 4. fejezetére történő hivatkozással felmérendő jellemzők
3	EIRENE funkciók	Ezt a funkciót az ERTMS/GSM-R fedélzeti IC biztosítja Adatkommunikáció csak az 1. szinten rádiós kitöltéssel (választható), vagy a 2. és 3. szinten			4.2.4
4	Az ETCS és az EIRENE légrés interfészek	Ezt a funkciót az ERTMS/ETCS és az ERTMS/GSM-R fedélzeti IC biztosítja Rádiókommunikáció a vonattal csak az 1. szinten rádiós kitöltéssel (választható), vagy a 2. és a 3. szinten Az Euroloop kommunikáció választható	CC pályamenti egység		4.2.5
5	Kulcsmenedzsment	Biztonságpolitika a kulcsmenedzsmenthez		OPE	4.2.8 4.3.1.7
6	ETCS-ID kezelés	Az ETCS-ID menedzsmentjére vonatkozó politika		OPE	4.2.9
7	Interfészek				
	STM	A bejelentett szervezetnek hitelesítenie kell, hogy az érintett tagállam által kibocsátott integrációs tesztkövetelmények teljesültek	Fedélzeti ERTMS/ETCS és külső STM IC-k		4.2.6.1
	Fedélzeti ERTMS/GSM-R		Fedélzeti ERTMS/ETCS és fedélzeti ERTMS/GSM-R IC-k		4.2.6.2
	Útmérés	Ez az interfész nem releváns, ha a berendezést rendszerelem csoportként szállítják le	Fedélzeti ERTMS/ETCS és úthosszmérő IC-k	RST	4.2.6.3 4.3.2.12
	ETCS DMI	Fedélzeti ERTMS/ETCS részét alkotó IC		OPE	4.2.13
	EIRENE DMI	Fedélzeti ERTMS/GSM-R részét alkotó IC			4.3.1.2 4.2.14
				OPE	4.3.1.3

1	2	2a	3	4	5
N	Leírás	Megjegyzések	Ellenőrzési-irányítási (CC) interfészek	Alrendszer ÁME interfészek	A jelen ÁME 4. fejezetére történő hivatkozással felmértendő jellemzők
7	Interfész a joghatású adatrögzítéshez A vonat fékezési teljesítménye Izoláció Az antenna felszerelése Környezeti feltételek EMC Adatátviteli interfészek	Biztonsági információkat rögzítő IC része Az érintett gördülőállományra történő adaptáció hitelesítése A megfelelő működés hitelesítése az ellenőrző-irányító egység nélkül, a környezeti feltételek között. Ezt az ellenőrzést a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés során kell elvégezni. A megfelelő működés hitelesítése az ellenőrző-irányító egység nélkül, a környezeti feltételek között. Ezt az ellenőrzést a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés során kell elvégezni. Fedélzeti ERTMS/ETCS részét alkotó IC. Ez az interfész tartalmazza továbbá az éberségi berendezést (választható) és a vonatintegritás jelzését (csak 3. szint)		OPE RST OPE RST OPE RST RST RST RST RST OPE	4.3.1.4 4.3.2.13 4.3.1.5 4.3.2.3 4.3.1.6 4.3.2.7 4.3.2.4 4.3.2.5 4.3.2.6 4.3.2.8 4.3.2.11 4.3.1.9

6.2. táblázat

A pálya menti ellenőrző-irányító egységre vonatkozó hitelesítési követelmények

1	2	2a	3	4	5
N	Leírás	Megjegyzések	CC interfészek	A TSI alrendszerek interfészei	A jelen ÁME 4. fejezetére történő hivatkozással felmérendő jellemzők
1	Biztonság	A bejelentett szervezet köteles gondoskodni a biztonsági jóváhagyási eljárás teljességéről, beleértve a biztonságigazolást is.			4.2.1
2	A pályamenti ETCS funkciói	Ezt a funkciót az RBC-k, a LEU-k és a rádió feltöltő egységek IC-i hajtják végre, a megvalósítás szerint			4.2.3
3	EIRENE funkciók	Adatkommunikáció csak az 1. szinten rádiós kitöltéssel, vagy a 2./3. szinten			4.2.4
4	Az ETCS és az EIRENE légrés interfészek	Ezt a funkciót az RBC-k, a rádiófeltöltő egységek, az Eurobalise-ok, az Euroloop-ok és a GSM-R pályamenti berendezések hajtják végre, a megvalósítás szerint. A rádiókommunikáció a vonattal csak az 1. szinten rádiós kitöltéssel (választható), vagy a 2./3. szinteken. Az Euroloop kommunikáció választható	Fedélzeti CC egység		4.2.5
5	Kulcsmenedzsment	Biztonságpolitika a kulcsmenedzsmenthez		OPE	4.2.8 4.3.1.7
6	ETCS-ID menedzsment	Az ETCS-ID menedzsmentjére vonatkozó politika		OPE	4.2.9
7	HABD			OPE RST	4.2.10 4.3.1.8 4.3.2.9

1	2	2a	3	4	5
N	Leírás	Megjegyzések	CC interfészek	A TSI alrendszerek interfészei	A jelen ÁME 4. fejezetére történő hivatkozással felmértendő jellemzők
8	Interfészek RBC/RBC	Csak a 2/3. szinten	A szomszédos RBC-k között		4.2.7.1
	Pályamenti GSM-R	Csak a 2/3. szinten, vagy 1. szinten rádiós kitöltéssel	Az RBC-k vagy rádió feltöltő egységek és a pálya menti GSM-R között		4.2.7.3
	Eurobalise/LEU	Ez az interfész nem releváns, ha a berendezést rendszerelem-csoportként szállítják le	Az ellenőrző-irányító IC-k között		4.2.7.4
	Euroloop/LEU	Az Euroloop kommunikáció választható	Ez az interfész nem releváns, ha a berendezést rendszerelem-csoportként szállítják le		4.2.7.5
	Az antenna felszerelése	Az ellenőrző-irányító IC között		INF	4.3.3.2
	Környezeti feltételek	A megfelelő működés hitelesítése az ellenőrző-irányító egység nélkül, a környezeti feltételek között. Ezt az ellenőrzést a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés során kell elvégezni.		INF	4.3.3.3
	EMC	A megfelelő működés hitelesítése az ellenőrző-irányító egység nélkül, a környezeti feltételek között. Ezt az ellenőrzést a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés során kell elvégezni.		INF ENE	4.3.3.4 4.3.4.1
9	A vonatérzékelő rendszerek összeegyeztethetősége	A gördülőállomány által aktiválандó jellemzők		RST INF	4.2.11 4.3.1.10 4.3.2.1 4.3.3.1
10	EM összeegyeztethetőség a gördülőállomány és a vonatérzékelő rendszerek között.			RST	4.2.12.2. 4.3.2.2.
	Összeegyeztethetőség a vonatfényviszóróival.	A fényviszaverő pálya menti jelzések és a ruházat jellemzői.	RST		4.2.16 4.3.2.10
	Összeegyeztethetőség a járművezető külső látómezejével	A pályamenti berendezések felszerelése, amelyeket a járművezetőnek látnia kell.	OPE		4.2.16 4.3.1.11

7. Az ellenőrzési-irányítási ÁME megvalósítása

Ez a fejezet felvázolja az ÁME megvalósításával kapcsolatos stratégiát (az ERTMS európai megvalósítási terve), és részletesen bemutatja azokat a szakaszokat, amelyeket teljesíteni kell a jelenlegi helyzetről a végleges helyzetre való fokozatos átállás érdekében, amikor az ÁME-knek való megfelelés immár teljes körű lesz.

7.1. Az ERTMS pályamenti megvalósítása

Az ERTMS európai megvalósítási tervének célja annak biztosítása, hogy az ERTMS-sel felszerelt mozdonyok (vontatójárművek), motorkocsik és egyéb vasúti járművek fokozatosan egyre több vonalhoz, kikötői létesítményhez, terminálhoz és rendező pályaudvarhoz férhessenek hozzá anélkül, hogy az ERTMS-en kívül további berendezéssel kellene őket felszerelni.

A megvalósítási terv nem írja elő, hogy e cél megvalósítása érdekében a tervben szereplő vonalakról a meglévő „B” osztályú rendszereket el kell távolítani. A megvalósítási tervben szereplő időpont után azonban az, hogy egy ERTMS-sel felszerelt mozdony (vontatójármű), motorkocsi vagy egyéb vasúti jármű fel van szerelve „B” osztályú rendszerrel, nem szerepelhet a megvalósítási tervben szereplő vonalakhoz való hozzáférési feltételek között.

Ha egyes terminálterületek, így például kikötők vagy valamely kikötőhöz tartozó egyes vonalak nincsenek felszerelve „B” osztályú rendszerrel, az e területek „bekapcsolására” vonatkozó előírások betartása nem jelenti szükségszerűen azt, hogy az ilyen terminálokat vagy vonalakat fel kell szerelni az ERTMS-sel, feltéve hogy a „B” osztályú rendszerrel való felszereltség nem szerepel a vágányokhoz való hozzáférési feltételek között.

A két- vagy többvágányú vonalak esetében a vonal akkor tekintendő felszereltnek, amikor a rendszer két vágányon felszerelésre került. Ha egy folyosószakaszon egynél több vonal található, a szakaszt alkotó vonalak közül legalább az egyiket fel kell szerelni, és a folyosó egésze akkor tekintendő felszereltnek, amikor legalább egy vonalon a folyosó teljes hosszában felszerelték a rendszert.

7.1.1. Folyosók

A függelékben szereplő folyosókat a függelékben rögzített határidőknek megfelelően kell felszerelni az ERTMS-sel.

7.1.2. A Budapest területén elhelyezkedő kikötőt, rendező pályaudvarokat, árterminálokat és teherszállítási területeket a függelékben szereplő folyosók közül legalább az egyikkel össze kell kapcsolni.

7.1.3. Európai uniós támogatásban részesülő projektek

A 7.1.1. és a 7.1.2. szakasz sérelme nélkül az ERTMS/ETCS rendszer felszerelése kötelező:

- amikor egy CCS-egység vonatbiztosítási része kerül újonnan telepítésre, vagy
- amikor egy már üzembe helyezett CCS-egység vonatbiztosítási részét korszerűsítik oly módon, hogy az megváltoztatja az alrendszer funkcióit vagy teljesítményét;
- olyan vasúti infrastruktúra-fejlesztési projektek esetében, amelyek az Európai Regionális Fejlesztési Alapokból és/vagy a kohéziós alapokból (1083/2006/EK tanácsi rendelet) és/vagy a TEN-T alapokból (1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat) pénzügyi támogatásban részesülnek.

Ha 150 km-nél rövidebb, nem összefüggő vonalszakaszokon kerül sor a jelzőberendezés felújítására, a Bizottság eltérést engedélyezhet e szabály alól azzal a feltétellel, hogy az ERTMS felszerelésére legkésőbb:

- a projekt befejezése után 5 évvel, de
- legkésőbb az adott vonalszakasz egy ERTMS-sel felszerelt másik vonallal történő összekapcsolása előtt sor kerül.

E szakaszban az előbb említett két időpont közül a korábbi „a felszerelés végső időpontjának” nevezzük.

7.1.4 Azok a feltételek, amelyek között szükség van kiegészítő funkciókra

Az ellenőrző-irányító pályamenti szerelvény, valamint a többi alrendszerrel való interfészeinek jellemzőitől függően előfordulhat, hogy az alapvető követelményeknek való megfelelés érdekében bizonyos alkalmazásokba néhány olyan pályamenti funkciót kell beépíteni, amelyek nem minősülnek kötelezőnek.

Nem fordulhat elő az, hogy egyes nemzeti vagy kiegészítő funkciók pályamenti megvalósítása következtében egy olyan vonat számára megtagadják az adott infrastruktúrába való belépést, amely csak az „A” osztályú fedélzeti rendszerek kötelező követelményeinek felel meg, kivéve a következő kiegészítő fedélzeti funkciók esetében szükséges követelményeket:

- a 3. szintű ETCS pályamenti alkalmazáshoz a vonatintegritás fedélzeti felügyeletére van szükség,
- a kitöltési funkcióval rendelkező 1. szintű ETCS pályamenti alkalmazáshoz a fedélzeti berendezésben is szükség van a megfelelő kitöltési funkciókra, ha az oldási sebesség biztonsági okokból (pl. a veszélyeztetett pontok védelme miatt) nullára van beállítva,
- ha az ETCS rádió útján történő adatátvitelt igényel, a GSM-R adatátviteli szolgáltatásainak teljesíteniük kell az ETCS adatátviteli követelményeit,
- a KER STM-et tartalmazó fedélzeti szerelvények esetében K-interfész megvalósítására lehet szükség.

7.1.5 Örökölt rendszerek

Biztosítani kell, hogy az ÁME B. mellékletében említett örökölt rendszerek, valamint interfészeik továbbra is a jelenleg érvényes előírások szerint működjenek, kivéve azokat az esetleges módosításokat, amelyekre ezen rendszerek biztonságának javítása érdekében lehet szükség. Rendelkezésre kell bocsátani az örökölt rendszerekkel kapcsolatos azon információkat, amelyek az „A” osztályú berendezések és az örökölt „B” osztályú létesítmények közötti átjárhatóság megvalósítását lehetővé tevő berendezések fejlesztése és hitelesítése érdekében szükségesek.

7.1.6 *

7.1.7 *

7.2. Az ETCS fedélzeti felszerelése

Azokat az új mozdonyokat (vontatójárműveket), új motorkocsikat és egyéb, vezetőfülkével ellátott, vontatás nélküli haladásra képes új vasúti járműveket, amelyeket 2012. január 1.-je után rendelnek meg és 2015. január 1.-je után helyeznek üzembe, fel kell szerelni ERTMS-sel.

Ez az előírás nem vonatkozik az új tolatómozdonyokra, és azokra az egyéb, új mozdonyokra (vontatójárművekre), új motorkocsikra és egyéb, vezetőfülkével ellátott új vasúti járművekre, amelyeket kizárólag országon belüli vagy régiók közötti közlekedésre terveztek.

7.3. A GSM-R-re vonatkozó megvalósítási szabályok

A következő szabályokat a 7.1. és a 7.2. szakaszban szereplő szabályokon túlmenően kell alkalmazni.

7.3.1. Pályamenti berendezések

A GSM-R felszerelése kötelező:

- amikor CCS-egység rádiós része kerül újonnan telepítésre,
- amikor a már üzembe helyezett CCS-egység rádiós részét korszerűsítik oly módon, hogy az megváltoztatja az alrendszer funkcióit vagy teljesítményét.

7.3.2. Fedélzeti berendezések

Olyan gördülőállományon, amelyet olyan vonalon kívánnak használni, amelynek legalább egy szakaszán „A” osztályú interfészek kerültek telepítésre (még akkor is, ha az interfészeket egy „B” osztályú rendszerre építették rá), kötelező a GSM-R-t felszerelni:

- amikor CCS-egység rádiós része kerül újonnan telepítésre,
- amikor a már üzembe helyezett CCS-egység rádiós részét korszerűsítik oly módon, hogy az megváltoztatja az alrendszer funkcióit vagy teljesítményét.

7.3.3. Örökölt rendszerek

Biztosítani kell, hogy az ÁME B. mellékletében említett örökölt rendszerek, valamint interfészeik továbbra is a jelenleg érvényes előírások szerint működjenek, kivéve azokat az esetleges módosításokat, amelyekre ezen rendszerek biztonságának javítása érdekében lehet szükség. Rendelkezésre kell bocsátani az örökölt rendszerekkel kapcsolatos azon információkat, amelyek az „A” osztályú berendezések és az örökölt „B” osztályú létesítmények közötti átjárhatóság megvalósítását lehetővé tevő berendezések fejlesztése és hitelesítése érdekében szükségesek.

7.4. Különleges esetek

7.4.1. Bevezetés

Az alábbi különleges esetekben a következő különös rendelkezések megengedettek. E különleges esetek két kategóriába tartoznak: a rendelkezések vagy folyamatosan („P” eset), vagy ideiglenesen („T” eset) alkalmazandók.

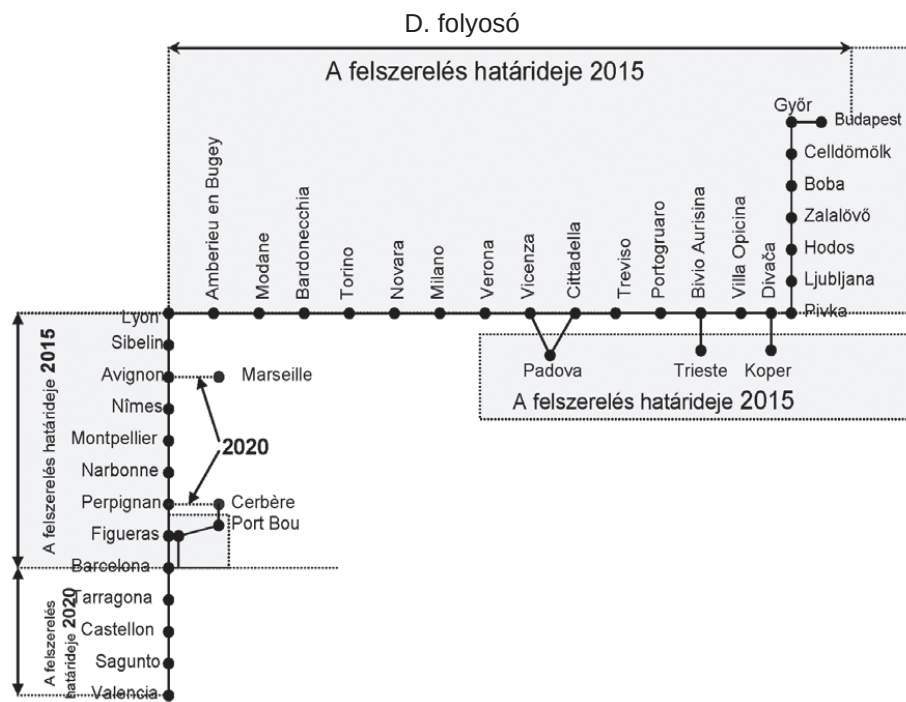
Ideiglenes esetekben ajánlatos, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban célként kitűzött 2010-ig („T1” eset), vagy 2020-ig („T2” eset) feleljen meg a vonatkozó alrendszernek.

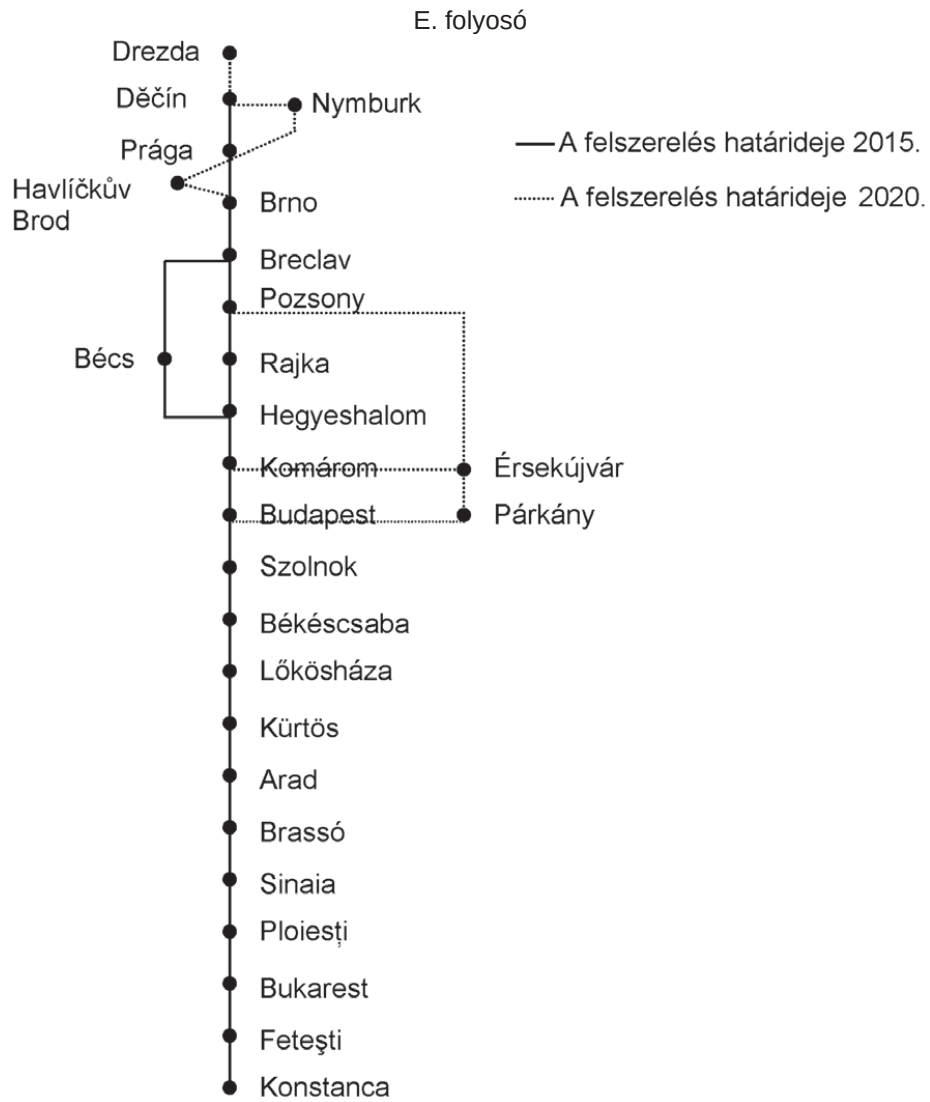
Jelen ÁME-ben a „T3” ideiglenes eset úgy van meghatározva, mint amely 2020 után is létezik.

7.4.2. A különleges esetek felsorolása

*

Függelék: a Magyarországot érintő folyósókat alkotó egyes vonalak





A. melléklet

A kötelező előírások jegyzéke

Jelzőszám	Hivatkozás	Dokumentum címe	Verzió
1.	ERA/ERTMS/003204	ERTMS/ETCS Functional requirement specification	5.0
2.		szándékosan törölve	
3.	UNISIG SUBSET-023	Glossary of terms and abbreviations	2.0.0
4.	UNISIG SUBSET-026	System requirement specification	2.3.0
5.	UNISIG SUBSET-027	FFFIS Juridical recorder-downloading tool	2.2.9
6.	UNISIG SUBSET-033	FIS for man-machine interface	2.0.0
7.	UNISIG SUBSET-034	FIS for the train interface	2.0.0
8.	UNISIG SUBSET-035	Specific transmission module FFFIS	2.1.1
9.	UNISIG SUBSET-036	FFFIS for Eurobalise	2.4.1
10.	UNISIG SUBSET-037	EuroRadio FIS	2.3.0
11.	fenntartva: 05E537	Offline key management FIS	
12.	UNISIG SUBSET-039	FIS for the RBC/RBC handover	2.1.2
13.	UNISIG SUBSET-040	Dimensioning and engineering rules	2.0.0
14.	UNISIG SUBSET-041	Performance requirements for interoperability	2.1.0
15.	ERA SUBSET-108	Interoperability related consolidation on TSI annex A documents	1.2.0
16.	UNISIG SUBSET-044	FFFIS for Euroloop subsystem	2.2.0
17.		szándékosan törölve	
18.	UNISIG SUBSET-046	Radio infill FFFS	2.0.0
19.	UNISIG SUBSET-047	Trackside-trainborne FIS for radio infill	2.0.0
20.	UNISIG SUBSET-048	Trainborne FFFIS for radio infill	2.0.0
21.	UNISIG SUBSET-049	Radio infill FIS with LEU/interlocking	2.0.0
22.		szándékosan törölve	
23.	UNISIG SUBSET-054	Assignment of values to ETCS variables	2.0.0
24.		szándékosan törölve	
25.	UNISIG SUBSET-056	STM FFFIS Safe time layer	2.2.0
26.	UNISIG SUBSET-057	STM FFFIS Safe link layer	2.2.0
27.	UNISIG SUBSET-091	Safety requirements for the technical interoperability of ETCS in levels 1 and 2	2.2.11
28.	fenntartva	Reliability — availability requirements	
29.	UNISIG SUBSET-102	Test specification for interface "k"	1.0.0
30.		szándékosan törölve	
31.	UNISIG SUBSET-094	UNISIG Functional requirements for an onboard reference test facility	2.0.0
32.	EIRENE FRS	GSM-R Functional requirements specification	7
33.	EIRENE SRS	GSM-R System requirements specification	15
34.	A11T6001 12	(MORANE) Radio transmission FFFIS for EuroRadio	12
35.	ECC/DC(02)05	ECC Decision of 5 July 2002 on the designation and availability of frequency bands for railway purposes in the 876-880 and 921-925 MHz bands	
36a.		szándékosan törölve	
36b.		szándékosan törölve	
36c.	UNISIG SUBSET-074-2	FFFIS STM Test cases document	1.0.0
37a.		szándékosan törölve	
37b.	UNISIG SUBSET-076-5-2	Test cases related to features	2.2.2
37c.	UNISIG SUBSET-076-6-3	Test sequences	2.0.0

Jelzőszám	Hivatkozás	Dokumentum címe	Verzió
37d.	UNISIG SUBSET-076-7	Scope of the test specifications	1.0.0
37e.	szándékosan törölve		
38.	06E068	ETCS Marker-board definition	1.0
39.	UNISIG SUBSET-092-1	ERTMS EuroRadio conformance requirements	2.2.5
40.	UNISIG SUBSET-092-2	ERTMS EuroRadio test cases safety layer	2.2.5
41.	fenntartva UNISIG SUBSET 028	JRU Test specification	
42.	szándékosan törölve		
43.	UNISIG SUBSET 085	Test specification for Eurobalise FFFIS	2.2.2
44.	fenntartva	Odometry FIS	
45.	UNISIG SUBSET-101	Interface "K" specification	1.0.0
46.	UNISIG SUBSET-100	Interface "G" specification	1.0.1
47.	fenntartva	Safety requirements and requirements to safety analysis for interoperability for the control-command and signalling subsystem	
48.	fenntartva	Test specification for mobile equipment GSM-R	
49.	UNISIG SUBSET-059	Performance requirements for STM	2.1.1
50.	fenntartva UNISIG SUBSET-103	Test specification for Euroloop	
51.	fenntartva	Ergonomic aspects of the DMI	
52.	UNISIG SUBSET-058	FFFIS STM Application layer	2.1.1
53.	fenntartva AEIF-ETCS-Variables-Manual	AEIF-ETCS Variables manual	
54.	szándékosan törölve		
55.	fenntartva	Juridical recorder baseline requirements	
56.	fenntartva 05E538	ERTMS Key management conformance requirements	
57.	fenntartva UNISIG SUBSET-107	Requirements on pre-fitting of ERTMS onboard equipment	
58.	UNISIG SUBSET-097	Requirements for RBC-RBC safe communication interface	1.1.0
59.	fenntartva UNISIG SUBSET-105	Requirements on pre-fitting of ERTMS trackside equipment	
60.	fenntartva UNISIG SUBSET-104	ETCS Version management	
61.	fenntartva	GSM-R Version management	
62.	fenntartva UNISIG SUBSET-099	RBC-RBC Test specification for safe communication interface	
63.	UNISIG SUBSET-098	RBC-RBC Safe communication interface	1.0.0

A kötelező szabványok felsorolása

N TÁRGY- MUTATÓ	Hivatkozás	A dokumentum megnevezése és megjegyzések	Verzió
A1	EN 50126	Vasúti alkalmazások – A megbízhatóság, az üzemkésztség, a karbantarthatóság és a biztonság (RAMS) előírása és bizonyítása	1999
A2	EN 50128	Vasúti alkalmazások – Távközlési, biztosítóberendezési és adatfeldolgozó rendszerek. Szoftverek vasúti vezérlő- és ellenőrzőrendszerekhez	2001
A3	EN 50129	Vasúti alkalmazások – Távközlési, biztosítóberendezési és adatfeldolgozó rendszerek – Biztonsági elektronikai rendszerek biztosítóberendezésekhez	2003
A4	EN 50125-1	Vasúti alkalmazások – A berendezések környezeti feltételei. 1. rész: A gördülőállományon használt berendezések	1999
A5	EN 50125-3	Vasúti alkalmazások – A berendezések környezeti feltételei – 3. rész: Jelző- és távközlő berendezések	2003
A6	EN 50121-3-2	Vasúti alkalmazások – Elektromágneses összeférhetőség – 3-2. rész: Gördülőállomány – Készülékek	2000
A7	EN 50121-4	Vasúti alkalmazások – A berendezések környezeti feltételei – 4. rész: A jelző- és távközlő szerkezetek zavarkibocsátása és zavartűrése	2000
A8	EN 50238	Vasúti alkalmazások – Összeegyeztethetőség a gördülőállomány és a vonatérzékelő rendszerek között	2003

A tájékoztató jellegű előírások jegyzéke

Jelző szám	Hivatkozás	Dokumentum címe	Verzió	Típus
B1.	EEIG 02S126	RAM requirements (chapter 2 only)	6	2 (Index 28)
B2.	EEIG 97S066	Environmental conditions	5	2 (Index A5)
B3.	UNISIG SUBSET-074-1	Methodology for testing FFFIS STM	1.0.0	2 (Index 36)
B4.	EEIG 97 ⁺ 267	Odometer FFFIS	5	1 (Index 44)
B5.	O 2475	ERTMS GSM-R QoS test specification	1.0.0	2
B6.	UNISIG SUBSET-038	Offline key management FIS	2.1.9	1 (Index 11)
B7.	UNISIG SUBSET-074-3	FFFIS STM Test specification traceability of test cases with specific transmission module FFFIS	1.0.0	2 (Index 36)
B8.	UNISIG SUBSET-074-4	FFFIS STM Test specification traceability of testing the packets specified in the FFFIS STM application layer	1.0.0	2 (Index 36)
B9.	UNISIG SUBSET 076-0	ERTMS/ETCS Class 1, test plan	2.2.3	2 (Index 37)
B10.	UNISIG SUBSET 076-2	Methodology to prepare features	2.2.1	2 (Index 37)
B11.	UNISIG SUBSET 076-3	Methodology of testing	2.2.1	2 (Index 37)
B12.	UNISIG SUBSET 076-4-1	Test sequence generation: methodology and rules	1.0.0	2 (Index 37)
B13.	UNISIG SUBSET 076-4-2	ERTMS ETCS Class 1 states for test sequences	1.0.0	2 (Index 37)
B14.	UNISIG SUBSET 076-5-3	Onboard data dictionary	2.2.0	2 (Index 37)
B15.	UNISIG SUBSET 076-5-4	SRS v.2.2.2 traceability	2.2.2	2 (Index 37)
B16.	UNISIG SUBSET 076-6-1	UNISIG test database	2.2.2	2 (Index 37)
B17.	UNISIG SUBSET 076-6-4	Test cases coverage	2.0.0	2 (Index 37)
B18.	szándékosan törölve			

Jelző szám	Hivatkozás	Dokumentum címe	Verzió	Típus
B19.	UNISIG SUBSET 077	UNISIG causal analysis process	2.2.2	2 (Index 27)
B20.	UNISIG SUBSET 078	RBC interface: failure modes and effects analysis	2.2.2	2 (Index 27)
B21.	UNISIG SUBSET 079	MMI: failure modes and effects analysis	2.2.2	2 (Index 27)
B22.	UNISIG SUBSET 080	TIU: failure modes and effects analysis	2.2.2	2 (Index 27)
B23.	UNISIG SUBSET 081	Transmission system: failure modes and effects analysis	2.2.2	2 (Index 27)
B24.	UNISIG SUBSET 088	ETCS Application levels 1 and 2 - safety analysis	2.2.10	2 (Index 27)
B25.	TS50459-1	Railway applications - Communication, signalling and processing systems - European Rail Traffic Management System - driver machine interface Part 1 - Ergonomic principles of ERTMS/ETCS/GSM-R information	2005	2 (Index 51)
B26.	TS50459-2	Railway applications - Communication, signalling and processing systems - European Rail Traffic Management System - driver machine interface Part 2 - Ergonomic arrangements of ERTMS/ETCS information	2005	2 (Index 51)
B27.	TS50459-3	Railway applications - Communication, signalling and processing systems - European Rail Traffic Management System - driver machine interface Part 3 - Ergonomic arrangements of ERTMS/GSM-R information	2005	2 (Index 51)
B28.	TS50459-4	Railway applications - Communication, signalling and processing systems - European Rail Traffic Management System - driver machine interface Part 4 - Data entry for the ERTMS/ETCS/GSM-R systems	2005	2 (Index 51)
B29.	TS50459-5	Railway applications - Communication, signalling and processing systems - European Rail Traffic Management System - driver machine interface Part 5 - Symbols	2005	2 (Index 51)
B30.	TS50459-6	Railway applications - Communication, signalling and processing systems - European Rail Traffic Management System - driver machine interface Part 6 - Audible information	2005	2 (Index 51)
B31.	fenntartva EN50xxx	Railway applications - European Rail Traffic Management System - driver machine interface Part 7 - Specific transmission modules		2 (Index 51)
B32.	fenntartva	Guideline for references		Nincs
B33.	EN 301 515	Global System for Mobile communication (GSM); Requirements for GSM operation in railways	2.1.0	2 (Index 32, 33)
B34.	06E225	Operational DMI information	1	1 (Index 51)
B35.	fenntartva UNISIG SUBSET-069	ERTMS Key management conformance requirements		1 (Index 56)
B36.	04E117	ETCS/GSM-R Quality of service user requirements - Operational analysis	1	2 (Index 32)
B37.	UNISIG SUBSET-093	GSM-R Interfaces - Class 1 requirements	2.3.0	1 (Index 32, 33)

Jelző szám	Hivatkozás	Dokumentum címe	Verzió	Típus
B38.	UNISIG SUBSET-107A	Requirements on pre-fitting of ERTMS onboard equipment	1.0.0	2 (Index 57)
B39.	UNISIG SUBSET-076-5-1	ERTMS ETCS Class 1 feature list	2.2.2	2 (Index 37)
B40.	UNISIG SUBSET-076-6-7	Test sequences evaluation and validation	1.0.0	2 (Index 37)
B41.	UNISIG SUBSET-076-6-8	Generic train data for test sequences	1.0.0	2 (Index 37)
B42.	UNISIG SUBSET-076-6-10	Test sequence viewer (TSV)	2.10	2 (Index 37)
B43.	04E083	Safety requirements and requirements to safety analysis for interoperability for the control-command and signalling subsystem	1.0	1 (Index 47)
B44.	04E084	Justification report for the safety requirements and requirements to safety analysis for interoperability for the control-command and signalling subsystem	1.0	2 (Index B43)
B45	ERA/ERTMS/003205	Traceability of changes to ETCS FRS	0.1	2 (Index 1)

A. melléklet - 1. függelék

A vonatérzékelési rendszer azon jellemzői, amelyek szükségesek ahhoz, hogy összeegyeztethető legyen a gördülőállománnyal

4. Általános

4.1. A vonatérzékelési rendszereket úgy kell megtervezni, hogy képesek legyenek biztonságosan és megbízhatóan érzékelni a jelen Függelékben megállapított határértékekkel rendelkező járműveket. A CCS ÁME 4.3 szakasza biztosítja azt, hogy az ÁME-nek megfelelő járművek teljesítsék e melléklet előírásait.

4.2. A jármű hosszirányú méretei a következők szerint vannak meghatározva:

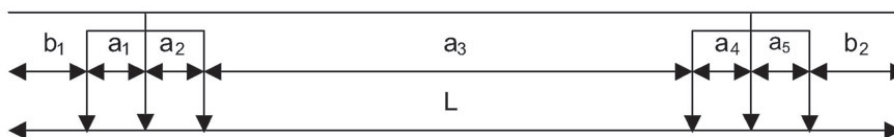
a_i = távolság az i -edik követő tengelyek között, ahol $i = 1, 2, 3, \dots, n-1$, ahol n a jármű összes tengelyének száma

b_x = hosszirányú távolság az első tengelytől (b_1) vagy az utolsó tengelytől (b_2) a jármű közelebbi végéig, vagyis a közelebbi ütközőig/kinyúlásig

L = a jármű teljes hossza

A 1. ábra bemutat egy példát egy háromtengelyes, két forgóvázas járműről ($n=6$).

1. ábra



4.3. A kerékpár kifejezés egy pár, egymással szemben lévő kerékre vonatkozik, még akkor is, ha nincs közös tengelyük. A kerékpárokra vonatkozó minden hivatkozás a kerekek középpontjára utal.

4.4. A kerék méretének meghatározására a 2. ábra vonatkozik, ahol:

D = kerékátmérő

B_R = a kerékabroncs szélessége

S_d = a nyomkarima vastagsága a 2. ábrán megadott futófelület felett 10 mm-rel mérve

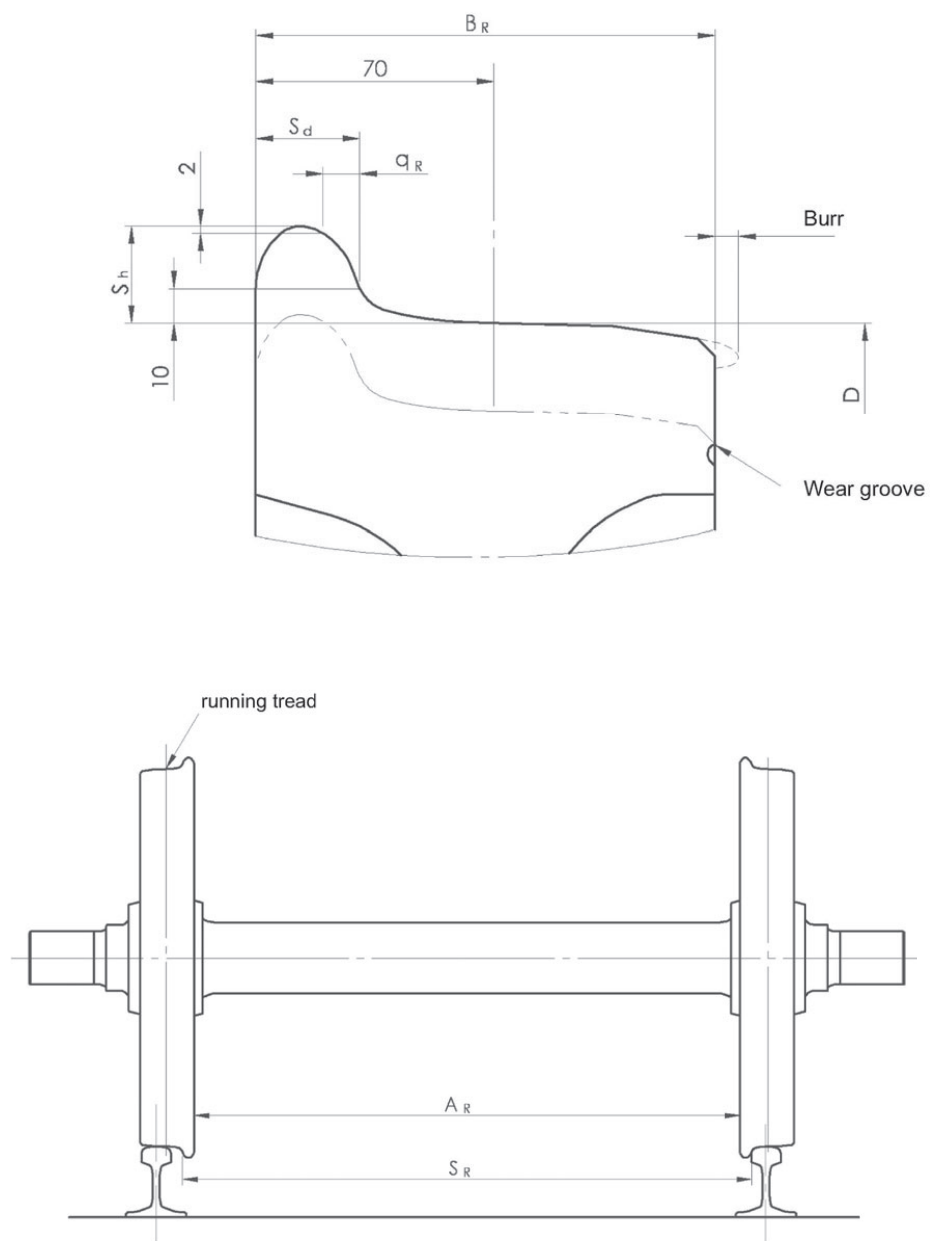
S_h = a nyomkarima magassága

A 2. ábrán szereplő többi méret ezen ÁME szempontjából nem releváns

4.5. Az említett értékek abszolút határértékek, amelyek tartalmazzák a mérési tűréshatárokat is.

4.6. A vasúti pályahálózat-működtetője engedélyezhet kevésbé korlátozó határokat, amelyeket meg kell határozni az infrastruktúra-nyilvántartásban.

2. ábra



5. A jármű geometriai adatai

5.1. Tengelytávolságok

5.1.1. Az a_i távolság (1. ábra) a jelenlegi vonalakon nem haladhatja meg a 17500 mm-t, és a 20000 mm-t az új vonalakon történő használat esetén.

5.1.2. A b_x távolság

A b_x távolság (1. ábra) nem haladhatja meg a 4200 mm-t, kivéve, ha a járművet kizárólag azokon a vonalakon használják, amelyekre vonatkozóan az infrastruktúra-nyilvántartás 5000 mm-ig terjedő b_x értéket engedélyez.

Azok a járművek, amelyekben a b_x érték meghaladja a 4200 mm-t nem használhatók azokon a vonalakon, amelyekre vonatkozóan az infrastruktúra-nyilvántartás nem engedélyez 4200 mm-nél nagyobb b_x értéket.

A járműnyilvántartásnak és az EK-hitelesítési nyilatkozatnak fel kell tüntetnie ezt az információt.

Az I. kategóriába tartozó vonalak újonnan épített szakaszain a CCS vonatérzékelő rendszernek lehetővé kell tenni az 5000 mm-ig terjedő b_x távolsággal rendelkező járművek közlekedését.

Más szakaszokon (egyrészt korszerűsített vagy felújított I. kategóriájú vonalakon, másrészt új, korszerűsített vagy felújított II. vagy III. kategóriába tartozó vonalakon) a CCS vonatérzékelő rendszernek lehetővé kell tenni a 4200 mm-ig terjedő b_x távolságú járművek közlekedését. A vasúti pályahálózat-működtetők számára javasolt, hogy kíséreljék meg a legfeljebb 5000 mm b_x távolsággal rendelkező járművek közlekedésének engedélyezését.

A járműnyilvántartásnak tartalmaznia kell a b_x engedélyezett értékének meghatározását.

5.1.3. Az a_i távolság (1. ábra) nem lehet kevesebb, mint:

$$= v \times 7,2$$

ahol v a jármű maximális sebessége km/h-ban megadva és a távolság mm-ben van megadva, amennyiben a jármű maximális sebessége nem haladja meg a 350 km/h értéket. Nagyobb sebesség esetén szükség szerint határértékeket kell meghatározni.

5.1.4. Az $L - (b_1 + b_2)$ távolság (1. ábra) nem lehet kevesebb, mint 3000 mm.

5.1.5. *

5.1.6. *

5.1.7. *

5.1.8. *

5.1.9. *

5.2. A kerék geometriai méretei

5.2.1. A B_R méret (2. ábra) nem lehet kevesebb, mint 133 mm.

5.2.2. A D méret (2. ábra) nem lehet kevesebb, mint:

- 330 mm, ha a jármű maximális sebessége nem haladja meg a 100 km/h értéket

$$D = 150 + 1,8 \times v \text{ [mm]}$$

ahol v a jármű maximális sebessége km/h-ban: $100 < v \leq 250$ km/h

$$D = 50 + 2,2 \times v \text{ [mm]}$$

ahol v a jármű maximális sebessége km/h-ban: $250 < v \leq 350$ km/h nagyobb sebesség esetén a határértékeket meg kell határozni, ha szükséges.

- 600 mm küllős kerekek esetén (csak azok a küllős kerekek, amelyek az ÁME hatályba lépésekor már megvannak), ha a jármű maximális sebessége nem haladja meg a 250 km/h értéket.

5.2.3. Az S_d méret (2. ábra) nem lehet kevesebb, mint:

- 20 mm, ha a D méret (2. ábra) nagyobb, mint 840 mm;
- 27,5 mm, ha a D méret (2. ábra) kisebb vagy egyenlő, mint 840 mm.

Az S_h méret tartományának (2. ábra) 27,5–36 mm között kell lennie.

6. A járművek felépítés

6.1. A jármű tömege

6.1.1. A tengelyterhelésnek legalább 5 tonnának kell lennie, kivéve akkor, ha a jármű fékezőerejét féktuskók biztosítják. Ebben az esetben a tengelyterhelésnek legalább 3,5 tonnának kell lennie, a jelenlegi vonalakon történő használat esetén.

6.1.2. A tengelyterhelésnek legalább 3,5 tonnának kell lennie az új vagy felújított vonalakon történő használat esetén.

6.1.3. *

6.1.4. *

6.1.5. *

6.2. Fémmentes tér a kerekek körül

6.2.1. Azt a teret, amelyben csak a kerekek és alkatrészeik lehetnek (csapágytokok, fékalkatrészek, homokolócső), vagy ahova csak nem ferromágneses alkatrészeket szabad felszerelni, meg kell határozni. A kerekek közötti fémmentes térre vonatkozó követelmény később kerül meghatározásra.

6.3. A jármű fémtömege

6.3.1. *

6.4. A kerekek anyaga

6.4.1. A kerekeknek ferromágneses tulajdonságokkal kell rendelkezniük.

6.5. Impedancia a kerekek között

6.5.1. Az elektromos ellenállás a kerékpár két ellentétes oldalon lévő kerekének futófelületei között nem haladhatja meg a következő értékeket:

- 0,01 Ohm új vagy újból összeszerelt kerékpárok esetén;
- 0,05 Ohm a kerékpárok nagyjavítása után.

6.5.2. Az ellenállást a feszültség mérésével kell megmérni, amelynek 1,8 VDC és 2,0 VDC (nyitott feszültség) között kell lennie

6.5.3. *

6.5.4. *

6.5.5. *

6.6. A járművek impedanciája

6.6.1. Az áramszedő és a gördülőállomány kerekei közötti minimális impedancia:

- több mint 0,45 Ohm induktív ellenállás 75 Hz esetén, 1500 VDC vontatási rendszereken.

7. A kisugárzások izolálása

7.1. A homokoló berendezések alkalmazása

7.1.1. A fékezési és vontatási teljesítmény javítása érdekében homok alkalmazása megengedett a pályákon. Az engedélyezett homokmennyiség homokoló berendezésenként, 30 másodpercen belül:

- 140 km/h-nál alacsonyabb sebesség esetén: 400 g + 100 g;
- 140 km/h-nál nagyobb sebesség esetén: 650 g + 150 g.

7.1.2. Az aktív homokoló berendezések száma nem haladhatja meg az alábbiakat:

- elosztott homokoló berendezésekkel ellátott motorvonatok esetében:
 - a legalább hét közbülső tengellyel rendelkező első és utolsó kocsi, valamint a közbülső kocsik, két homokoló berendezés között, amelyek nem homokolnak. Engedélyezett az ilyen jellegű motorvonatok összekapcsolása és az összes homokoló berendezés működtetése az összekapcsolt végeken.
- mozdonyal vontatott vonatok esetében:
 - vészhelyzetben és teljes üzemi fékezésnél: az összes rendelkezésre álló homokoló berendezés,
 - minden más esetben: legfeljebb 4 homokoló berendezés vonatonként.

Az alkalmazható homokkal szemben támasztott követelmények később kerülnek meghatározásra.

7.1.3. *

7.2. Kompozit féktuskók használata

7.2.1. A kompozit féktuskók használatának feltételei később kerülnek meghatározásra.

8. Elektromágneses interferenciák

8.1. Vontatási áram

8.1.1. A korlátozások és a kísérő magyarázatok külön dokumentumban szerepelnek, amely előkészítés alatt áll.

8.2. Elektromos/mágneses fékek használata

8.2.1. A mágneses fékek és az örvényáramú vágányfékek használata kizárólag vészfékezéskor vagy álló helyzetben megengedett. Az infrastruktúra-nyilvántartás megtilthatja a mágneses fékek és az örvényáramú vágányfékek használatát a vészfékezéshez.

8.2.2. Ha az infrastruktúra-nyilvántartás ezt kimondja, akkor az örvényáramú vágányfékeket és a mágneses fékeket üzemi fékezéshez is lehet használni.

8.2.3. *.

8.3. Elektromos, mágneses, elektromágneses mezők

8.3.1. *

9. Az 1520/1524 mm-es nyomtávú vonalak különleges jellemzői

Az 1520/1524 mm-es nyomtávú vonalakra felszerelt vonatérzékelő rendszereknek rendelkezniük kell a fent felsorolt jellemzőkkel, a jelen fejezetben felsoroltak kivételével.

Az a_i távolság nem haladhatja meg a 19000 mm-t.

A B_R távolság nem lehet kevesebb, mint 130 mm.

Az elektromos ellenállás a kerékpár két ellentétes oldalon lévő kerekének futófelületei között nem haladhatja meg a 0,06 Ohm értéket.

A mozdonnyal vontatott vonatokra felszerelt aktív homokoló berendezések száma nem haladhatja meg a 6 homokoló berendezést vonatonként.

A. Melléklet – 2. függelék

A pályamenti csapágyház, kerékabroncs és tárcsafék észlelésre (hőnfutásjelző rendszerekre) vonatkozó követelmények

1. Általános

Az ÁME e része határozza meg a hőnfutásjelző (HABD) rendszerek pályamenti összetevőire vonatkozó követelményeket, és kizárólag az A. osztályú rendszerrel foglalkozik.

A követelmények azokra a járművekre vonatkoznak, amelyeket 1435 mm-es nyomtávon kívánnak használni.

A fedélzeti hőnfutásjelzővel felszerelt és a pályamenti hőnfutásjelző rendszerrel szemben árnyékolt járművek nem tartoznak ide.

A magyar vasúti pályahálózaton alkalmazott berendezésekkel szemben támasztott követelmények:

- a berendezés moduláris felépítésű legyen, ami lehetővé teszi a funkciók elhatárolását, a hibák gyors felismerését és elhárítását;
- a berendezés pályára telepített szerelvényei a lehető legkisebb mértékben zavarják a pályafenntartási munkákat;
- a berendezés külsőtéri szerelvényei lopás, rongálás vagy a vasúti járművekről esetlegesen leelőgő tárgyak ütése ellen az általánosan elfogadott műszaki gyakorlatnak megfelelően védettek legyenek;
- több külsőtéri berendezéstől származó információ egy központba visszajelenthető legyen, a központtal való összekapcsolás lehetőségét, a megfelelő csatlakozó felület kialakítását biztosítani kell;
- a kezelői felület egységes, könnyen kezelhető legyen;
- a berendezés normál üzeme alatt az adatvesztés nem megengedett;
- a külső és belső téri berendezések zavarok (villám, vontatási áram zavarai, mágneses zavarok) ellen védettek legyenek;
- a berendezést és a mérést a vonatfűtésből, villamos vontatásból eredő zavartatás ellen védeni kell. Figyelembe veendő zavarforrás a 25 kV, 50 Hz-es felsővezetési feszültség, illetve az 500 A értékű vontatási áramerősség;
- a vontatójárművek villamos berendezései és transzformátorai által keltett felharmonikusok, a villamos fékek és egyéb mgnese zavarforrások a mérési értéket nem befolyásolhatják;
- a hőérzékelők a járműveknek csak meghatározott szerkezeti elemeit vizsgálják, a fékbetétek által keltett szikrázásnak, a generátorok melegedésének, a hűtőventillátorok meleg levegőjének nem szabad a mérési eredményt befolyásolnia;
- szennyeződés esetén – legalább a megengedett jelszint csökkenésig – automatikus jelszint korrekcióval biztosítani kell a tényleges hőfokérték kijelzését. A megengedettnél nagyobb jelszint csökkenés esetén, a szennyeződés megszüntetésére felhívó figyelmeztető jelzést kell adni;
- a berendezés primer áramellátását a közüzemi hálózatról, vagy a vasúti pályahálózat működtetőjének hálózatról (50 Hz és 75 Hz) kell biztosítani. A berendezésnek olyan szünetmentes tápegységgel kell rendelkeznie, amely biztosítja hálózat kimaradás esetére a mérési eredmények tárolását, és a hálózat visszatérte után azok szolgálati helyre történő továbbítását;

- hálózat kimaradás utáni visszakapcsoláskor az üzemállapot automatikus visszaállítását biztosítani kell;
- a berendezés szerkezeti elemei nem bocsáthatnak ki környezetszennyező anyagokat, sugárzást;
- a berendezés rendszerideje szinkronizálható legyen az állomási berendezés szinkronidejével.

Berendezéssel szemben támasztott műszaki követelmények:

Vonatsebesség:	3-300 km/óra
Mérési tartomány csapágynál:	10 ÷ 150 °C
féknél:	100 ÷ 500 °C
Mérési pontosság csapágynál: (30 ÷ 100 °C)	± 3 °C
féknél: (150 ÷ 400 °C)	± 10 °C
Legkisebb érzékelendő tengelytáv:	700 mm
Legkisebb nérendő kerékátmérő:	350 mm
Környezeti tényezők:	A külső és belső szerelvények környezetállóságában meg kell felelni az EN 50125 szabvány Magyarországon feltételezhető klimatikus osztályának. A környezeti hőmérsékletre vonatkoztatva a „T1” kategóriát kell figyelembe venni.
Relatív páratartalom:	20 ÷ 95%

Tápfeszültség:	230 V 10%, - 15% AC, 50 Hz, vagy 75 Hz
Külsőtéri szerelvények védettsége:	IP 54
Minimális élettartam	20 év
MTBF	min. 10.000 óra

A mérési célterület a kerékpár, csapágyház, kerékabroncs és tárcsafék felülete, amely:

- a tengelycsapágy hőmérsékletéhez mérhető hőmérséklettel rendelkezik, és
- teljes mértékben látható a függőleges pályamenti érzékelő számára.

A járművek célterületét keresztirányú és hosszanti méretekkel írják le. A célterület ezért a jármű tulajdonságaként adható meg, és azt eredetileg a jármű koordinátái határozzák meg.

A letapogatási tartomány a hőnfutásjelző rendszer és telepítési jellemzőinek tulajdonsága, és azt eredetileg a pályamenti koordináták határozzák meg.

A célterület (gördülőállomány) és letapogatott felület (hőnfutásjelző) egymáshoz kapcsolódnak, és átfedésben kell lenniük.

Az a) ábra tekinti át és mutatja be részletesen a következő meghatározásokat.

2. Keresztirányú letapogatott felület (hőnfutásjelző) és célterület (gördülőállomány)

A hőnfutásjelző rendszereknek olyan letapogatott felülettel kell rendelkezniük, hogy képesek legyenek egy 50 mm-es forró célterületet a jármű középvonalától számított $de1 = 1040$ mm – $de2 = 1120$ mm távolságon belül, a sínkorona tetejétől számított $h1 = 260$ mm és $h2 = 500$ mm (minimális tartomány) magasságban bemérni.

3. Hosszirányú letapogatott felület (hőnfutásjelző) és célterület (gördülőállomány)

A hőnfutásjelző rendszernek képesnek kell lennie a csapágyház, kerékabroncs és tárcsafék mérésére a 80 mm–130 mm közötti hosszanti célterületnek megfelelő hosszanti letapogatott területen 3 km/h–330 km/h sebességtartományban. Nagyobb sebesség esetén a határértékeket szükség esetén meg kell határozni.

4. Pálymenti berendezés telepítési méretei

A hőnfutásjelző érzékelő területének közepét olyan távolságban kell elhelyezni a pálya középvonalától, ami garantálja az 1.2 szakaszban meghatározott értékek teljesülését, és ami lehetővé teszi a Gördülőállomány ÁME előírásait nem teljesítő járművek mérését is. Ezért ez az ÁME nem adja meg az előbb említett távolságot. Így a hőnfutásjelző rendszer képes a csapágyház, kerékabroncs és tárcsafék szerkezetek minden típusának érzékelésére.

Erősen javasolt a függőleges letapogatás megvalósítása.

5. Riasztások típusa és határértéke

A hőnfutásjelző rendszernek a következő típusú riasztásokat kell tudnia kezelni:

- forró csapágyház, kerékabroncs és tárcsafék riasztás,
- meleg csapágyház, kerékabroncs és tárcsafék riasztás,
- eltérésriasztás vagy más típusú riasztás.

A riasztással szemben támasztott követelmények:

- figyelmeztető jelzést kell adni, ha a csapágyak, kerék- és féktárcsák az üzemi hőmérsékletet jelentősen meghaladják (meleg riasztás);
- riasztást kell adni, ha a csapágyak, kerék- és féktárcsák magas hőmérséklete károsodáshoz, balesethez vezethetnek (forró riasztás);
- riasztást kell adni, ha az egy tengelyen lévő két csapágy hőmérsékletének különbsége a megengedettnél nagyobb;
- a csapágy-melegedésről, -hőnfutásról, megengedettnél nagyobb hőmérséklet különbségről, a szoruló fék, illetve féktárcsa melegedéséről a berendezés adjon hallható és látható jelzést/riasztást;
- a különböző melegedési, riasztási értékek a mérési tartományon belül, legalább a megkívánt mérési tűrés pontosságával, a jogosított üzemeltető által (nem visszamenőlegesen) beállíthatók legyenek. Lehetőség legyen a riasztási értékek külső hőmérséklettől automatikusan függő beállítására;
- a berendezés a riasztási értékeknél meg tudja különböztetni az eltérő járműtípusokat (pl. Ro-La kocsikat);
- a melegedésre, riasztásra vonatkozó adatok a képernyőn megjeleníthetők legyenek, dátum, idő, vonatszám (opcionálisan), meleg/hőnfutott tengely száma (előlről/hátulról), jobb és baloldali csapágy hőmérséklete, hőmérséklet különbség, fék, féktárcsa hőmérséklete, a jelzés típusa: melegedés, hőnfutás bontásban;
- a kezelőnek a figyelmeztető jelzés, riasztás tudomásulvételét nyugtáznia kell;
- a nyomtatott naplóban az alábbi adatokat kell rögzíteni:
 - az állomás neve,
 - a mérőhely megnevezése (menetirány, a vágány megnevezése),
 - év, hónap, nap, óra, perc,
 - vonatszám (amennyiben azt vonatszámjelentő berendezés megadja, vagy kézzel beírják), ill. ennek hiányában egyedi vonatazonosító,

- össztengelyszám,
- környezeti hőmérséklet,
- riasztás típusa – csapágy, fék/féktárcsa (hőnfutás, melegedés, melegedés különbség),
- a jelzett tengely száma (előlről/hátulról),
- a vonat oldala (csapágynál).

Opcionálisan biztosítható:

- a vonat valamennyi tengelyére vonatkozó hőmérséklet kinyomtatása,
- zavar kinyomtatása,
- a zavar megnevezése, típusa,
- útmutató a kezelő részére.

A C. mellékletnek megfelelően:

- a riasztási határértékeket az infrastruktúra-nyilvántartásban kell feltüntetni,
- a gördülőállomány megfelelő oldalsó csapágyház, kerékabroncs és tárcsafék felületi hőmérsékletértékeit a járműnyilvántartásban kell feltüntetni.

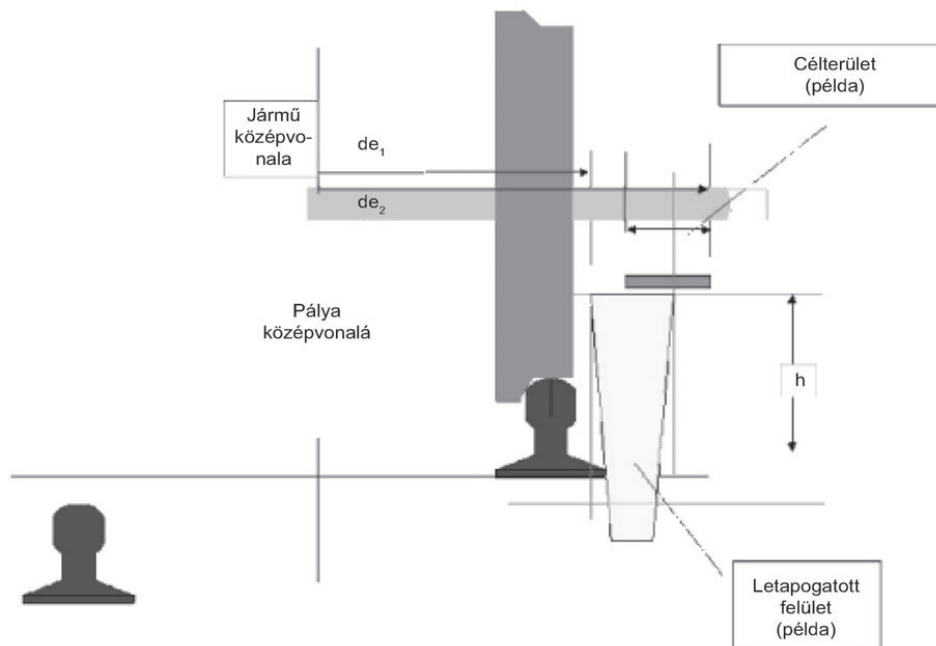
Amennyiben a jövőbeni pályamenti berendezések képesek a vonatszerelvény biztonságos azonosítására annak hőmérséklet-határértékei alapján, lehetőség van a riasztási határértékek automatikus korrekciójára.

6. Műszaki előírások

Elő kell írni a műszaki előírások – beleértve az elektromágneses kompatibilitás (EMC) előírásokat – elkészítését.

a) ábra

Célterület (gördülőállomány) és letapogatási tartomány (hőnfutásjelző)



A berendezés részegységeivel szemben támasztott további követelmények

6.1. Pályába épített szerelvények:

- pályába épített szerelvények ne akadályozzák a gépi pályafenntartást. Az érzékelő szerelvények vályúaljba legyenek szerelve;
- a vályúaljon kívüli szerelvények (pl.: kerékérzékelők, védőlemezek) UIC 54, vagy UIC 60 típusú sínalaphoz, vagy síngerinchez legyenek rögzíthetők oldható kötéssel, könnyen le-, illetve felszerelhetők legyenek;
- a sínalaphoz való rögzítéshez üzembiztos szorító hatással bíró, csavar rögzítéses vagy csavarbiztosítású megoldást kell alkalmazni. A síngerinchez történő rögzítésnél a furatközépvonal szerinti helyen kell a furatot elkészíteni, és a furatok éleit sorjátlanítani kell, megelőzve a nem kívánatos repedéseket;
- a berendezés pályamenti elemei, védőburkolatai nem nyúlhatnak be az országos közforgalmú vasutak villamosított pálya úrszerelvényeire vonatkozó magyar szabványok által meghatározott, a jelző- és biztosítóberendezéseknél nyíltvonalon meghatározott szabadon tartandó térbe;
- a felerősítések, járműérzékelő elemek, illetve a vályúalj ne zavarják a szigeteltsín működését, megfelelő szigeteléssel rendelkezzenek;
- amennyiben a pályába épített szerelvények pályafenntartáskor a szokásostól eltérő technológiát igényelnek, úgy azt a gyártó írja elő;
- a pályával kapcsolódó szerkezetek feleljenek meg a DIN EN 50125-3 szabványban foglaltaknak.

6.2. Hőérzékelő elemek:

- csapágyház és a kerékabroncs, illetve a tárcsafék hőmérsékletét érzékelő szerkezet elemeket lehetőleg közös szerkezeti egységként kell kialakítani;
- a berendezés és annak részegységei a járművekről lelógó tárgyak ellen védettek legyenek;
- a hőérzékelőknek mindkét közlekedési irány esetén azonos mérési pontossággal kell mérniük.

6.3 Foglaltság-érzékelő elemek:

- foglaltságérzékelő elemként sínáramkör vagy kerékérzékelő egyaránt alkalmazható;
- sínáramkörrel megvalósított foglaltság-ellenőrzés esetén szigetelőkötés nélküli sínáramkört kell telepíteni, amely a 75 Hz-es ütemezett sínáramköri rendszerre szuperponálható;
- kerékérzékelőként sínalpra vagy síngerinre szerelt változat alkalmazható. A kerékérzékelő UIC 54 vagy UIC 60 típusú sínre legyen szerelhető.

6.4. Kiértékelő elektronika

- a pálya melletti vezérlési, ellenőrzési és kiértékelési feladatokat ellátó elektronika a környezeti hatások (hőmérséklet, eső, nedvesség, szél) és rongálások ellen védett helyen (pl. házban) legyen elhelyezve. A helyiséggel kapcsolatos követelményeket a gyártónak kell megadnia;
- a mérési eredményeket adattávirat formájában továbbítsa a berendezés a felhasználó által kijelölt szolgálati helyre/helyekre. Az adatátviteli úttal kapcsolatos követelményeket a gyártónak kell megadnia;
- biztosítani kell a lehetőséget a berendezések pályavasúti adathálózathoz való csatlakoztatására, lehetővé téve több berendezésnek egy adott központi helyre történő visszajelentését.

6.5. Szolgáltatandó üzemi információk:

- a vonatközlekedés során az alábbi adatokat kell szolgáltatni:
 - a mérőhely megnevezése,
 - a vágány megnevezése,
 - sorszám, vonatszám, ennek hiányában egyedi vonatazonosító,
 - vonat sebessége, haladási iránya, tengelyszáma,
 - riasztás, riasztási információk, külső hőmérséklet.
- a kezelői szolgálati helyre érkezett adatok tárolását legalább 1 hónap időtartamra biztosítani kell, azok visszakereshetők és nyomtathatók legyenek vonatazonosító, időpont, időintervallum szerint;
- az adatok külső adathordozóra történő átadását biztosítani kell.

B. MELLÉKLET

B. OSZTÁLY

A B. melléklet használata

Jelen melléklet bemutatja a Magyarországon használatban lévő vonatvédelmi, ellenőrző és figyelmeztető rendszert és rádiórendszert, amely az "A" osztályú vonatellenőrző rendszerek és rádiórendszerek bevezetésénél korábbi, és amely használata engedélyezett az európai hagyományos vasúti hálózat magyar szakaszán, a közlekedési hatóság által meghatározott sebességhatárig. Ez a "B" osztályú rendszer nem az egységesített európai specifikációk szerint került kidolgozásra, azonban a specifikációk meghatározása és fenntartása nem ütközik a jelen ÁME és egyéb jogszabály rendelkezéseivel – és különösen nem az érintett szabványokkal.

Az áttérési szakaszban, amikor ezt a rendszert fokozatosan felváltja az egységesített rendszer, szükség lesz a műszaki tervezési specifikációk kezelésére az átjárhatóság érdekében. Ez a közlekedési hatóság, az adott vasúti pályahálózat működtetője, illetve a vonatkozó rendszer beszállítójával együttműködő képviselőjének felelőssége, a transzeurópai nagysebességű és hagyományos vasúti rendszer ellenőrzési-irányítási ÁME-vel összhangban.

Azoknak a vasúti társaságoknak, amelyeknek ezen rendszerek közül egyet vagy többet fel kell szerelniük vonataikra, a közlekedési hatósághoz kell fordulniuk. A C. melléklet mindegyik vonalhoz megkövetel egy infrastruktúra-nyilvántartást, amely leírja a berendezés típusát és a kapcsolódó üzemelési intézkedéseket. A vasúti pályahálózat működtetője az infrastruktúra-nyilvántartáson keresztül gondoskodik a felügyelete alá tartozó pályamenti ellenőrző-irányító egység és a szabálykönyv közötti koherenciáról.

A közlekedési hatóság köteles közölni a vasúti társasággal azokat a tanácsokat, amelyek szükségesek egy biztonságos létesítmény beszerzéséhez, amely összeegyeztethető az ÁME-k és a C. melléklet követelményeivel egyaránt.

A "B" osztályú létesítményeknek tartalmazniuk kell lemaradási intézkedéseket, a C. melléklet előírásai szerint.

Jelen melléklet közli a "B" osztályú rendszerre vonatkozó alapvető információkat. Biztosítani kell a rendszer átjárhatóságának fenntartását, és az Európai Bizottsággal, illetve a tagállamokkal közölni kell az alkalmazásukhoz szükséges információkat, különös tekintettel a jóváhagyásuk szempontjából vonatkozó információkra.

1. rész: Vonatbefolyásolás-EVM

Leírás:

A vonatbefolyásolást biztosító EVM pályaföldali részével a magyarországi pályahálózat összes fővonala rendelkezik. Ezekre a vonalakra nézve mérlegelik az átjárhatóságot. A mozdonyok (vontatójárművek) nagy részére fel van szerelve az EVM.

A rendszer pályamenti része kódolt sínáramkörökből áll, amelyek egy vivőfrekvencián működve továbbítják az információkat. A vivőfrekvencia 100 %-os amplitúdómodulációval van kódolva, elektronikus kódoló használatával.

A kódolt sínáramkörök és a fedélzeti berendezés közötti adatátvitel a sínek fölött elhelyezett, indukciósan összekapcsolt légmagos letapogató antennatekercs útján történik.

Fő jellemzők:

- adatátvitel a pályáról a vonatokra:
 - 75 Hz vivőfrekvencia
 - amplitúdó modulációs kódok (100 %)
 - 7 kód (6 sebességekód)
- kijelzés a járművezetőnek:
 - fedélzeti jelzés
 - jelzések: megállj: engedélyezett sebesség a következő jelzőig (15, 40, 80, 120, MAX), nincs átvitel/hiba, tolatási üzemmód
- felügyelet:
 - sebességhatár
 - éberségi ellenőrzés 1550 méterenként, ha a tényleges sebesség kisebb, mint a megcélzott sebesség
 - éberségi ellenőrzés 200 méterenként, ha a tényleges sebesség nagyobb, mint a megcélzott sebesség
- Megállj jelzés
- tolatási üzemmód sebességkorlátozás
- reagálás:
 - vészfékezés kiváltása
 - ha a járművezető elmulasztja a reagálást
 - ha a sebességhatárt az éberségi jelzés után is túllépi, vagy
 - ha a megállj jelzést 15 km/h-nál nagyobb sebességgel haladja meg
 - tolatási üzemmódban a 40 km/h sebesség túllépése után azonnal (ebben az esetben a fék hangjelzés nélkül bekapcsol)
- kiegészítő funkciók:
 - megfutamodás elleni védelem
 - kényelmi funkció (annak jelzése, hogy a jelzőt szabadra állították és a vonat álló helyzetben van)

2. rész: Magyarországon használatban lévő vasúti rádiórendszerek

UIC rádió, 1-4 fejezet

Ez a föld–vonat rádió a UIC 751-3 kódban leírt műszaki előírásokat követi, 3. kiadás, 1.7.1984. Ez a nemzetközi vasúti forgalomban minimálisan szükséges részegység.

A UIC rádió egy analóg rádió, amely pálya menti és mobil (vonatfedélzeti) berendezéseket tartalmaz.

Az ezen alap-részegységnek megfelelő rádiórendszerek lehetővé teszik a szimplex és a duplex hangkommunikációt és az üzemeltetési jelzések (hangok) használatát, de nem alkalmasak szelektív hívásokra és adatátvitelre:

Fő jellemzők:

- frekvenciák:
 - vonat–föld irány: 457,450 MHz ..458,450 MHz
 - föld–vonat irány: - A-sáv: 467,400 MHz ..468,450 MHz
 - B-sáv: 447,400 MHz ..448,450 MHz (csak akkor használják, ha az A-sáv nem áll rendelkezésre).
- frekvenciatávolság: 25 kHz
- duplex frekvenciacsatolások: 10 MHz távolságra
- 4 csatorna csoportosítása, lehetőleg 62 .. 65 a nemzetközi forgalomhoz
- bilaterális vagy multilaterális megállapodás a használt frekvenciákról
- Érzékenység:
 - > 1 μ V > 20 dB jel–zaj arány mellett (mobil)
 - > 2 μ V (pályamenti)
- sugárzási teljesítmény:
 - 6 W mobil
 - 6 W pálya menti
- az antenna jellemzői:
 - $\lambda/4$ irányítatlan (mobil)
 - 4 méter a sín felett (mobil)
 - irányítatlan vagy irányított (pálya menti)
 - alagutakban sugárzó kábelek vagy nagyon pontosan irányított antennák (pálya menti)
- záróellenállás 50 ohm
- polarizáció:
 - függőleges
 - alagutakban, bármilyen polarizáció
- frekvenciaeltérés:
 - < 1,75 kHz az üzemeltetési hangjelzésekhez
 - < 2,25 kHz a hangkommunikációhoz
- üzemmódok:
 - 1. üzemmód: duplex üzemmód
 - 2. üzemmód: félduplex üzemmód
- csatornaváltás a fedélzeten:
 - manuálisan, a csatorna számának beírásával
 - automatikusan, a vevő feszültségétől függően
- üzemeltetési hangjelzések:
 - csatorna szabad: 2280 Hz
 - lehallgatás: 1960 Hz
 - ellenőrzés: 2800 Hz
 - figyelmeztetés: 1520 Hz

UIC rádió, 1–4. + 6. fejezet

Ez a föld–vonat rádió a 751-3 UIC kódban leírt műszaki előírásokat követi, 3. kiadás, 1.7.1984.

A UIC rádió egy analóg rádió, amely pálya menti és mobil (vonatfedélzeti) berendezéseket tartalmaz.

Az ezen alaprész-egységnek megfelelő rádiórendszerek lehetővé teszik a szimplex és a duplex hangkommunikációt és az üzemeltetési jelzések (hangok) használatát, valamint a szelektív hívásokat és az adatátvitelt:

Fő jellemzők:

- frekvenciák:
 - vonat–föld irány: 461,675 MHz ..461,950 MHz.
 - föld–vonat irány: 456,175 MHz ..456,450 MHz.
 - frekvenciatávolság: 25 kHz
 - duplex frekvenciacsatolások: 5,5 MHz távolságra
 - 4 csatornából álló csoport
- érzékenység:
 - > 1 μ V > 20 dB jel–zaj arány mellett (mobil)
 - > 2 μ V (pályamenti)
- sugárzási teljesítmény:
 - 10 W mobil
 - 10 W pálya menti
- az antenna jellemzői:
 - $\lambda/4$ irányítatlan (mobil)
 - 4 méter a sín felett (mobil)
 - irányítatlan vagy irányított (pálya menti)
 - alagutakban sugárzó kábelek vagy nagyon pontosan irányított antennák (pálya menti)
- záróellenállás 50 ohm
- polarizáció:
 - függőleges
 - alagutakban, bármilyen polarizáció
- frekvenciaeltérés:
 - < 1,75 kHz az üzemeltetési hangjelzésekhez
 - < 2,25 kHz a hangkommunikációhoz
- üzemmódok:
 - "A" üzemmód, duplex üzemmód hang- és adatátvitelhez
 - "B" üzemmód, duplex üzemmód csak hangátvitelhez
 - "C" üzemmód, szimplex üzemmód csak hangátvitelhez
- csatornaváltás a fedélzeten:
 - manuálisan, a csatorna számának beírásával
 - automatikusan, a vevő feszültségétől függően
- üzemeltetési hangjelzések:
 - szabad vonalhang: 2280 Hz
 - általános hívóhang: 1960 Hz
 - ellenőrző hang: 2800 Hz
 - vészhelyzeti hívóhang: 1520 Hz
- telegramstruktúra:
 - szinkronfejléc: 1111 1111 0010
 - 6 decimális vonatszám BCD kódolással
 - 2 információs hely, mindegyiken 4 bit
 - 7 bit redundanciakód, többtagú: 1110 000 1 (H=4)
- telegramátvitel:
 - 600 bit/sec
 - FSK, "0" = 1700 Hz, "1" = 1300 Hz
- üzenetek:
 - pályamenti–vonat irány:
 - CTC a járművezetőnek
 - forró csapágy

- 9. sz. utasítás (a távoli PA-hoz használják, a 8100 osztályú villamos motorvonatokon)
 - a következő jelzőnél meg kell állni
 - a következő állomáson meg kell állni
- 5. sz. utasítás (jelenleg nincs használatban)
- 6. sz. utasítás (jelenleg nincs használatban)
- 7. sz. utasítás (jelenleg nincs használatban)
- megállás veszély esetén
- teszt
- vonat-pályamenti irány:
 - teszt
 - járművezető
 - őr
 - szabályozó (PABX)
 - akadály a pályán
 - visszaigazolás
 - indulásra kész
 - meghaladás
 - menet közbeni féküzem-leoldás
 - 1. fenntartott üzenet
 - 2. fenntartott üzenet
 - vészhelyzeti hívás
 - "B" üzemmód hívás

3. rész: Az "A" és a "B" rendszer közötti átmenet mátrixa (jelzés)

A MÁTRIX célja

Ez a MÁTRIX közöl egy szöveget az európai nagy sebességű és hagyományos vasúthálózat átjárhatóságával kapcsolatos átmenet hatóköréről.

Bevezetés

A következő mátrix közli a lehetséges átmenetek áttekintését a jelen mellékletben meghatározott "B" osztályú rendszer között, valamint az "A" és a "B" osztályú rendszerek között.

A mátrix nem nevez meg műszaki megoldásokat sem az ERTMS/ETCS rendszerre, sem pedig a jelen mellékletben meghatározott STM-ekre nézve. Ezek vagy az ellenőrző-irányító alrendszerének műszaki specifikációi között (amelyekre a nagy sebességű és hagyományos transzeurópai vasúti rendszerek ellenőrző-irányító ÁME-k 5. fejezetei hivatkoznak), vagy pedig a "B" osztályú rendszerek vonatkozó nemzeti dokumentációiban, vagy az STM-ekben vannak dokumentálva. Meg kell jegyezni, hogy a mátrix nem határoz meg semmiféle kiegészítő műszaki követelményt sem az ERTMS/ETCS, sem pedig az STM-ekre nézve. A mátrix csak azokról az átmenetekről közöl információkat, amelyek a nagy sebességű és a hagyományos vasúthálózatokon megtörténhetnek.

A mátrix eszközül szolgálhat a műszaki és gazdasági döntések támogatásához, a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv megvalósítása során.

Ami a két "B" osztályú rendszer közötti átmeneteket illeti, az átjárhatóságnak az a követelménye, hogy az átmenet műszaki megoldása ne ütközzön az ÁME-kkel, és különösen hogy összhangban álljon az ERTMS/ETCS rendszer kapcsán említett dokumentációkkal. Ki kell jelentenünk, hogy a tényleges 1. osztályú specifikáció csak az STM átmeneteket támogatja (lásd az SRS 5.10 szakaszát, különös tekintettel az 5.10.3.11. és a 7.4.2.9. szakaszra). A két "B" osztályú rendszer közötti átmenet üzemeltetési szabályozását nemzeti kérdésnek tekintjük.

Az átmenet mátrixa

A mátrix értelmezése

A mátrix átlós sorai felsorolják a nagy sebességű és hagyományos transzeurópai vasúti hálózat kapcsán vonatkozó "A" osztályú és összes "B" osztályú rendszert.

A mátrix mindegyik mezője ki van töltve, vagy egy számmal (ami azt jelzi, hogy az átmenet engedélyezhető az abban az oszlopban/sorban szereplő rendszerek között, amelyekben a mező előfordul), vagy szürke színnel, annak jelzésére, hogy nem létezik átmenet, és nem is terveznek átmenetet.

A szám az átmenet specifikációiért és a kapcsolódó eljárásokért felelős országok számát jelzi.

Az "A" és a "B" osztályú rendszerek közötti átmenetet (első oszlop) a RÉSZEGYSÉG 35 számú dokumentumban leírtak szerint kell végrehajtani.

Példa:

ETCS 1–3 szint			
	„A” rendszer		
	3	„B” rendszer	
			„C” rendszer

A rendszerek közötti átmenet

Ha végrehajtanak egy ETCS STM átmenetet, a Részegység-035 dokumentumban meghatározott feltételeket kell alkalmazni.

Rendszerek közötti átmenet ("A" és "B" osztály)

A mátrix meghatározza a szükséges üzemeltetési átmeneteket. Üzemeltetési átmenetnek azt nevezzük, amikor az egyik rendszer átveszi a vonat felügyeletének felelősségét egy másik rendszertől. Ilyen átmenetek során a járművezető általában a következőket tapasztalhatja:

- megváltozik a vonatmozgás felügyeletének módja,
- megváltozik a járművezető és a rendszer közötti együttműködés módja.

[illegible]

C. MELLÉKLET

Vonalspecifikus jellemzők és vonatspecifikus jellemzők, amelyeket a nyilvántartásoknak tartalmazniuk kell a 2001/16/EK irányelv 24. cikke szerint

Általános követelmények

A 7. fejezet rendelkezései szerint a jelen mellékletben meghatározott vonalspecifikus jellemzőket a vasúti pályahálózat-működtetőnek fel kell vennie az infrastruktúra-nyilvántartásba.

A 7. fejezet rendelkezései szerint a jelen mellékletben meghatározott vonatspecifikus jellemzőket a vasúti társaságnak fel kell vennie a gördülőállomány-nyilvántartásába.

A 6.2. szakasz szerint, a vonat üzemeltetésének (közlekedtetésének) előfeltételeként, a vonatkozó gördülőállomány-nyilvántartásokat és infrastruktúra-nyilvántartásokat össze kell hasonlítani az átjárhatóság szempontjából.

A C. melléklet az ellenőrző-irányító egységek azon szempontjaival foglalkozik, amelyek sem az A., sem pedig a B. mellékletben nem szerepelnek, valamint az "A" és a "B" osztályú rendszerekhez és interfészekhez engedélyezett lehetőségekkel (lásd: D. melléklet, 1. ábra).

Az RS-nek a vonatérzékelési rendszerek működésével kapcsolatos különleges feltételeit fel kell tüntetni a nyilvántartásban.

Infrastruktúra-nyilvántartás

Jelen ÁME a felszerelések, funkciók és infrastruktúrával kapcsolatos értékek több lehetőségét figyelembe veszi. Ezen kívül, ha az ÁME követelményei nem fedik le a teljes pályamenti ellenőrző-irányító egységet, a vasúti pályahálózat működtetője meghatározhat különleges követelményeket a meglévő műszaki rendszerekre és különösen a különleges üzemeltetési követelmények alkalmazására nézve.

Az ilyen jellegű követelmények például a következőkre vonatkozhatnak:

- az A. mellékletben felsorolt műszaki összeegyeztethetőségi követelmények keretének kiválasztása,
- a B. mellékletben felsorolt műszaki összeegyeztethetőségi követelmények keretének kiválasztása,
- EMC-értékek (olyan berendezések használata miatt, amelyeket az ÁME követelményei nem fednek le, például tengelyszámláló rendszerek),
- klimatikus viszonyok és fizikai feltételek a vonal mentén.

Ezeket a követelményeket a vasúti társaságok rendelkezésére kell bocsátani és nekik használniuk kell, egy vonalspecifikus kézikönyv (útvonalkönyv) formájában (Infrastruktúra-nyilvántartás), amely más ÁME-k egyéb sajátosságait is tartalmazhatja (pl. a Forgalmi műveletek és forgalomirányítás ÁME szerepel a B. mellékletben szereplő rendszerek és a korlátozott üzemmódok szabálykönyvében is).

Az infrastruktúra-nyilvántartás vonatkozhat kifejezetten egy vonalra, vagy vonalak olyan csoportjára, amelyek azonos jellemzőkkel rendelkeznek.

Az a cél, hogy az infrastruktúra-nyilvántartásban és a gördülőállomány-nyilvántartásban meghatározott követelmények és jellemzők összhangban álljanak az ÁME-kkel; és ami a legfontosabb: nem akadályozhatják az átjárhatóságot.

A gördülőállomány nyilvántartása

Jelen ÁME előírja a vasúti társaság számára bizonyos, a vonat típusával kapcsolatos berendezések, funkciók és értékek kiválasztását. Ezen kívül, mivel az ÁME követelményei nem fedik le a teljes fedélzeti ellenőrző-irányító egységet, a a vasúti pályahálózat működtetőjének szüksége lesz további információkra a "B" osztályú rendszerek használatáról és a vonat azon jellemzőiről, amelyek a pályamenti nem "B" osztályú rendszerek tekintetében vonatkoznak. Ezek az információk például a következőkre vonatkozhatnak:

- az A. mellékletben felsorolt műszaki összeegyeztethetőségi követelmények keretének kiválasztása,
- a B. mellékletben felsorolt műszaki összeegyeztethetőségi követelmények keretének kiválasztása,
- EMC-értékek (olyan berendezések használata miatt az érintett vonalakon, amelyeket az ÁME követelményei nem fednek le,
- a vonat olyan geometriai és elektromos paraméterei mint a hosszúság, maximális tengelytávolság a vonaton, a vonat első és utolsó kocsija kinyúlásának hossza, maximális elektromos ellenállás a tengelyre szerelt kerekek között (az A. melléklet 1. függelék kapcsán (a gördülőállomány azon jellemzői, amelyek szükségesek a vonatérzékelési rendszerrel való összeegyeztethetőséghez) a sínáramkör felépítése miatt),
- fékezési paraméterek "A" osztályú rendszer esetén,
- fékezési paraméterek "B" osztályú rendszerek esetén,
- általános fékezési paraméterek,
- féktípusok,
- felszerelt örvényáramú vágányfék,
- felszerelt mágnesfék,
- azok a klimatikus viszonyok és fizikai feltételek, amelyek között a vonatnak működnie kell.

Ezeket az információkat a vasúti pályahálózat-működtetők rendelkezésére kell bocsátani és nekik használniuk kell egy vonatspecifikus kézikönyv formájában (gördülőállomány-nyilvántartás), amely foglalkozhat a vonat olyan kiegészítő funkcióinak lehetőségével vagy szükségességével, amelyeknek az ellenőrző-irányító rendszeren keresztül kezelhetőnek vagy kezelendőnek kell lenniük, pl. áthaladás áramellátás nélküli szakaszokon, sebességcsökkentés különleges körülmények között, a vonat és a vonal jellemzőitől (alagutak) és más ÁME-k sajátosságaitól függően.

A gördülőállomány-nyilvántartás vonatkozhat kifejezetten egy vonatra, vagy vonatok olyan kategóriájára, amelyek azonos jellemzőkkel rendelkeznek.

A különleges jellemzők és követelmények felsorolása

Az alábbiakban felsoroljuk az infrastruktúra-nyilvántartásra és a gördülőállomány-nyilvántartásra vonatkozó kötelező követelményeket, a speciális követelmények kellően részletes leírása és az átjárhatóság megkönnyítése érdekében. A felsorolás

csak a műszaki kérdésekkel foglalkozik, az üzemeltetési követelmények az ÁME forgalmi műveletek és forgalomirányítás című dokumentumban szerepelnek.

A követelményeknek egy szabvány alkalmazásával lehet megfelelni. Ebben az esetben az érintett hivatkozást meg kell adni ezekben a kézikönyvekben.

Ellenkező esetben minden különleges követelményt (mérési módszereket) bele kell illeszteni a gördülőállomány-nyilvántartásba és az infrastruktúra-nyilvántartásba, vagy pedig csatolni kell hozzájuk.

A "B" osztályú rendszerek esetében az adott rendszert üzemeltető által végrehajtott és a közlekedési hatóság által jóváhagyott mérések érvényesek. Az infrastruktúra-nyilvántartásnak a következő elemeket kell tartalmaznia:

- felelős tagállam,
- a B. mellékletben szereplő alrendszer megnevezése,
- verziószám és az üzembe helyezés dátuma,
- a rendszer korlátozásainak tulajdonítható sebességkorlátozások és más, "B" osztályú különleges feltételek/követelmények,
- további részletek az alábbi felsorolások szerint.

A speciális műszaki jellemzők, valamint az átjárható vonallal és az átjárható vonattal kapcsolatos követelmények felsorolása

N	Infrastruktúra-nyilvántartás	Gördülőállomány-nyilvántartás
1	- Infrastruktúra-kezelő ^[1] - Ország ^[1] - A vonalszakasz határpontja 1 ^[1] - A vonalszakasz határpontja 2 ^[1] - A CCS pálya menti egység egyes részei esetében (EIRENE funkciók és interfészek, ETCS/ERTMS funkciók és interfészek, vonatérzékelési rendszer, forrócsapágy-észlelő, EMC), ha fokozatosan kerültek felszerelésre: - EK-hitelesítés (igen vagy nem) - a megfelelőségi tanúsítvány dátuma (az első és az utolsó feltüntetése) - bejelentett szervezet: első/utolsó - az EK-hitelesítési tanúsítvány dátuma (az első és az utolsó feltüntetése) - az üzembe helyezés dátuma (az első és az utolsó feltüntetése) - Megjegyzések (ha nincs EK-hitelesítés, különleges esetek, ...)	- Tulajdonos ^[1] - a szerelvény vagy a jármű nemzeti száma ^[1] - szerelvény esetén a szerelvény egyes kocsijainak nemzeti száma ^[1] - A CCS fedélzeti egység egyes részei esetében (EIRENE funkciók és interfészek, ETCS/ERTMS funkciók és interfészek), ha fokozatosan kerültek felszerelésre: - EK-hitelesítés (igen vagy nem) - a fedélzeti ellenőrző-irányító egység megfelelőségi tanúsítványának dátuma (az első és az utolsó feltüntetése) - bejelentett szervezet: első/utolsó - a fedélzeti ellenőrző-irányító egység EK-hitelesítési tanúsítványának dátuma (az első és az utolsó feltüntetése) - a fedélzeti ellenőrző-irányító egység üzembe helyezésének dátuma (az első és az utolsó feltüntetése) - Megjegyzések (ha nincs EK-hitelesítés, különleges esetek, ...)
2	a) Felszerelt pályamenti ERTMS/ETCS alkalmazási szint(ek) és kiegészítő funkciók, amelyek a fedélzeten is szükségesek, fel nem szerelt pálya menti funkciók (pl. tolatás), alkalmazandó nemzeti értékek és a rendszer verziószáma, ide számítva az adott verzió üzembe helyezésének dátumát; b) ERTMS/GSM-R rádió, kiegészítő funkciók, az FRS-ben meghatározottak szerint, valamint a rendszer verziószáma, ide számítva az adott verzió üzembe helyezésének dátumát.	a) az ERTMS/ETCS alkalmazási szintje, felszerelt kiegészítő funkciók és a rendszer verziószáma, ide számítva az adott verzió üzembe helyezésének dátumát; b) ERTMS/GSMR rádió, kiegészítő funkciók, az FRS-ben meghatározottak szerint, valamint a rendszer verziószáma, ide számítva az adott verzió üzembe helyezésének dátumát.

N	Infrastruktúra-nyilvántartás	Gördülőállomány-nyilvántartás
3	Az ERTMS/ETCS 1. szint esetén, feltöltési funkcióval: melyik műszaki megvalósításra van szükség a gördülőállományhoz.	Az ERTMS/ETCS 1. szint esetén, feltöltési funkcióval: melyik műszaki megvalósítást használják.
4	Tüntessék fel a) mindegyik "B" osztályú vonatvédelmi, ellenőrző és riasztó rendszert, és b) mindegyik "B" osztályú rádiórendszert, amely fel van szerelve az átjárható vonalra, a verziószámot (ide számítva ezen verziók érvényességének időtartamát, és hogy szükség van-e egynél több aktív rendszerre egy időben, valamint a felelős tagállamot).	Tüntessék fel a) mindegyik "B" osztályú vonatvédelmi, ellenőrző és riasztó rendszert, és b) mindegyik "B" osztályú rádiórendszert, amely fel van szerelve az átjárható vonatra, a verziószámot (ide számítva ezen verziók érvényességének időtartamát, és hogy szükség van-e egynél több aktív rendszerre egy időben, valamint a felelős tagállamot).
5	A különféle "B" osztályú vonatvédelmi, ellenőrzési és figyelmeztető rendszerek közötti átkapcsolás különleges műszaki feltételeit. Az ERTMS/ETCS és a "B" osztályú rendszerek közötti átkapcsolás különleges műszaki feltételeit.	A különféle "B" osztályú vonatvédelmi, ellenőrzési és figyelmeztető rendszerek közötti átkapcsolás megvalósított különleges fedélzeti műszaki feltételeit.
6	A különféle rádiórendszerek közötti átkapcsolás különleges műszaki feltételeit.	A különféle megvalósított fedélzeti rádiórendszerek közötti átkapcsolás különleges műszaki feltételeit.
7	Műszaki korlátozott üzemmódok: a) ERTMS/ETCS; b) "B" osztályú vonatvédelmi, ellenőrző és riasztó rendszerek; c) "B" osztályú rádiórendszerek; d) pályamenti biztosítóberendezés.	Rendelkezésre álló műszaki korlátozott üzemmódok: a) ERTMS/ETCS; b) "B" osztályú vonatvédelmi, ellenőrző és riasztó rendszerek; c) "B" osztályú rádió-rendszerek.
8	A korlátozott fékezési teljesítmény miatt elrendelt sebességcsökkentéseket, pl. a rendelkezésre álló féktávolságok és a következő gradiensek miatt: a) ERTMS/ETCS üzemmódok; b) "B" osztályú vonatvédelmi, ellenőrző és riasztó rendszerek. A "B" osztályú rendszerek üzemeltetésére vonatkozó, a vonatokra nézve vonatkozó nemzeti műszaki szabályok (pl. a fékezési teljesítményekre vonatkozó követelmények, az 512. számú UIC ismertetőfüzetnek megfelelő adatok, 8. kiadás, 1979. 01. 01. és a két módosítás), ...).	a) A vonat jellemzőivel kapcsolatos és az ellenőrzés-irányítás által felügyelendő sebességcsökkentések; b) a fékezési jellemzők betáplálandó adatai az ERTMS/ETCS, valamint a "B" osztályú vonatvédelmi, ellenőrző és figyelmeztető rendszerek esetén.
9	A pálya menti ellenőrző-irányító berendezések érzékenysége a vonatok kisugárzására, az elektromágneses összeegyeztethetőség szempontjából, a vonatok bebocsátása tekintetében. Meg kell határozni, ahol rendelkezésre áll, az európai szabványok (MSZ EN 50238 és más jövőbeni szabványok – meghatározandó) szerint, hogy megfeleljen a biztonsági és megbízhatósági/rendelkezésre-állási célkitűzéseknek. Örvényáramú vágányfék használatának engedélyezhetősége (típusok). Mágnesfék használatának engedélyezhetősége (típusok).	A vonat elektromágneses kisugárzása, a vonat bebocsátása figyelembevételével, az elektromágneses összeegyeztethetőség szempontjából. Meg kell határozni, ahol rendelkezésre áll, az európai szabványok (MSZ EN 50238 és más jövőbeni szabványok – meghatározandó) szerint, hogy megfeleljen a biztonsági és megbízhatósági/rendelkezésre-állási célkitűzéseknek. Felszerelt örvényáramú vágányfék (típus). Felszerelt mágnesfék (típus).

N	Infrastruktúra-nyilvántartás	Gördülőállomány-nyilvántartás
10	Klimatikus viszonyok és fizikai feltételek a vonal mentén. Az A. melléklet A5 hivatkozás szerint.	Azok a klimatikus viszonyok és fizikai feltételek, amelyek között a fedélzeti egység működhet. Az A. melléklet A4 hivatkozás szerint.
11	A megvalósított derogációkkal kapcsolatos műszaki megoldások követelményeit a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv szerint kell leírni.	A megvalósított derogációkkal kapcsolatos műszaki megoldások szabályait a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv szerint kell leírni.
12	HABD	
13	A pályaszakasz minimális hossza. Minimális távolság a pályaszakasz vége és a biztonsági határpont között. Minimális távolságkülönbség a szomszédos pályaszakaszok ellentétes végei között. A sínáramkör minimális áthidalási érzékenysége. Örvényáramú vágányfékek használata. Mágneses fékek használata. Korlátozatlan homokszórás engedélyezve (igen, vagy a korlátozások leírása).	Maximális távolság a szomszédos kerékpárok között. Maximális távolság az első és az utolsó kerékpár között. Minimális tengelytávolság. Minimális kerékszélesség. Kerékabroncs minimális magassága. Minimális nyomkarima-szélesség. Minimális nyomkarima-magasság. Minimális tengelyterhelés. A kerekek anyaga. A kerékpár ellentétes oldali kerekei közötti maximális ellenállás. A jármű minimális impedanciája. Maximális homokszórási output. A homokszórás járművezető általi felülbírálásának lehetősége. Örvényáramú vágányfékek használata. Fel van szerelve két pár vasúti súrlódósos áramszedővel, amelyek elektromos talapzata közötti távolság legalább 16000 mm.
14	Különleges esetek	

[1] Csak tájékoztatásul, ez a vonatkozó nyilvántartás bevezetésének része lesz és a nyilvántartás megjelenésekor törlésre kerül.

D. MELLÉKLET

Ellenőrzési-irányítási ÁME (hagyományos vasúti rendszer)
Ez az ábra csak az alapelvet szemlélteti

8. ábra

Ellenőrző-irányító és jelzőrendszerek			
	Ellenőrző-irányító alrendszer		
	Fedélzeti egység	Pályamenti egység	
	CC fedélzeti (A. melléklet)	CC pályamenti (A. melléklet)	
	CC fedélzeti (B. melléklet)	CC pályamenti (B. melléklet)	
A CC fedélzeti egység nemzeti része	CC fedélzeti (C. melléklet)	CC pályamenti (C. melléklet)	A CC pályamenti egység nemzeti része
Fedélzeti		Pályamenti	

E. MELLÉKLET

Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek moduljai

B. modul: Típusvizsgálat

1. A modul az eljárásnak azt a részét írja le, amelynek során a bejelentett szervezet igazolja és tanúsítja, hogy a tervezett termelés típusa és fajtája megfelel a vonatkozó ÁME rendelkezéseinek.

2. Az EK típusú vizsgálatra vonatkozó kérelmet a gyártó cégnek vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselőjének kell benyújtania.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a gyártó cég neve és címe, illetve ha a kérelmet a meghatalmazott képviselő nyújtja be, akkor az ő neve és címe,
- írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet,
- a 3. pontban ismertetett műszaki dokumentáció.

A kérelmező köteles a bejelentett szervezet rendelkezésére bocsátani egy, a tervezett termelés szempontjából reprezentatív mintát (a továbbiakban "típus").

A típus lefedheti a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem több változatát is, feltéve ha a változatok közötti különbségek nem érintik az ÁME rendelkezéseit.

A bejelentett szervezet szükség esetén további mintákat kérhet a vizsgálati program végrehajtásához.

Ha a típusvizsgálati eljárás során nem igénylik típustesztek végrehajtását, és a műszaki dokumentáció elégséges módon meghatározza a típust (a 3. pontban leírtak alapján), a bejelentett szervezet megállapodhat arról, hogy nem kéri minták rendelkezésre bocsátását.

3. A műszaki dokumentációnak biztosítania kell, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfeleljen a vizsgálandó ÁME követelményeinek. Tartalmaznia kell, a vizsgálatra vonatkozó mértékben, a kölcsönösen átjárható rendszerelem tervezésére, a gyártására, a karbantartására és üzemeltetésére vonatkozó előírásokat.

A műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

- általános típusleírás,
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, áramkörök stb.,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezési és gyártási adatainak, karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem rendszerkörnyezetbe való integrációjának feltételei (alegység, szerkezeti egység, alrendszer) és az interfészre vonatkozó szükséges feltételek,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem használati és karbantartási feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),

- műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat a vonatkozó rendelkezésekkel együtt, amelyeket teljes mértékben vagy részben alkalmaztak,
- az ÁME követelményeinek teljesítése érdekében alkalmazott megoldások leírása, ha nem alkalmazták teljes mértékben az európai előírásokat,
- az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei,
- tesztjelentések.

4. A bejelentett szervezet köteles elvégezni az alábbiakat:

4.1. Megvizsgálja a műszaki dokumentációt.

4.2. Ellenőrzi, hogy a teszthez igényelt mintát (mintákat) a műszaki dokumentációnak megfelelően gyártották-e, valamint típusvizsgálatokat végez, vagy végeztet el, az ÁME és/vagy a vonatkozó európai előírások rendelkezéseivel összhangban.

4.3. Amennyiben az ÁME a terv felülvizsgálatát írja elő, végrehajtja a tervezési módszerek, eszközök és eredmények vizsgálatát, és ez alapján értékeli, hogy a tervezési folyamat végén képesek-e eleget tenni a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozó megfelelőségi követelményeknek.

4.4. Ha az ÁME a gyártási folyamat felülvizsgálatát írja elő, elvégzi a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek gyártásához tervezett gyártási folyamat vizsgálatát, hogy az alkalmas-e a termék-megfelelőség biztosítására, és/vagy ellenőrzi a gyártó által a tervezési folyamat befejezésekor végzett felülvizsgálatot.

4.5. Azonosítja az ÁME és az európai előírások vonatkozó rendelkezései szerint, illetve azok figyelembevétele nélkül tervezett elemeket.

4.6. Elvégzi vagy elvégezteti a megfelelő vizsgálatokat és a szükséges teszteket a 4.2., 4.3. és a 4.4. pont rendelkezései értelmében, hogy megállapítsa, a gyártó a megfelelő európai előírások betartását választotta-e, és ezeket tényleg betartotta-e.

4.7. Elvégzi vagy elvégezteti a megfelelő vizsgálatokat és a szükséges teszteket a 4.2., 4.3. és a 4.4. pont rendelkezései értelmében, hogy meghatározza azokat a területeket, ahol nem tartották be a vonatkozó európai előírásokat, és megállapítsa, hogy a gyártó által alkalmazott megoldások megfelelnek-e az ÁME követelményeinek.

4.8. Megállapodik a pályázóval arról, hogy hol végzik el a vizsgálatokat és a szükséges teszteket.

5. Amennyiben a típus megfelel az ÁME-nak, a bejelentett szervezet típusvizsgálati tanúsítványt ad ki a kérelmezőnek. A tanúsítványnak tartalmaznia kell a gyártó nevét és címét, a vizsgálat végkövetkeztetéseit, az érvényesség feltételeit, valamint a jóváhagyott típus azonosításához szükséges adatokat. Az érvényességi idő nem lehet hosszabb öt évnél.

A műszaki dokumentáció vonatkozó részeinek listáját mellékelni kell a tanúsítványhoz, és a bejelentett szervezetnek meg kell tartania egy példányt.

Ha a gyártó vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője által igényelt típusvizsgálati tanúsítvány kiadását elutasítják, a bejelentett szervezetnek részletesen közölnie kell az elutasítás okát.

Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.

6. A kérelmező köteles tájékoztatni a típusvizsgálati tanúsítvánnyal kapcsolatos műszaki dokumentációt megőrző bejelentett szervezetet a jóváhagyott termékre vonatkozó minden olyan módosításról, amelyhez további jóváhagyás szükséges, mivel az érintheti az ÁME követelményeinek való megfelelést vagy a termékhez előírt használati feltételeket. Ebben az esetben a bejelentett szervezet csak azokat a vizsgálatokat és teszteseteket köteles elvégezni, amelyek vonatkozóak és szükségesek a változás(ok)hoz.

Ez a további jóváhagyás az eredeti típusvizsgálati tanúsítvány kiegészítéseként, illetve a régi tanúsítvány visszavonását követően új tanúsítvány kiállításával adható meg.

7. Ha nem történtek módosítások a 6. pontban említettek szerint, a lejáró tanúsítvány érvényességét egy újabb érvényességi időtartamra meg lehet hosszabbítani.

A pályázó írásos igazolással kérelmezheti a meghosszabbítást, amelyben nyilatkozik arról, hogy nem történtek ilyen jellegű módosítások, és a bejelentett szervezet az 5. pontban leírtak szerint meghosszabbítja a tanúsítványt egy újabb érvényességi időtartamra, ha nincsenek a birtokában az igazolással ellentétes információk.

Az eljárás megismételhető.

8. Valamennyi bejelentett szervezet köteles közölni a többi bejelentett szervezettel a kiadott, visszavont vagy elutasított típusvizsgálati tanúsítványokkal és kiegészítésekkel kapcsolatos információkat.

9. A többi bejelentett szervezet kérésre másolatokat kaphat a kiadott típusvizsgálati tanúsítványokról és/vagy azok kiegészítéseiről. A tanúsítványok mellékleteit (lásd az 5. pontot) a többi bejelentett szervezet rendelkezésére kell bocsátani.

10. A gyártó cégnek, illetve a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselőjének a műszaki dokumentációval együtt meg kell őriznie a típusvizsgálati tanúsítványok és azok kiegészítései másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő tíz évig.

Ha sem a gyártó cég, sem annak meghatalmazott képviselője nincs bejegyezve a Közösség területén, a műszaki dokumentációt annak a személynek kell megőriznie, aki forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet a Közösség területén.

D. modul: Termelési minőségkezelési rendszer

1. A modul az eljárás azon részét írja le, amelynek során a gyártó cég vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője, aki teljesíti a 2. pontban leírt kötelezettségeket, biztosítja és kijelenti, hogy az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak, valamint a vonatkozó ÁME követelményeinek.

2. A gyártó cég köteles jóváhagyott minőségkezelési rendszert működtetni a termelésre, a végső termékellenőrzésre és a tesztelésre vonatkozóan a 3. pont előírásai alapján, és ugyanezen pont rendelkezései értelmében ellenőrzés alá kell vetnie magát.

3. Minőségkezelési rendszer

3.1. A gyártónak kérelmeznie kell az általa választott bejelentett szervezetnél minőségkezelési rendszere vizsgálatát az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a tervezett kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre jellemző termék kategória adatai,
- a minőségkezelési rendszerre vonatkozó dokumentáció,
- a jóváhagyott típus műszaki dokumentációjának és a B modul típusvizsgálati eljárásának befejezése után kibocsátott típusvizsgálati tanúsítványnak a másolata,
- írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet.

3.2. A minőségkezelési rendszernek biztosítania kell, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelnek a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak, valamint a vonatkozó ÁME követelményeinek.

A gyártó által elfogadott összes elemet, követelményt és rendelkezést szisztematikus és rendezett módon dokumentálni kell leírt alapelvek, eljárások és utasítások formájában. A minőségkezelési rendszer dokumentációjának tartalmaznia kell a minőségbiztosítási programok, tervek, kézikönyvek és jegyzőkönyvek konzisztens magyarázatát.

Megfelelő leírást kell tartalmaznia különösen a következőkre vonatkozóan:

- minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés,
- a vezetőség felelősségi körei és hatáskörei a termékminőséggel kapcsolatban,
- az alkalmazandó gyártási, minőség-ellenőrzési és minőségkezelési technikák, folyamatok és szisztematikus intézkedések,
- gyártás közben és azt követően elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága,
- minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képzéséről szóló jelentések stb.,
- ellenőrző eszközök az előírt termékminőség elérésére vonatkozóan, valamint a minőségkezelési rendszer hatékony üzemeltetése.

3.3. A bejelentett szervezet a minőségkezelési rendszer vizsgálata alapján megállapítja, hogy az megfelel-e a 3.2. pontban rögzített követelményeknek.

Feltételezi a követelményeknek való megfelelést, ha a gyártó olyan EN/ISO 9001-2000 minőségbiztosítási rendszert valósít meg a termelés, a végtermék-ellenőrzés és a tesztelés területén, amely figyelembe veszi annak a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemnek a konkrét jellemzőit, amelyre vonatkozóan a minőségbiztosítási rendszert megvalósították.

Ha a gyártó tanúsított minőségkezelési rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a vizsgálat során.

A felülvizsgálatnak kifejezetten arra a termékkategóriára kell vonatkoznia, amely a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre jellemző. Az ellenőrzést végző csoport legalább egy tagjának tapasztalattal kell rendelkeznie az érintett termék technológiai vizsgálatában. Az értékelési eljárás tartalmazza a gyártó létesítményeinek vizsgálati célú bejárását.

A határozatról értesíteni kell a gyártó céget. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat végkövetkeztetéseit és az indoklással ellátott vizsgálati határozatot.

3.4. A gyártónak vállalnia kell a jóváhagyás szerinti minőségkezelési rendszer üzemeltetéséből eredő kötelezettségek teljesítését, és azt, hogy a rendszert oly módon tartja fenn, hogy az továbbra is megfelelő és hatékony maradjon.

A gyártó vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője köteles tájékoztatni a minőségkezelési rendszert jóváhagyó bejelentett szervezetet a minőségkezelési rendszert érintő módosítási szándékáról.

A bejelentett szervezetnek értékelnie kell a javasolt módosításokat, és el kell döntenie, hogy a módosított minőségkezelési rendszer továbbra is elegendő-e a 3.2. pont követelményeinek, vagy újbóli értékelésre van szükség.

Határozatáról értesítenie kell a gyártót. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat végkövetkeztetéseit és az indoklással ellátott vizsgálati határozatot.

4. A minőségkezelési rendszer felügyelete a bejelentett szervezet felelősségi körébe tartozik.

4.1. A felügyelet célja annak biztosítása, hogy a gyártó megfelelő módon teljesítse a jóváhagyott minőségkezelési rendszerből adódó kötelezettségeit.

4.2. A gyártónak lehetővé kell tennie, hogy a bejelentett szervezet ellenőrzés céljából beléphessen a gyártási, ellenőrzési, tesztelési és tárolási helyekre, és rendelkezésére kell bocsátania minden szükséges információt, különös tekintettel a következőkre:

- a minőségkezelési rendszer dokumentációja,
- minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képzéséről szóló jelentések stb.

4.3. A bejelentett szervezetnek időszakos felülvizsgálatokat kell végrehajtania, amellyel igazolható, hogy a gyártó fenntartja és alkalmazza a minőségkezelési rendszert, és felülvizsgálati jelentést kell készítenie a gyártó cég részére.

A felülvizsgálatot legalább évente egyszer el kell végezni.

Ha a gyártó tanúsított minőségkezelési rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi az ellenőrzés során.

4.4. A bejelentett szervezet szűrőpróbaszerű látogatásokat is tehet a gyártó cégnél. A bejárások alkalmával a bejelentett szervezet, ha szükséges, tesztek végezhet el, illetve végeztethet el, annak ellenőrzésére, hogy a minőségkezelési rendszer megfelelően működik. A bejelentett szervezet bejárási jelentést, illetve teszt végrehajtása esetén tesztjelentést készít a gyártó cég részére.

5. Valamennyi bejelentett szervezet köteles közölni a többi bejelentett szervezettel a minőségkezelési rendszerre vonatkozóan kiadott, visszavont vagy elutasított jóváhagyásokkal kapcsolatos adatokat.

A többi bejelentett szervezet kérésre másolatokat kaphat a minőségkezelési rendszerhez kiadott jóváhagyásokról.

6. A gyártó köteles az utolsó termék gyártásától számított tíz évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé tenni az alábbiakat:

- a 3.1. pont második bekezdésében hivatkozott dokumentáció,
- a 3.4. pont második bekezdésében hivatkozott módosítás,
- a bejelentett szervezetnek a 3.4., 4.3. és 4.4. pont utolsó bekezdésében említett határozatai és jelentései.

7. A gyártó cégnek, illetve a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselőjének ki kell állítania az EK megfelelőségi nyilatkozatot a kölcsönös átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozóan. A nyilatkozatnak legalább az 1996/48/EK vagy a 2001/16/EK irányelv IV. melléklete (3) bekezdésében előírt adatokat tartalmaznia kell. Az EK megfelelőségi nyilatkozatot és az azt kísérő dokumentumokat dátummal és aláírással kell ellátni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (1996/48/EK vagy 2001/16/EK irányelv és más, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó irányelvek),
- a gyártó cég vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.),
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárás (modul) leírása,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem által teljesített valamennyi vonatkozó leírás, különösen a használati feltételek,
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárásba bevont bejelentett szervezet (szervezetek) neve és címe, valamint a tanúsítványok dátuma a tanúsítványok érvényességi idejével és feltételeivel együtt,
- hivatkozás az ÁME-ra és esetleg más vonatkozó ÁME-ra, illetve adott esetben hivatkozás az európai előírásokra,
- a gyártó vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró azonosító adatai.

A hivatkozott tanúsítványok a következők:

- a minőségkezelési rendszer jóváhagyása a 3. pont rendelkezései szerint,
- típusvizsgálati tanúsítvány és annak kiegészítései.

8. A gyártó cégnek, illetve a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselőjének meg kell őriznie az EK megfelelőségi nyilatkozat másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő tíz évig.

Ha sem a gyártó cég, sem annak meghatalmazott képviselője nincs bejegyezve a Közösség területén, a műszaki dokumentációt annak a személynek kell megőriznie,

aki forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet a Közösség területén.

9. Ha az EK megfelelési nyilatkozat mellett a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem használatához az ÁME előírja az EK alkalmazhatósági nyilatkozat megszerzését is, a nyilatkozatot a V modul feltételei alapján a gyártó általi kibocsátást követően csatolni kell.

F. modul: Termékhitelesítés

1. A modul azt az eljárást írja le, amelynek során a gyártó cég vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője ellenőrzi és tanúsítja, hogy az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem, amelyre a 3. pontban leírt rendelkezések érvényesek, megfelel az EK típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak, valamint a vonatkozó ÁME követelményeinek.

2. A gyártónak minden szükséges intézkedést meg kell tennie annak érdekében, hogy a gyártási folyamat biztosítsa a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak való megfelelését, valamint a vonatkozó ÁME követelményeinek teljesítését.

3. A bejelentett szervezetnek el kell végeznie a megfelelő vizsgálatokat és tesztek annak ellenőrzése érdekében, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel-e az EK típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek. A gyártó – figyelemmel valamely ÁME esetleges korlátozásaira - eldöntheti, hogy a 4. pont rendelkezései értelmében megvizsgálja és teszteli az összes kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet, vagy statisztikai alapon végzi el a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek vizsgálatát és tesztelését az 5. pontban leírtak szerint.

4. Az összes kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem hitelesítése vizsgálat és tesztelés alapján

4.1. Minden egyes terméket önállóan meg kell vizsgálni, és el kell végezni a megfelelő tesztek annak ellenőrzése érdekében, hogy a termék megfelel-e a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak, valamint a vonatkozó ÁME követelményeinek. Ha az ÁME (vagy az ÁME-ban idézett európai vagy nemzeti szabvány) nem írja elő valamelyik tesztet, a vonatkozó európai és/vagy nemzeti előírások vagy megfelelő tesztek alkalmazandók.

4.2. A bejelentett szervezetnek a jóváhagyott termékekhez írásos megfelelési tanúsítványt kell kiállítania az elvégzett tesztekre vonatkozóan.

4.3. A gyártó cégnek vagy meghatalmazott képviselőjének biztosítania kell, hogy kérésre rendelkezésre tudja bocsátani a bejelentett szervezet által kiállított megfelelési tanúsítványokat.

5. Statisztikai hitelesítés

5.1. A gyártó cégnek homogén tételek formájában kell bemutatnia a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeit, és meg kell tennie minden szükséges

intézkedést ahhoz, hogy a gyártási folyamat biztosítsa a gyártott tételek homogenitását.

5.2. Minden kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet homogén tételek formájában kell hitelesítéshez rendelkezésre bocsátani. Minden egyes tételből véletlenszerűen ki kell választani egy mintát. A mintában szereplő kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket egyenként meg kell vizsgálni, és el kell végezni a megfelelő teszteket annak biztosítására, hogy a termék megfelel a típusvizsgálatban leírt típusnak, valamint a vonatkozó ÁME követelményeinek, valamint ezek alapján állapítható meg a tétel elfogadása vagy elutasítása.

Ha az ÁME (vagy az ÁME-ban idézett európai vagy nemzeti szabvány) nem írja elő valamelyik tesztet, a vonatkozó európai és/vagy nemzeti előírások vagy megfelelő tesztek alkalmazandók.

5.3. A statisztikai eljárás során a vizsgálandó jellemzőktől függő megfelelő elemeket kell használni (statisztikai módszer, mintavételi terv stb.), az ÁME-ban rögzítettek szerint.

5.4. Elfogadott tételek esetén a bejelentett szervezet kiállítja az írásos megfelelőségi tanúsítványt az elvégzett tesztekre vonatkozóan. A tételben szereplő összes kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem forgalomba hozható azon mintadarabok kivételével, amelyeket nem találtak megfelelőnek.

Ha a tételt elutasítják, a bejelentett szervezet vagy az illetékes hatóság köteles megfelelő intézkedéseket tenni a tétel forgalomba hozatalának megakadályozására. A tételek gyakori elutasítása esetén a bejelentett szervezet felfüggesztheti a statisztikai hitelesítés alkalmazását.

5.5. A gyártó cégnek vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselőjének biztosítania kell, hogy kérésre rendelkezésre tudja bocsátani a bejelentett szervezet által kiállított megfelelőségi tanúsítványokat.

6. A gyártó cégnek, illetve a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselőjének ki kell állítania az EK megfelelőségi nyilatkozatot a kölcsönös átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozóan.

A nyilatkozatnak legalább az 1996/48/EK vagy a 2001/16/EK irányelv IV. melléklete (3) bekezdésében előírt adatokat tartalmaznia kell. Az EK megfelelőségi nyilatkozatot és az azt kísérő dokumentumokat dátummal és aláírással kell ellátni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (1996/48/EK vagy 2001/16/EK irányelv és más, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó irányelvek),
- a gyártó cég vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.),

- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárás (modul) leírása,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem által teljesített valamennyi vonatkozó leírás, különösen a használati feltételek,
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárásba bevont bejelentett szervezet (szervezetek) neve és címe, valamint a tanúsítványok dátuma a tanúsítványok érvényességi idejével és feltételeivel együtt,
- hivatkozás az ÁME-ra és esetleg más vonatkozó ÁME-ra, illetve adott esetben hivatkozás az európai és/vagy nemzeti előírásokra,
- a gyártó vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró azonosító adatai.

A hivatkozott tanúsítványok a következők:

- típusvizsgálati tanúsítvány és annak kiegészítései,
- megfelelőségi tanúsítvány a 4. vagy az 5. pontban leírtak szerint.

7. A gyártó cégnek, illetve a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselőjének meg kell őriznie az EK megfelelőségi nyilatkozat másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő tíz évig.

Ha sem a gyártó cég, sem annak meghatalmazott képviselője nincs bejegyezve a Közösség területén, a műszaki dokumentációt annak a személynek kell megőriznie, aki forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet a Közösség területén.

8. Ha az EK megfelelőségi nyilatkozat mellett a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem használatához az ÁME előírja az EK alkalmazhatósági nyilatkozat megszerzését is, a nyilatkozatot a V. modul feltételei alapján a gyártó általi kibocsátást követően csatolni kell.

H2. modul: Teljes minőségkezelési rendszer a terv vizsgálatával

1. A modul leírja azt az eljárást, amelynek során a bejelentett szervezet végrehajtja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervének vizsgálatát, és a gyártó vagy annak a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője, aki teljesíti a 2. pontban rögzített kötelezettségeket, biztosítja és kijelenti, hogy az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel a rá vonatkozó ÁME követelményeinek.

2. A gyártó cég köteles jóváhagyott minőségkezelési rendszert működtetni a tervezésre, a termelésre, a végső termékellenőrzésre és a tesztelésre vonatkozóan a 3. pont előírásai alapján, és ugyanezen pont rendelkezései értelmében ellenőrzés alá kell vetnie magát.

3. Minőségkezelési rendszer

3.1. A gyártónak kérelmeznie kell az általa választott bejelentett szervezetnél minőségkezelési rendszere vizsgálatát az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a tervezett kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre jellemző termékkategória adatai,
- a minőségkezelési rendszer dokumentációja,

- írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet.

3.2. A minőségkezelési rendszernek biztosítania kell azt, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel a vonatkozó ÁME követelményeinek.

A gyártó által elfogadott összes elemet, követelményt és rendelkezést szisztematikus és rendezett módon dokumentálni kell leírt alapelvek, eljárások és utasítások formájában. A minőségkezelési rendszer dokumentációjának biztosítania kell a minőségügyi alapelvek és eljárások, így például a minőségügyi programok, tervek, kézikönyvek és feljegyzések, általános megértését.

Megfelelő leírást kell tartalmaznia különösen a következőkre vonatkozóan:

- minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés,
- a vezetőség felelősségi körei és hatáskörei a tervezéssel és a termékminőséggel kapcsolatban,
- alkalmazandó műszaki tervezési előírások, ideértve az európai és/vagy nemzeti előírásokat, és amennyiben az európai és/vagy nemzeti előírásokat nem alkalmazzák teljes egészében, tartalmaznia kell azokat az eszközöket, amelyek biztosítják, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfeleljen az ÁME követelményeinek,
- a tervezés ellenőrzési és hitelesítési technikái, folyamatai és szisztematikus intézkedései, amelyeket a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek tervezésénél használnak, a megfelelő termékkategóriára vonatkozóan,
- az alkalmazandó gyártási, minőség-ellenőrzési és minőségkezelési technikák, folyamatok és szisztematikus intézkedések,
- gyártás közben és azt követően elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága,
- minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítéséről szóló jelentések stb.,
- ellenőrző eszközök az előírt tervezés és termékminőség elérésére vonatkozóan, valamint a minőségkezelési rendszer hatékony üzemeltetése.

A minőségügyi alapelveknek és eljárásoknak tartalmazniuk kell főleg a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem különböző jellemzőire és teljesítményére vonatkozó vizsgálati fázisokat, például a tervezés-ellenőrzést, a gyártási folyamatok felülvizsgálatát, valamint a típusteszteket, az ÁME rendelkezései értelmében.

3.3. A bejelentett szervezet a minőségkezelési rendszer vizsgálata alapján megállapítja, hogy az megfelel-e a 3.2. pontban rögzített követelményeknek. Feltételezi a követelményeknek való megfelelést, ha a gyártó olyan EN/ISO 9001-2000 minőségbiztosítási rendszert valósít meg a tervezés, a termelés, a végtermék-ellenőrzés és a tesztelés területén, amely figyelembe veszi annak a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemnek a konkrét jellemzőit, amelyre vonatkozóan a minőségbiztosítási rendszert megvalósították.

Ha a gyártó tanúsított minőségkezelési rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a vizsgálat során.

A felülvizsgálatnak kifejezetten arra a termékkategóriára kell vonatkoznia, amely a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre jellemző. Az ellenőrzést végző csoport legalább egy tagjának tapasztalattal kell rendelkeznie az érintett

termék technológiai vizsgálatában. Az értékelési eljárás tartalmazza a gyártó létesítményeinek vizsgálati célú bejárását.

A határozatról értesíteni kell a gyártó céget. Az értesítésnek tartalmaznia kell a felülvizsgálat végkövetkeztetéseit és az indoklással ellátott vizsgálati határozatot.

3.4. A gyártónak vállalnia kell a jóváhagyás szerinti minőségkezelési rendszer üzemeltetéséből eredő kötelezettségek teljesítését, és azt, hogy a rendszert oly módon tartja fenn, hogy az továbbra is megfelelő és hatékony maradjon.

A gyártó vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője köteles tájékoztatni a minőségkezelési rendszert jóváhagyó bejelentett szervezetet a minőségkezelési rendszert érintő módosítási szándékáról.

A bejelentett szervezetnek értékelnie kell a javasolt módosításokat, és el kell döntenie, hogy a módosított minőségkezelési rendszer továbbra is elegendő-e a 3.2. pont követelményeinek, vagy újbóli értékelésre van szükség.

Határozatáról értesítenie kell a gyártót. Az értesítés tartalmazza az értékelés végkövetkeztetéseit és az indoklással ellátott vizsgálati határozatot.

4. A minőségkezelési rendszer felügyelete a bejelentett szervezet felelősségi körébe tartozik.

4.1. A felügyelet célja annak biztosítása, hogy a gyártó megfelelő módon teljesítse a jóváhagyott minőségkezelési rendszerből adódó kötelezettségeit.

4.2. A gyártónak lehetővé kell tennie, hogy a bejelentett szervezet ellenőrzés céljából belépessen a tervezési, gyártási, ellenőrzési, tesztelési és tárolási helyekre, és rendelkezésére kell bocsátania minden szükséges információt, beleértve a következőket:

- a minőségkezelési rendszer dokumentációja,
- a minőségkezelési rendszer tervezési részében előírt minőségügyi feljegyzések, például elemzések, számítások, tesztek stb. eredményei,
- a minőségkezelési rendszer gyártásra vonatkozó részében előírt minőségügyi feljegyzések, köztük vizsgálati jelentések és tesztelési adatok, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képzésére vonatkozó jelentés stb.

4.3. A bejelentett szervezetnek időszakos felülvizsgálatokat kell végrehajtania, amellyel igazolható, hogy a gyártó fenntartja és alkalmazza a minőségkezelési rendszert, és felülvizsgálati jelentést kell készítenie a gyártó cég részére. Ha a gyártó tanúsított minőségkezelési rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi az ellenőrzés során.

A felülvizsgálatot legalább évente egyszer el kell végezni.

4.4. A bejelentett szervezet további szűrőpróbaszerű látogatásokat is tehet a gyártó cégnél. A bejárások alkalmával a bejelentett szervezet, ha szükséges, tesztek végezhet, illetve végeztethet el annak ellenőrzése érdekében, hogy a minőségkezelési rendszer megfelelően működik-e. A bejelentett szervezet bejárasi jelentést, illetve teszt végrehajtása esetén tesztjelentést készít a gyártó cég részére.

5. A gyártó köteles az utolsó termék gyártásától számított tíz évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé tenni az alábbiakat:

- a 3.1. pont második albekezdésének második francia bekezdésében említett dokumentáció,
- a 3.4. pont második albekezdésében hivatkozott módosítás,
- a bejelentett szervezetnek a 3.4., 4.3. és 4.4. pont utolsó albekezdésében említett határozatai és jelentései.

6. Tervezészvizsgálat

6.1. A gyártónak kérelmeznie kell az általa választott bejelentett szervezetnél a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezésére vonatkozó vizsgálatot.

6.2. A kérelemben ismertetni kell a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezését, gyártását, karbantartását és üzemeltetését, és biztosítania kell a vizsgálandó ÁME követelményeinek való megfelelést.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- általános típusleírás,
- a műszaki terv adatai, ideértve az európai és/vagy nemzeti előírásokat a vonatkozó rendelkezésekkel együtt, amelyeket teljes mértékben vagy részben alkalmaztak,
- az adatok megfelelőségét igazoló bizonyítékok, különösen akkor, ha nem alkalmazzák teljes mértékben az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
- a tesztprogram,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem rendszerkörnyezetbe való integrációjának feltételei (alegység, szerkezeti egység, alrendszer) és az interfészre vonatkozó szükséges feltételek,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem használati és karbantartási feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
- írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet.

6.3. A kérelmezőnek be kell mutatnia a megfelelő laboratórium által, vagy azok megbízásából, elvégzett tesztek eredményeit, beleértve a típusteszteket is (ha szükséges). A tesztek eredményeinek bemutatása történhet a kérelemmel egy időben vagy később is.

6.4. A bejelentett szervezetnek meg kell vizsgálnia a kérelmet, és értékelnie kell a tesztek eredményeit. Amennyiben a terv megfelel a vonatkozó ÁME rendelkezéseinek, a bejelentett szervezet EK tervvizsgálati tanúsítványt ad ki a kérelmezőnek. A tanúsítvány tartalmazza a vizsgálat végkövetkeztetéseit, érvényességének feltételeit, a jóváhagyott terv azonosításához szükséges adatokat, valamint a termék működésének leírását (ha szükséges).

Az érvényességi idő nem lehet hosszabb öt évnél.

6.5. A kérelmezőnek tájékoztatnia kell az EK tervvizsgálati tanúsítványt kibocsátó bejelentett szervezetet a jóváhagyott tervre vonatkozó módosításokról.

A jóváhagyott tervre vonatkozó módosításokhoz további jóváhagyást kell kérni az EK tervvizsgálati tanúsítványt kibocsátó bejelentett szervezettől, ha a változtatások befolyásolják az ÁME követelményeinek való megfelelést, vagy a termékhez

előírt használati feltételeket. Ilyen esetben a bejelentett szervezet csak a módosítás(ok)ra vonatkozó és azokhoz szükséges vizsgálatokat és tesztek kötelese elvégezni. Ezt a kiegészítő jóváhagyást az eredeti EK tervvizsgálati tanúsítvány kiegészítéseként kell kiadni.

6.6. Ha nem történtek módosítások a 6.4. pontban említettek szerint, a lejárt tanúsítvány érvényességét egy újabb érvényességi időtartamra meg lehet hosszabbítani.

A kérelmező írásos igazolással kérelmezheti a meghosszabbítást, amelyben nyilatkozik arról, hogy nem történtek ilyen jellegű módosítások, és a bejelentett szervezet a 6.3. pontban leírtak szerint meghosszabbítja a tanúsítványt egy újabb érvényességi időtartamra, ha nincsenek a birtokában az igazolással ellentétes információk.

Az eljárás megismételhető.

7. Valamennyi bejelentett szervezet köteles közölni a többi bejelentett szervezettel a minőségkezelési rendszere és az EK tervvizsgálati tanúsítványokra vonatkozóan kiadott, visszavont vagy elutasított jóváhagyásokkal kapcsolatos adatokat.

A többi bejelentett szervezet kérésre másolatot kaphat az alábbiakról:

- a minőségkezelési rendszer jóváhagyásai és a kiadott további jóváhagyások, valamint
- a kiadott EK tervvizsgálati tanúsítványok és azok kiegészítései.

8. A gyártó cégnek, illetve a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselőjének ki kell állítania az EK megfelelőségi nyilatkozatot a kölcsönös átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozóan.

A nyilatkozatnak legalább az 1996/48/EK vagy a 2001/16/EK irányelv IV. melléklete (3) bekezdésében előírt adatokat tartalmaznia kell. Az EK megfelelőségi nyilatkozatot és az azt kísérő dokumentumokat dátummal és aláírással kell ellátni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (1996/48/EK vagy 2001/16/EK irányelv és más, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó irányelvek),
- a gyártó cég vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.),
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárás (modul) leírása,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem által teljesített valamennyi vonatkozó leírás, különösen a használati feltételek,
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárásba bevont bejelentett szervezet (szervezetek) neve és címe, valamint a tanúsítványok dátuma a tanúsítványok érvényességi idejével és feltételeivel együtt,
- a jelen ÁME-ra, illetve egyéb vonatkozó ÁME-ra való hivatkozás, és adott esetben az európai és/vagy nemzeti előírásokra való hivatkozás,

- a gyártó vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró azonosító adatai.

A hivatkozott tanúsítványok a következők:

- a minőségkezelési rendszer jóváhagyása és a felügyeleti jelentések a 3. pont rendelkezései szerint,
- az EK tervvizsgálati tanúsítvány és annak kiegészítései.

9. A gyártó cégnek, illetve a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselőjének meg kell őriznie az EK megfelelőségi nyilatkozat másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő tíz évig.

Ha sem a gyártó cég, sem annak meghatalmazott képviselője nincs bejegyezve a Közösség területén, a műszaki dokumentációt annak a személynek kell megőriznie, aki forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet a Közösség területén.

10. Ha az EK megfelelőségi nyilatkozat mellett a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem használatához az ÁME előírja az EK alkalmazhatósági nyilatkozat megszerzését is, a nyilatkozatot a V modul feltételei alapján a gyártó általi kibocsátást követően csatolni kell.

Az alrendszerek EK-hitelesítésére szolgáló modulok

SB. modul: Típusvizsgálat

1. Ez a modul azt az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az ellenőrző-irányító alrendszer tervezett termelést képviselő típusa:

- megfelel a jelen ÁME-nek és más alkalmazható ÁME-knek, ami azt bizonyítja, hogy teljesülnek a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményei,
- megfelel a Szerződésből származó egyéb rendeleteknek.

Az e modulban definiált típusvizsgálat tartalmazhat bizonyos értékelési fázisokat, így a vonatkozó ÁME-ben meghatározott tervezési felülvizsgálatot, típusvizsgálatot vagy a gyártási folyamat felülvizsgálatát.

2. Az ajánlatkérő köteles kérelmezni az alrendszer EK-hitelesítését (alapos típusvizsgálatát) a választása szerinti bejelentett szervezettől.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének neve és címe,
- a 3. pontban ismertetett műszaki dokumentáció.

3. A pályázó köteles a bejelentett szervezet rendelkezésére bocsátani az alrendszernek a tervezett termelés szempontjából reprezentatív mintáját (a továbbiakban "típus". A reprezentatív minta tekintetében figyelembe kell venni az ÁME vonatkozó szakaszaiban esetelegesen meghatározott konkrét követelményeket.

A típus lefedheti az alrendszer több változatát is, feltéve ha a változatok közötti különbségek nem érintik az ÁME rendelkezéseit.

A bejelentett szervezet szükség esetén további mintákat kérhet a vizsgálati program végrehajtásához.

Ha a konkrét tesztelési vagy vizsgálati módszerek esetében kéri, és az ÁME-ben vagy az ÁME-ben hivatkozott európai és/vagy nemzeti előírásban meghatározzák, biztosítani kell valamely részszerkezet vagy szerkezet mintáját vagy mintáit, illetve az alrendszer mintáját előre összeszerelt állapotban.

A műszaki dokumentációnak és a mintá(k)nak lehetővé kell tenniük az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének és karbantartásának megértését, valamint az ÁME rendelkezéseinek való megfelelés értékelését.

A műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

- az alrendszer általános leírása, átfogó konstrukciója és struktúrája,
- az infrastruktúra- és/vagy gördülőállomány- (alrendszer) nyilvántartást, ide számítva az ÁME-ben meghatározott minden információt,
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, szerkezeti egységek, áramkörök stb.,
- az alrendszer tervezésével és gyártásával kapcsolatos információk, valamint a karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok,

- műszaki előírások, ideértve az alkalmazott európai és/vagy nemzeti műszaki előírásokat,
- a fenti előírások használatát igazoló minden bizonyíték, különösen ahol nem alkalmazzák teljes mértékben az európai és/vagy nemzeti előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek felsorolását,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfeleléséről vagy használatra való alkalmasságáról szóló EK-nyilatkozatok és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
- a szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása,
- az alrendszer használati feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
- az alrendszer karbantartásával kapcsolatos karbantartási feltételek és műszaki dokumentáció,
- az alrendszer gyártásánál, karbantartásánál és üzemeltetésénél figyelembe veendő összes műszaki követelmény,
- az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei,
- tesztjelentések.

Ha az ÁME további adatokat ír elő a műszaki dokumentáció számára, azokat bele kell foglalni.

4. A bejelentett szervezet köteles elvégezni az alábbiakat:

4.1. Megvizsgálja a műszaki dokumentációt.

4.2. Ellenőrzi, hogy az alrendszer, illetve az alrendszer szerkezeteit vagy részszerkezeteinek (egy vagy több) mintáját a műszaki dokumentációnak megfelelően gyártották-e, és típusvizsgálatokat végez vagy végeztet el az ÁME és a megfelelő európai és/vagy nemzeti előírások rendelkezéseivel összhangban. Az ilyen gyártás ellenőrzése megfelelő értékelési modulok révén történik.

4.3. Amennyiben az ÁME a terv felülvizsgálatát írja elő, végrehajtja a tervezési módszerek, eszközök és eredmények vizsgálatát annak értékelése érdekében, hogy a tervezési folyamat végén képesek-e eleget tenni az alrendszerre vonatkozó megfelelési követelményeknek.

4.4. Azonosítja az ÁME és az európai és/vagy nemzeti előírások vonatkozó rendelkezései szerint, illetve azok figyelembevételével tervezett elemeket.

4.5. Elvégzi vagy elvégezteti a megfelelő vizsgálatokat és szükséges teszteket a 4.2. és 4.3. ponttal összhangban annak megállapítása érdekében, hogy valóban alkalmazták-e a vonatkozó európai és/vagy nemzeti előírásokat, amennyiben kiválasztották azokat.

4.6. Elvégzi vagy elvégezteti a megfelelő vizsgálatokat és szükséges tesztek a 4.2. és 4.3. ponttal összhangban annak megállapítása érdekében, hogy az alkalmazott megoldások megfelelnek-e az ÁME követelményeinek, ha nem alkalmazták a megfelelő európai és/vagy nemzeti előírásokat.

4.7. Megállapodik a pályázóval arról, hogy hol végzik el a vizsgálatokat és a szükséges tesztek.

5. Amennyiben a típus megfelel az ÁME-nek, a bejelentett szervezet típusvizsgálati tanúsítványt ad ki a pályázónak. A tanúsítvány tartalmazza az ajánlatkérő, illetve a műszaki dokumentációban feltüntetett gyártó(k) nevét és címét, a vizsgálat végkövetkeztetéseit, az érvényességének feltételeit és a jóváhagyott típus azonosításához szükséges adatokat.

A műszaki dokumentáció vonatkozó részeinek listáját mellékelni kell a tanúsítványhoz, és a bejelentett szervezetnek meg kell tartania egy példányt.

Ha az ajánlatkérő elutasít egy típusvizsgálati tanúsítványt, a bejelentett szervezetnek részletesen meg kell indokolnia az ilyen elutasítást.

Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.

6. Valamennyi bejelentett szervezet köteles közölni a többi bejelentett szervezettel a kiadott, visszavont vagy elutasított típusvizsgálati tanúsítványokkal kapcsolatos vonatkozó információkat.

7. A többi bejelentett szervezet kérésre másolatokat kaphat a kiadott típusvizsgálati tanúsítványokról és/vagy azok kiegészítéseiről. A tanúsítványok mellékleteit a többi bejelentett szervezet rendelkezésére kell bocsátani.

8. Az ajánlatkérő az alrendszer teljes élettartama alatt köteles megőrizni a műszaki dokumentációval együtt a típusvizsgálati tanúsítványok és minden kiegészítés példányait. Kérésre bármely más tagállamnak el kell küldeni a dokumentációt.

9. A pályázó köteles tájékoztatni a típusvizsgálati tanúsítvánnyal kapcsolatos műszaki dokumentációt megőrző bejelentett szervezetet minden olyan módosításról, amely érintheti az ÁME követelményeinek való megfelelést vagy az alrendszer előírt használati körülményeit.

Ilyen esetekben az alrendszernek további jóváhagyásra van szüksége. Ez a további jóváhagyás az eredeti típusvizsgálati tanúsítvány kiegészítéseként, illetve a régi tanúsítvány visszavonását követő új tanúsítvány kiadásával adható meg.

SD. modul: Termelési minőségkezelési rendszer

1. Ez a modul azt az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az ellenőrző-irányító alrendszer, amely számára egy bejelentett szervezet már kiadott típusvizsgálati tanúsítványt:

- megfelel a jelen ÁME-nek és más alkalmazható ÁME-knek, ami azt bizonyítja, hogy teljesülnek a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményei,
 - megfelel a Szerződésből származó egyéb rendeleteknek,
- és üzembe helyezhető.

2. A bejelentett szervezet elvégzi az eljárást azzal a feltétellel, hogy:

- a vizsgálat előtt kiadott típusvizsgálati tanúsítvány érvényben marad a kérelem tárgyát képező alrendszer esetében,
- az ajánlatkérő és a bevont fővállalkozók eleget tesznek a 3. pont szerinti kötelezettségeiknek.

A "fővállalkozók" kifejezés olyan társaságokra utal, amelyek tevékenysége hozzájárul az ÁME alapvető követelményeinek teljesüléséhez. Ez az alábbiakat érinti:

- a teljes alrendszer beruházásáért (különösen az alrendszer integrálásáért) felelős társaság,
- az alrendszer beruházásába részlegesen bevont (például az alrendszer összeállítását vagy telepítését végző) más társaságok.

Nem vonatkozik a részegységeket és az átjárhatóság összetevőit szállító gyártói alvállalkozókra.

3. Az EK-hitelesítési eljárás alá vont alrendszer esetében az ajánlatkérő vagy megbízása esetén a fővállalkozó köteles jóváhagyott minőségkezelési rendszert működtetni az 5. pontban meghatározott gyártás, illetve végtermék-ellenőrzés és vizsgálat esetében, és ennek a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt kell állnia.

Amikor az ajánlatkérő önállóan felelős az alrendszer teljes beruházásáért (különös tekintettel az alrendszer integrálásával kapcsolatos felelősségre), vagy az ajánlatkérőt közvetlenül bevonják a gyártásba (az összeszerelést és telepítést is ideértve), jóváhagyott minőségkezelési rendszert kell működtetnie e tevékenységekkel kapcsolatban, ami a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

Ha valamely fővállalkozó felelős az alrendszer teljes beruházásáért (különös tekintettel az alrendszer integrálásával kapcsolatos felelősségre), minden esetben jóváhagyott minőségkezelési rendszert kell működtetnie a gyártással, illetve végtermék-ellenőrzéssel és vizsgálattal kapcsolatban, ami a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

4. EK-hitelesítési eljárás

4.1. Az ajánlatkérőnek a választása szerinti bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtania az alrendszer (termelési minőségkezelési rendszeren keresztül történő) EK-hitelesítésére vonatkozóan, ideértve a minőségkezelési rendszerek felügyeletének 5.3. és 6.5. pont szerinti összehangolását. Az ajánlatkérőnek tájékoztatnia kell a bevont gyártókat erről a választásáról és a pályázatról.

4.2. A pályázatnak lehetővé kell tennie az alrendszer tervezésének, gyártásának, összeszerelésének, telepítésének, karbantartásának és üzemeltetésének megértését, és lehetővé kell tennie a típusvizsgálat tanúsítványban leírt típusnak és az értékelendő ÁME követelményeinek való megfelelést.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének neve és címe,
- a jóváhagyott típussal kapcsolatos műszaki dokumentáció, ideértve az SB modulban meghatározott eljárás végrehajtása után kibocsátott típusvizsgálati tanúsítványt,

és amennyiben e dokumentáció nem tartalmazza:

- az alrendszer általános leírása, annak átfogó konstrukciója és struktúrája,
- műszaki előírások, ideértve az alkalmazott európai és/vagy nemzeti műszaki előírásokat,
- a fenti előírások használatát igazoló minden bizonyíték, különösen ahol nem alkalmazzák teljes mértékben ezeket az európai és/vagy nemzeti előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket. Az alátámasztó bizonyítékoknak tartalmazniuk kell a gyártó megfelelő laboratóriumában vagy annak nevében elvégzett vizsgálatok eredményeit,
- az infrastruktúra- és/vagy gördülőállomány- (alrendszer) nyilvántartást, ide számítva az ÁME-ben meghatározott minden információt,
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- a szerződésből eredő más rendeleteknek a termelési fázisban való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek felsorolása,
- a megfelelésről vagy használatra való alkalmasságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, amelyekhez biztosítani kell a rendszerelemeket, és az irányelv VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása,
- annak bemutatása, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és/vagy a fővállalkozók az 5.2. pontban említett összes fázisra vonatkozóan rendelkezik minőségkezelési rendszerrel, és bizonyítani kell annak hatékonyságát,
- az e minőségkezelési rendszerek jóváhagyásáért és felülvizsgálatáért felelős bejelentett szervezet.

4.3. A bejelentett szervezet először megvizsgálja a pályázatot a típusvizsgálat érvényessége és a típusvizsgálati tanúsítvány szempontjából.

Ha a bejelentett szervezet úgy véli, hogy a típusvizsgálati tanúsítvány már nem érvényes vagy nem megfelelő, és új típusvizsgálati tanúsítványt kell kibocsátani, megindokolja a határozatát.

5. Minőségkezelési rendszer

5.1. Bevonása esetén az ajánlatkérő és megbízása esetén a fővállalkozó az általa kiválasztott bejelentett szervezethez kérelmet nyújt be a minőségbiztosítási rendszereinek vizsgálatára vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a tervezett alrendszerrel kapcsolatos minden vonatkozó információ,
 - a minőségkezelési rendszer dokumentációja,
 - a jóváhagyott típus műszaki dokumentációjának és az SB modul típusvizsgálati eljárásának befejezése után kibocsátott típusvizsgálati tanúsítványnak a másolata.
- Az alrendszerre irányuló projektnek csak egy részébe bevont személyeknek csak a vonatkozó résszel kapcsolatban kell információt benyújtaniuk.

5.2. Az ajánlatkérő vagy az alrendszer teljes beruházásáért felelős fővállalkozó esetében a minőségkezelési rendszer biztosítja, hogy az alrendszer általában véve megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME

követelményeinek. Más fővállalkozó esetében azok minőségkezelési rendszereinek biztosítaniuk kell, hogy az alrendszerhez való megfelelő hozzájárulásuk megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek.

A pályázó(k) által elfogadott összes elemet, követelményt és rendelkezést szisztematikus és rendezett módon dokumentálni kell írott előírások, eljárások és utasítások formájában. A minőségkezelési rendszer dokumentációjának biztosítania kell a minőségügyi alapelvek és eljárások, így például a minőségügyi programok, tervek, kézikönyvek és feljegyzések közös felfogását.

Különösen tartalmaznia kell az alábbi tételek megfelelő leírását:

- az összes pályázó esetében:
 - minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés,
 - a használatra kerülő megfelelő gyártási, minőség-ellenőrzési és minőségkezelési technikák, folyamatok és szisztematikus cselekvések,
 - a gyártás, összeszerelés és telepítés előtt, közben és után elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága,
 - minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képzéséről szóló jelentések stb.,
- az ajánlatkérő vagy az alrendszer egész beruházásáért felelős fővállalkozó esetében:
 - a vezetés felelősségei és hatáskörei az alrendszer általános minőségével kapcsolatban, különösen ideértve az alrendszer integrációjának kezelését.

A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések az alábbi fázisokra terjednek ki:

- az alrendszer felépítése, ezen belül különösen az építőmérnöki tevékenységek, a rendszerelemek összeszerelése és végső beállítások,
- az alrendszer végleges tesztelése,
- és amennyiben az ÁME meghatározza, a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés.

5.3. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezetnek meg kell vizsgálnia, hogy az alrendszer összes 5.2. pontban említett fázisát kellő mértékben és megfelelően lefedi-e a pályázók minőségkezelési rendszereinek jóváhagyása és felügyelete.

Ha egynél több minőségkezelési rendszerre alapozzák, hogy az alrendszer megfelel-e a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezetnek különösen meg kell vizsgálnia, hogy

- egyértelműen dokumentálják-e a minőségkezelési rendszerek közötti kapcsolatokat és interfészeket,
- a fővállalkozók esetében kellően és megfelelően dokumentálják-e a teljes egész alrendszer megfelelőségének kezelésével kapcsolatos általános felelősségeket és hatásköröket.

5.4. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek értékelnie kell a minőségkezelési rendszert annak meghatározása érdekében, hogy az eleget tesz-e az 5.2. pontban említett követelményeknek.

Feltételezi a követelményeknek való megfelelést, ha a gyártó olyan EN/ISO 9001-2000 minőségbiztosítási rendszert valósít meg a termelés, a végtermék-ellenőrzés és a tesztelés területén, amely figyelembe veszi annak a kölcsönös átjárhatóságot

lehetővé tevő rendszerelemnek a konkrét jellemzőit, amelyre vonatkozóan a minőségbiztosítási rendszert megvalósították.

Ha valamely kérelmező tanúsított minőségkezelési rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a vizsgálat során.

Az ellenőrzésnek kifejezetten az érintett alrendszerre kell irányulnia, figyelembe véve a pályázónak az alrendszerhez való konkrét hozzájárulását. Az ellenőrzést végző csoport legalább egy tagjának tapasztalattal kell rendelkeznie az érintett alrendszer technológiai vizsgálatában.

Az értékelési eljárás tartalmazza a kérelmező létesítményeinek vizsgálati célú bejárását.

A határozatról értesíteni kell a pályázót. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat végkövetkeztetéseit és az indoklással ellátott vizsgálati határozatot.

5.5. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozók vállalják, hogy teljesítik a jóváhagyott minőség-ellenőrzési rendszerből fakadó kötelezettségeiket, és fenntartják azt oly módon, hogy megőrizték annak megfelelő és hatékony voltát.

Folyamatosan tájékoztatnia kell a minőségkezelési rendszert jóváhagyó bejelentett szervezetet minden olyan jelentős változásról, amely érinti az ÁME követelményeinek az alrendszer általi teljesítését.

A bejelentett szervezet kiértékeli a javasolt módosításokat, és eldönti, hogy a módosított minőségkezelési rendszert továbbra is eleget tesz-e az 5.2. pontban említett követelményeknek, vagy szükség van-e újbóli értékelésre.

A határozatról értesíti a pályázót. Az értesítés tartalmazza a vizsgálat végkövetkeztetéseit és az indoklással ellátott vizsgálati határozatot.

6. A minőségkezelési rendszer(ek) felügyelete a bejelentett szervezet felelőssége alatt

6.1. A felügyelet célja az arról való meggyőződés, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó kellően eleget tesz-e a jóváhagyott minőségkezelési rendszerből eredő kötelezettségeinek.

6.2. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozók kötelesek megküldeni (vagy megküldetni) az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek az ehhez szükséges összes dokumentumot, ideértve az alrendszerrel kapcsolatos megvalósítási terveket és műszaki feljegyzéseket (amennyiben azok vonatkoznak az alrendszerre pályázók konkrét hozzájárulására), különösen az alábbiakat:

- a minőségkezelési rendszer dokumentációja, ideértve az alábbiak biztosítása érdekében végrehajtott konkrét intézkedéseket:

- az ajánlatkérő vagy az alrendszer teljes beruházásáért felelős fővállalkozó esetében a teljes alrendszer megfelelőségének kezelésével kapcsolatos felelősségek és hatáskörök kellő és megfelelő meghatározása,

- minden egyes kérelmező esetében a minőségbiztosítási rendszer megfelelő kezelése az alrendszer szintű integráció elérése érdekében,

- a minőségkezelési rendszer (összeszerelésre és telepítésre is kiterjedő) gyártási részében előírt minőségügyi feljegyzések, köztük vizsgálati jelentések és tesztelési adatok, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítési jelentése stb.

6.3. A bejelentett szervezet köteles rendszeres időközönként felülvizsgálatot tartani annak ellenőrzése érdekében, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó minőségkezelési rendszert tartson fenn és alkalmazzon, és felülvizsgálati jelentést kell nekik benyújtania. Ha azok tanúsított minőségkezelési rendszert működtetnek, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a felülvizsgálat során.

A felülvizsgálatokat évente legalább egyszer kell elvégezni, legalább egy felülvizsgálatot a 8. pontban említett EK-hitelesítési eljárás tárgyát képező alrendszerrel kapcsolatos tevékenységek (gyártás, összeszerelés és telepítés) elvégzésekor.

6.4. A bejelentett szervezet szűrőpróbaszerű bejárásokat is tehet a pályázó(k) megfelelő telephelyein. E bejárások alkalmával a bejelentett szervezet teljes vagy részleges felülvizsgálatot végezhet, és tesztek végezhet vagy végeztethet el annak ellenőrzése érdekében, hogy a minőségkezelési rendszer megfelelően működik-e a szükséges helyeken. Vizsgálati és – indokolt esetben – felülvizsgálati és/vagy tesztjelentést kell biztosítani a kérelmező(k) számára.

6.5. Az ajánlatkérő által kiválasztott és az EK-tanúsításért felelős bejelentett szervezet, ha nem végzi el az érintett minőségkezelési rendszer(ek) egészének felülvizsgálatát, össze kell hangolnia az e feladat elvégzéséért felelős bármely más bejelentett szervezet felügyeleti tevékenységét az alábbiak érdekében:

- annak biztosítása, hogy megfelelően végrehajtsák az alrendszerek integrálásával kapcsolatos különböző minőségkezelési rendszerek közötti interfészek kezelését,
- a vizsgálat olyan elemeinek összegyűjtése az ajánlatkérővel közösen, amelyek szükségesek a különböző minőségkezelési rendszerek következetességének és átfogó felülvizsgálatának szavatolásához.

Ez az összehangolás kiterjed a bejelentett szervezet alábbiakkal kapcsolatos jogaira:

- a más bejelentett szervezetek által kibocsátott összes (jóváhagyási és felügyeleti) dokumentáció kézhezvétele,
- jelenlét a 6.3. pontban említett felügyeleti vizsgálatoknál,
- a 6.4. pontban említett további vizsgálatok kezdeményezése a saját felelőssége alatt és a többi bejelentett szervezettel együtt.

7. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek ellenőrzési, felülvizsgálati és felügyeleti célokból bejárási joggal kell rendelkeznie az építkezési helyekre, gyártó üzemekbe, összeszerelési és telepítési helyekre, raktárhelyiségekbe és indokolt esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, általánosabban pedig minden olyan létesítménybe, amelyet szükségesnek tart a feladatai elvégzése érdekében, a pályázónak az alrendszer projektjéhez való konkrét hozzájárulásával összhangban.

8. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozók kötelesek az utolsó alrendszer legyártásától számított tíz évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé tenni az alábbiakat:

- a 5.1. pont második albekezdésének második francia bekezdésében említett dokumentáció,
- a 5.5. pont második albekezdésében hivatkozott módosítás,
- a bejelentett szervezet 5.4., 5.5. és 6.4. pontban említett határozatai és jelentései.

9. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet a típusvizsgálat, valamint a minőségkezelési rendszer(ek) jóváhagyása és felülvizsgálata alapján kiállítja a megfelelőségi tanúsítványt az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállambeli felügyeleti hatóság számára, amelyben az alrendszer található és/vagy üzemel.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és az azt kísérő dokumentumokat dátummal és aláírással kell ellátni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információt kell tartalmaznia.

10. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kötelezően kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információt és különösen az alábbiakat:

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
- az alrendszerbe beépített átjárhatósági összetevők felsorolása,
- a megfelelőségi és indokolt esetben a használatra való alkalmassági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket az említett összetevőknek biztosítaniuk kell az irányelv 13. cikkével összhangban, indokolt esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségkezelési rendszer jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérve,
- az alrendszer karbantartásával, feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
- a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű figyelemmel kíséréssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,
- az alrendszer típusvizsgálati tanúsítványa és az SB modulban (típusvizsgálat) meghatározott, azt kísérő műszaki dokumentáció,
- a szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- a bejelentett szervezet 9. pontban említett, számítási jegyzetekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi igazolása, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és indokolt esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat. A tanúsítványt a hitelesítéssel kapcsolatban kiállított, a 6.3. és 6.4. pontokban említett vizsgálati és ellenőrzési jelentéseknek kell kíséreniük és különösen:
- az infrastruktúra- és/vagy gördülőállomány- (alrendszer) nyilvántartást, ide számítva az ÁME-ben meghatározott minden információt.

11. Valamennyi bejelentett szervezet köteles közölni a többi bejelentett szervezettel a minőségkezelési rendszerre vonatkozóan kiadott, visszavont vagy elutasított jóváhagyásokkal kapcsolatos adatokat.

A többi bejelentett szervezet, kérésre másolatokat kaphat a minőségkezelési rendszerhez kiadott jóváhagyásokról.

12. A megfelelőségi igazolást kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek.

A közösségbeli ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációt, és azt kérésre meg kell küldenie bármely más tagállamnak.

SF. modul: Termékhitelesítés

1. Ez a modul azt az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az ellenőrző-irányító alrendszer, amely számára egy bejelentett szervezet már kiadott típusvizsgálati tanúsítványt,

- megfelel a jelen ÁME-nek és más alkalmazható ÁME-knek, ami azt bizonyítja, hogy teljesülnek a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményei,
- megfelel a Szerződésből származó egyéb rendeleteknek, és üzembe helyezhető.

2. Az ajánlatkérő köteles kérelmezni az alrendszer EK-hitelesítését (alapos termékhitelesítés) a választása szerinti bejelentett szervezettől.

A kérelemnek tartalmaznia kell:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének nevét és címét,
- a műszaki dokumentációt.

3. Az eljárás említett részén belül az ajánlatkérő ellenőrzi és tanúsítja, hogy az érintett alrendszer összhangban van a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típussal, és eleget tesz a rá vonatkozó ÁME-knek.

A bejelentett szervezet elvégzi az eljárást azzal a feltétellel, hogy az értékelés előtt kibocsátott típusvizsgálati tanúsítvány érvényben marad a pályázat tárgyát képező alrendszer esetében.

4. Az ajánlatkérőnek meg kell tennie minden ahhoz szükséges intézkedést, hogy a gyártási folyamat (ideértve az átjárhatóságot biztosító rendszerelemek fővállalkozók általi összeszerelését és integrálását azok megbízása esetén) biztosítja, hogy az alrendszer megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és a rá vonatkozó ÁME követelményeinek.

5. A kérelemnek lehetővé kell tennie az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének, karbantartásának és üzemeltetésének megértését, és lehetővé kell tennie a típusvizsgálat tanúsítványban leírt típusnak és az értékelendő ÁME követelményeinek való megfelelést.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a jóváhagyott típussal kapcsolatos műszaki dokumentáció, ideértve az SB modulban meghatározott eljárás végrehajtása után kibocsátott típusvizsgálati tanúsítványt,

és amennyiben e dokumentáció nem tartalmazza:

- az alrendszer általános leírása, átfogó konstrukciója és struktúrája,
- az infrastruktúra- és/vagy gördülőállomány- (alrendszer) nyilvántartást, ide számítva az ÁME-ben meghatározott minden információt,
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, szerkezeti egységek, áramkörök stb.,
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- műszaki előírások, ideértve az alkalmazott európai műszaki előírásokat,
- a fenti előírások használatát igazoló minden bizonyíték, különösen ahol nem alkalmazzák teljes mértékben ezeket az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,

- a szerződésből eredő más rendeleteknek a termelési fázisban való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek,
- a megfelelésről vagy használatra való alkalmasságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, amelyekhez biztosítani kell az említett rendszerelemeket, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása.

Ha az ÁME további adatokat ír elő a műszaki dokumentáció számára, azokat bele kell foglalni.

6. A bejelentett szervezet először megvizsgálja a pályázatot a típusvizsgálat érvényessége és a típusvizsgálati tanúsítvány szempontjából.

Ha a bejelentett szervezet úgy véli, hogy a típusvizsgálati tanúsítvány már nem érvényes vagy nem megfelelő, és új típusvizsgálati tanúsítványt kell kibocsátani, megindokolja a határozatát.

A bejelentett szervezet elvégzi a megfelelő vizsgálatokat és tesztek annak ellenőrzése érdekében, hogy az alrendszer megfelel-e a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek. A bejelentett szervezet megvizsgálja a sorozattermékként gyártott minden alrendszer 4. pontban meghatározott tesztelését.

7. Minden (sorozattermékként gyártott) alrendszer vizsgálatokkal és teszteléssel való ellenőrzése

7.1. A bejelentett szervezet elvégzi a tesztek, vizsgálatok és hitelesítéseket az ÁME előírásai szerint sorozatban gyártott alrendszerek megfelelőségének biztosítása érdekében. A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések kiterjednek az ÁME által előírt fázisokra is.

7.2. Minden egyes (sorozatban gyártott) alrendszert egyedileg meg kell vizsgálni, tesztelni és hitelesíteni kell a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és a rá vonatkozó ÁME követelményeinek való megfelelés igazolása érdekében. Ha az ÁME (vagy az ÁME-ben idézett európai szabvány) nem írja elő valamelyik tesztet, a vonatkozó európai és/vagy nemzeti előírások, vagy megfelelő tesztek alkalmazandók.

8. A bejelentett szervezet megállapodhat az ajánlatkérővel (és a fővállalkozókkal), hogy mely helyeken végzik el a tesztek, és megállapodhat, hogy az alrendszer végső vizsgálatát és – ha azt az ÁME előírja – a teljes üzemi körülmények melletti tesztek és érvényesítéseket az ajánlatkérő végzi el a bejelentett szervezet közvetlen felügyelete alatt.

A bejelentett szervezet ellenőrzési, felülvizsgálati és felügyeleti célokból bejárási joggal rendelkezik a gyártó üzemekbe, összeszerelési és telepítési helyekre, és indokolt esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, az ÁME által előírt feladatok elvégzése érdekében.

9. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet kiállítja a megfelelőségi nyilatkozatot az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot az alrendszer helye vagy működése szerinti tagállam felügyeleti hatósága számára.

A bejelentett szervezet e tevékenységeinek alapja a típusvizsgálat és az összes sorozatban gyártott terméken a 7. pontban jelzettek és az ÁME-ben és/vagy a vonatkozó európai és/vagy nemzeti előírásokban előírt tesztje, hitelesítése és ellenőrzése.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és az azt kísérő dokumentumokat dátummal és aláírással kell ellátni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információt kell tartalmaznia.

10. A bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információt, és különösen az alábbiakat:

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
- az infrastruktúra- és/vagy gördülőállomány- (alrendszer) nyilvántartás, ide számítva az ÁME-ben meghatározott minden információt,
- az alrendszerbe beépített átjárhatósági összetevők felsorolása,
- a megfelelőségi és indokolt esetben a használatra való alkalmassági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket az említett összetevőknek biztosítaniuk kell az irányelv 13. cikkével összhangban, indokolt esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségkezelési rendszer jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérve,
- az alrendszer karbantartásával, feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
- a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű figyelemmel kíséréssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,
- az alrendszer típusvizsgálati tanúsítványa és az SB modulban (típusvizsgálat) meghatározott, azt kísérő műszaki dokumentáció,
- a bejelentett szervezet 9. pontban említett, számítási jegyzetekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi igazolása, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és indokolt esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat. Amennyiben indokolt, a tanúsítványt a hitelesítéssel kapcsolatban kiállított vizsgálati és ellenőrzési jelentéseknek kell kísérniük.

11. A megfelelőségi igazolást kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek.

Az ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációt, és azt kérésre meg kell küldenie bármely más tagállamnak.

SH2. modul: Teljes minőségkezelési rendszer a terv vizsgálatával

1. Ez a modul az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az ellenőrző-irányító alrendszer

- megfelel a jelen ÁME-nek és más alkalmazható ÁME-knek, ami azt bizonyítja, hogy teljesülnek a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményei,
- megfelel a Szerződésből származó egyéb rendeleteknek, és üzembe helyezhető.

2. A bejelentett szervezet elvégzi az eljárást, ideértve az alrendszer tervének vizsgálatát azzal a feltétellel, hogy az ajánlatkérő és a bevont fővállalkozók eleget tesznek a pont által előírt kötelezettségeknek.

A "fővállalkozók" kifejezés olyan társaságokra utal, amelyek tevékenysége hozzájárul az ÁME alapvető követelményeinek teljesüléséhez. Ez azt a társaságot érinti, amely:

- felelős a teljes alrendszer beruházásáért (különösen az alrendszer integrálásáért),
- más társaságok, amelyek csak részlegesen vannak bevonva az alrendszer beruházásába (például az alrendszer megtervezésébe, összeállításába vagy telepítésébe).

Nem vonatkozik a részegységeket és az átjárhatóság összetevőit szállító gyártói alvállalkozókra.

3. Az EK-hitelesítési eljárás alá vont alrendszer esetében az ajánlatkérő vagy megbízása esetén a fővállalkozó jóváhagyott minőségkezelési rendszert működtet az 5. pontban meghatározott tervezés, gyártás, illetve végtermék-ellenőrzés és vizsgálat esetében, és ez a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

Az alrendszer teljes beruházásáért felelős fővállalkozónak (különös tekintettel az alrendszer integrálásával kapcsolatos felelősségre), minden esetben jóváhagyott minőségkezelési rendszert kell működtetnie a gyártással, illetve végtermék-ellenőrzéssel és vizsgálattal kapcsolatban, ami a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

Ebben az esetben az ajánlatkérő önállóan felelős az alrendszer teljes beruházásáért (különös tekintettel az alrendszer integrálásával kapcsolatos felelősségre), vagy az ajánlatkérőt közvetlenül bevonják a tervezésbe és/vagy gyártásba (az összeszerelést és telepítést is ideértve), jóváhagyott minőségkezelési rendszert kell működtetnie e tevékenységekkel kapcsolatban, ami a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

A csak az összeszerelésbe és telepítésbe bevont pályázók csak jóváhagyott minőségkezelési rendszert működtethetnek a gyártás és a végtermék-ellenőrzés és vizsgálat esetében.

4. EK-hitelesítési eljárás

4.1. Az ajánlatkérő a választása szerinti bejelentett szervezethez kérelmet nyújt be az alrendszer (a tervvizsgálattal együtt végzett teljes minőségkezelési rendszeren keresztül történő) EK-hitelesítésére vonatkozóan, ideértve a minőségkezelési rendszerek felügyeletének 5.4. és 6.6. pont szerinti összehangolását. Az ajánlatkérő tájékoztatja a bevont gyártókat erről a választásáról és a kérelemről.

4.2. A pályázatnak lehetővé kell tennie az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének és karbantartásának megértését, valamint az ÁME rendelkezéseinek való megfelelés értékelését.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének neve és címe,
- a műszaki dokumentáció, ideértve:
 - az alrendszer általános leírása, átfogó konstrukciója és struktúrája,
 - műszaki tervezési előírások, ideértve az alkalmazott európai műszaki előírásokat,
 - a fenti előírások használatát igazoló minden bizonyíték, különösen ahol nem alkalmazzák teljes mértékben az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
 - a tesztprogram,
 - az infrastruktúra- és/vagy gördülőállomány- (alrendszer) nyilvántartást, ide számítva az ÁME-ben meghatározott minden információt,
 - az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek felsorolása,
 - a megfelelésről vagy használatra való alkalmasságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, amelyekhez biztosítani kell a rendszerelemeket, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
 - a szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
 - az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont összes gyártó felsorolása,
 - az alrendszer használati feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
 - az alrendszer karbantartásával kapcsolatos karbantartási feltételek és műszaki dokumentáció,
 - az alrendszer gyártásánál, karbantartásánál és üzemeltetésénél figyelembe veendő összes műszaki követelmény,
 - annak magyarázata, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és/vagy a fővállalkozók az 5.2. pontban említett összes fázisra vonatkozóan rendelkezik minőségkezelési rendszerrel, és bizonyítani kell annak hatékonyságát,
 - az e minőségkezelési rendszerek jóváhagyásáért és felülvizsgálatáért felelős bejelentett szervezet.

4.3. Az ajánlatkérő bemutatja a megfelelő laboratórium által a részére elvégzett vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, köztük a kötelező típusvizsgálatok eredményeit. A tesztek eredményeinek bemutatása történhet a kérelemmel egy időben, vagy később is.

4.4. A bejelentett szervezet megvizsgálja a tervvizsgálattal kapcsolatos pályázatot, és kiértékeli a tesztek eredményeit. Amennyiben a terv megfelel az irányelv és a rá vonatkozó ÁME előírásainak, tervvizsgálati jelentést bocsát ki a pályázó részére. A jelentés tartalmazza a tervvizsgálat végkövetkeztetéseit, az érvényességének feltételeit, a vizsgált terv azonosításához szükséges adatokat és – ha vonatkozó – az alrendszer működésének ismertetését.

Ha az ajánlatkérő tervvizsgálati jelentését elutasítják, a bejelentett szervezetnek részletesen meg kell indokolnia az ilyen elutasítást. Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.

5. Minőségkezelési rendszer

5.1. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és megbízása esetén a fővállalkozónak az általuk kiválasztott bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtania a minőségbiztosítási rendszereinek vizsgálatára vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a tervezett alrendszerrel kapcsolatos minden vonatkozó információ,
- a minőségkezelési rendszer dokumentációja.

Az alrendszerre irányuló projektnek csak egy részébe bevont személyeknek csak a vonatkozó résszel kapcsolatban kell információt benyújtaniuk.

5.2. Az ajánlatkérő vagy az alrendszer teljes beruházásáért felelős fővállalkozó esetében a minőségkezelési rendszer biztosítja, hogy az alrendszer általánosságban megfeleljen az ÁME előírásainak.

Az egyéb fővállalkozó(k) minőségkezelési rendszere(i) biztosítja, hogy az alrendszerhez való megfelelő hozzájárulásuk megfeleljen az ÁME követelményeinek.

A pályázók által elfogadott összes elemet, követelményt és rendelkezést szisztematikus és rendezett módon dokumentálni kell írott politikák, eljárások és utasítások formájában. A minőségkezelési rendszer dokumentációjának biztosítania kell a minőségügyi alapelvek és eljárások, így például a minőségügyi programok, tervek, kézikönyvek és feljegyzések, közös felfogását.

A rendszernek különösen az alábbi tételek megfelelő leírását kell tartalmaznia:

- az összes pályázó esetében:
 - minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés,
 - a használatra kerülő megfelelő gyártási, minőség-ellenőrzési és minőségkezelési technikák, folyamatok és szisztematikus cselekvések,
 - a tervezés, gyártás, összeszerelés és telepítés előtt, közben és után elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága,
 - minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képzéséről szóló jelentések stb.,
 - a fővállalkozók esetében, amennyiben az vonatkozik az alrendszer tervezéséhez való hozzájárulásukra:
 - az alkalmazásra kerülő műszaki tervezési előírások, ideértve az európai és/vagy nemzeti előírásokat, és amennyiben az európai és/vagy nemzeti előírásokat nem alkalmazzák teljes egészében, az annak biztosítására használt eszközöket, hogy teljesüljenek az ÁME alrendszerre vonatkozó előírásai,
 - a tervezés ellenőrzési és hitelesítési technikái, folyamatai és módszeres fellépései, amelyeket az alrendszer tervezésénél használnak fel,
 - a terv és az alrendszer előírt minőségének elérését és a minőségkezelési rendszernek a gyártást is ideértve az összes fázisban való hatékony működését figyelemmel kísérő eszközök,

- az ajánlatkérő vagy az alrendszer egész beruházásáért felelős fővállalkozó esetében:
- a vezetés felelősségei és hatáskörei az alrendszer általános minőségével kapcsolatban, különösen ideértve az alrendszer integrációjának kezelését.

A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések az alábbi fázisokra terjednek ki:

- általános terv,
- az alrendszer felépítése, ezen belül különösen az építőmérnöki tevékenységek, a rendszerelemek összeszerelése és végső beállítások,
- az alrendszer végleges tesztelése,
- és amennyiben az ÁME meghatározza, a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés.

5.3. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezetnek meg kell vizsgálnia, hogy az alrendszer összes 5.2. pontban említett fázisát kellő mértékben és megfelelően lefedi-e a pályázók minőségkezelési rendszereinek jóváhagyása és felügyelete.

Ha egynél több minőségkezelési rendszerre alapozzák, hogy az alrendszer megfelel-e az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezetnek különösen meg kell vizsgálnia, hogy:

- egyértelműen dokumentálják-e a minőségkezelési rendszerek közötti kapcsolatokat és interfészeket,
- a fővállalkozó esetében kellően és megfelelően dokumentálják-e a teljes egész alrendszer megfelelőségének kezelésével kapcsolatos általános felelősségeket és hatásköröket.

5.4. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek értékelnie kell a minőségkezelési rendszert annak meghatározása érdekében, hogy az eleget tesz-e az 5.2. pont követelményeinek. Feltételezi a követelményeknek való megfelelést, ha a gyártó olyan, harmonizált szabványos EN/ISO 9001/2000 minőségbiztosítási rendszert valósít meg a tervezés, a termelés, a végtermék-ellenőrzés és a tesztelés területén, amely figyelembe veszi annak a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemnek a konkrét jellemzőit, amelyre vonatkozóan a minőségbiztosítási rendszert megvalósították.

Ha valamely kérelmező tanúsított minőségkezelési rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a vizsgálat során.

Az ellenőrzésnek kifejezetten az érintett alrendszerre kell irányulnia, figyelembe véve a pályázónak az alrendszerhez való konkrét hozzájárulását. Az ellenőrzést végző csoport legalább egy tagjának tapasztalattal kell rendelkeznie az érintett alrendszer technológiai vizsgálatában.

Az értékelési eljárás tartalmazza a kérelmező létesítményeinek vizsgálati célú bejárását.

A határozatról értesíteni kell a pályázót. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat végkövetkeztetéseit és az indoklással ellátott vizsgálati határozatot.

5.5. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozók vállalják, hogy teljesítik a jóváhagyott minőség-ellenőrzési rendszerből fakadó kötelezettségeiket, és fenntartják azt oly módon, hogy megőrizték annak megfelelő és hatékony voltát.

Folyamatosan tájékoztatniuk kell a minőségkezelési rendszert jóváhagyó bejelentett szervezetet minden olyan jelentős változásról, amely érinti a követelmények alrendszer általi teljesítését.

A bejelentett szervezet kiértékeli a javasolt módosításokat, és eldönti, hogy a módosított minőségkezelési rendszer továbbra is eleget tesz-e az 5.2. pont követelményeinek, vagy szükség van-e újbóli értékelésre.

A határozatáról értesíti a pályázót. Az értesítés tartalmazza a vizsgálat végkövetkeztetéseit és az indoklással ellátott vizsgálati határozatot.

6. A minőségkezelési rendszer(ek) felügyelete a bejelentett szervezet felelőssége alatt

6.1. A felügyelet célja az arról való meggyőződés, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó kellően eleget tesz-e a jóváhagyott minőségkezelési rendszer(ek)ből eredő kötelezettségeinek.

6.2. Az ajánlatkérő, bevonása esetén, és a fővállalkozók kötelesek elküldeni az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek (vagy gondoskodni azok elküldéséről) az összes olyan dokumentumot, amely ebből a célból szükséges, különös tekintettel az alrendszer megvalósítási terveire és műszaki nyilvántartásaira (amennyiben ez a kérelmezőnek az alrendszerhez nyújtott konkrét hozzájárulása kapcsán vonatkozó), ide számítva a következőket:

- a minőségkezelési rendszer dokumentációját, ideértve az alábbiak biztosítása érdekében végrehajtott konkrét intézkedéseket:
- az ajánlatkérő vagy az alrendszer teljes beruházásáért felelős fővállalkozó esetében a teljes alrendszer megfelelőségének kezelésével kapcsolatos felelősségek és hatáskörök kellő és megfelelő meghatározása,
- minden egyes kérelmező esetében a minőségbiztosítási rendszer megfelelő kezelése az alrendszer szintű integráció elérése érdekében,
- a minőségkezelési rendszer tervezési részében előírt minőségügyi feljegyzések, például elemzések, számítások, tesztek stb. eredményei,
- a minőségkezelési rendszer (összeszerelésre és telepítésre is kiterjedő) gyártási részében előírt minőségügyi feljegyzések, köztük vizsgálati jelentések és tesztelési adatok, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítési jelentése stb.

6.3. A bejelentett szervezet köteles rendszeres időközönként felülvizsgálatot tartani annak ellenőrzése érdekében, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó minőségkezelési rendszert tartson fenn, és alkalmazzon, és felülvizsgálati jelentést nyújtson be nekik. Ha azok tanúsított minőségkezelési rendszert működtetnek, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a felülvizsgálat során.

A felülvizsgálatokat évente legalább egyszer kell elvégezni, legalább egy felülvizsgálatot a 7. pontban említett EK-hitelesítési eljárás tárgyát képező alrendszerrel kapcsolatos tevékenységek (tervezés, gyártás, összeszerelés és telepítés) elvégzésekor.

6.4. A bejelentett szervezet szűrőpróbaszerű bejárásokat tehet a pályázó(k) 5.2. pontban említett telephelyein. E bejárások alkalmával a bejelentett szervezet teljes vagy részleges felülvizsgálatot végezhet, és tesztek végezhet vagy végeztethet el annak ellenőrzése érdekében, hogy a minőségkezelési rendszer megfelelően működik-e a szükséges helyeken. Vizsgálati és – indokolt esetben – felülvizsgálati és/vagy tesztjelentést kell biztosítani a kérelmező(k) számára.

6.5. Az ajánlatkérő által kiválasztott és az EK-tanúsításért felelős bejelentett szervezet, ha nem végzi el az érintett minőségkezelési rendszer(ek) egészének 5. pont szerint felülvizsgálatát, összehangolja az e feladat elvégzéséért felelős bármely más bejelentett szervezetek felügyeleti tevékenységét az alábbiak érdekében:

- annak biztosítása, hogy megfelelően végrehajtsák az alrendszerek integrálásával kapcsolatos különböző minőségkezelési rendszerek közötti interfészek kezelését,
- a vizsgálat olyan elemeinek összegyűjtése az ajánlatkérővel közösen, amelyek szükségesek a különböző minőségkezelési rendszerek következetességének és átfogó felülvizsgálatának szavatolásához.

Ez az összehangolás kiterjed a bejelentett szervezet alábbiakkal kapcsolatos jogaira:

- a más bejelentett szervezetek által kibocsátott összes (jóváhagyási és felügyeleti) dokumentáció kézhezvétele,
- jelenlét az 5.4. pontban említett felügyeleti vizsgálatoknál,
- az 5.5. pontban említett további vizsgálatok kezdeményezése a saját felelőssége alatt és a többi bejelentett szervezettel együtt.

7. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek ellenőrzési, felülvizsgálati és felügyeleti célokból bejárási joggal kell rendelkeznie az építkezési helyekre, tervezési és gyártó üzemekbe, összeszerelési és telepítési helyekre, raktárhelyiségekbe és indokolt esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, általánosabban pedig minden olyan létesítménybe, amelyet szükségesnek tart a feladatai elvégzése érdekében, a pályázónak az alrendszer projektjéhez való konkrét hozzájárulásával összhangban.

8. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozók kötelesek az utolsó alrendszer legyártásától számított tíz évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé tenni az alábbiakat:

- a 5.1. pont második albekezdésének második francia bekezdésében említett dokumentáció,
- a 5.5. pont második albekezdésében hivatkozott módosítás,
- a bejelentett szervezet 5.4., 5.5. és 6.4. pontban említett határozatai és jelentései.

9. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet a tervvizsgálat, valamint a minőségkezelési rendszer(ek) jóváhagyása és felülvizsgálata alapján kiállítja a megfelelőségi tanúsítványt az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállambeli felügyeleti hatóság számára, amelyben az alrendszer található és/vagy üzemel.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és az azt kísérő dokumentumokat dátummal és aláírással kell ellátni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információt kell tartalmaznia.

10. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kötelezően kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információt, és különösen az alábbiakat:

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
- az alrendszerbe beépített átjárhatósági összetevők felsorolása,

- a megfelelőségi és indokolt esetben a használatra való alkalmassági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket a rendszerelemeknek biztosítaniuk kell az irányelv 13. cikkével összhangban, indokolt esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségkezelési rendszer jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérve,
- a szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- az alrendszer karbantartásával, feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
- a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű figyelemmel kíséréssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,
- a bejelentett szervezet 9. pontban említett, számítási jegyzetekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi igazolása, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és indokolt esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat. Indokolt esetben a tanúsítványt a hitelesítéssel kapcsolatban kiállított és a 6.4. és 6.5. pontokban említett vizsgálati és ellenőrzési jelentéseknek kell kísérniük,
- az infrastruktúra- és/vagy gördülőállomány- (alrendszer) nyilvántartást, ide számítva az ÁME-ben meghatározott minden információt.

11. Valamennyi bejelentett szervezet köteles közölni a többi bejelentett szervezettel a kiadott, visszavont vagy elutasított minőségbiztosítási rendszerjóváhagyásokkal kapcsolatos vonatkozó információkat és az EK tervvizsgálati jelentéseket.

A többi bejelentett szervezet kérésre másolatot kaphat az alábbiakról:

- a minőségkezelési rendszer jóváhagyásai és a kiadott további jóváhagyások, valamint
- a kiadott EK tervvizsgálati jelentések és azok kiegészítései.

12. A megfelelőségi igazolást kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek.

Az ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációt, és azt kérésre meg kell küldenie bármely más tagállamnak.

SG. modul: Az egységek hitelesítése

1. Ez a modul az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségi képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az ellenőrző-irányító alrendszer:

- megfelel a jelen ÁME-nek és más alkalmazható ÁME-knek, ami azt bizonyítja, hogy teljesülnek a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményei,
 - megfelel a Szerződésből származó egyéb rendeleteknek,
- és üzembe helyezhető.

2. Az ajánlatkérő köteles kérelmezni az alrendszer EK-hitelesítését (alapos egység-hitelesítés) a választása szerinti bejelentett szervezettől.

A kérelemnek tartalmaznia kell:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének nevét és címét,
- a műszaki dokumentációt.

3. A műszaki dokumentációnak lehetővé kell tennie az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének és üzemeltetésének megértését, valamint az ÁME rendelkezéseinek való megfelelés értékelését.

A műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

- az alrendszer általános leírása, annak átfogó konstrukciója és struktúrája,
- az infrastruktúra- és/vagy gördülőállomány- (alrendszer) nyilvántartás, ide számítva az ÁME-ben meghatározott minden információt,
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, szerkezeti egységek, áramkörök stb.,
- az alrendszer tervezésével és gyártásával kapcsolatos információk, valamint a karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok,
- műszaki előírások, ideértve az alkalmazott európai és/vagy nemzeti műszaki előírásokat,
- a fenti előírások használatát igazoló minden bizonyíték, különösen ahol nem alkalmazzák teljes mértékben az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek felsorolása,
- a megfelelésről vagy használatra való alkalmasságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, amelyekhez biztosítani kell az említett rendszerelemeket, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
- a szerződésből eredő más rendelkezések való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása,
- az alrendszer használati feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
- az alrendszer karbantartásával kapcsolatos karbantartási feltételek és műszaki dokumentáció,
- az alrendszer gyártásánál, karbantartásánál és üzemeltetésénél figyelembe veendő összes műszaki követelmény,
- az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei,
- minden egyéb megfelelő műszaki bizonyíték, amely képes szemléltetni, hogy a korábbi ellenőrzéseket vagy tesztek sikeresen elvégezték független és kompetens szervezetek, összehasonlítható feltételek mellett.

Ha az ÁME további adatokat ír elő a műszaki dokumentáció számára, azokat bele kell foglalni.

4. A bejelentett szervezet köteles megvizsgálni az alkalmazást és a műszaki dokumentációt és azonosítani azokat az elemeket, amelyeket az ÁME és az európai előírások vonatkozó rendelkezései szerint terveztek meg, illetve az azok figyelembevétel nélkül tervezett elemeket.

A bejelentett szervezet köteles megvizsgálni az alrendszert és végrehajtani a megfelelő és szükséges tesztek (vagy kötelesek részt venni azokban), annak megállapítására, hogy kiválasztották-e a vonatkozó európai és/vagy nemzeti specifikációkat, ezeket ténylegesen alkalmazták-e, vagy hogy az elfogadott

megoldások teljesítik-e az ÁME követelményeit, amikor a megfelelő európai és/vagy nemzeti specifikációkat nem alkalmazták.

A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések kiterjednek az ÁME által előírt következő fázisokra:

- általános terv,
- az alrendszer felépítése, ezen belül különösen, az építőmérnöki tevékenységek, a rendszerelemek összeszerelése és végső beállítások,
- az alrendszer végleges tesztelése,
- és amennyiben az ÁME meghatározza, a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés.

A bejelentett szervezet köteles figyelembe venni minden korábbi ellenőrzést vagy tesztet, amelyet sikeresen elvégeztek független és kompetens szervezetek, összehasonlítható feltételek mellett. A figyelembe vehető korábbi ellenőrzések és tesztek feltételeinek hasonlóknak kell lenniük azokhoz a feltételekhez, amelyeket a bejelentett szervezet figyelembe vesz e tevékenységek alvállalkozásba adásakor. A bejelentett szervezet csak akkor veheti figyelembe ezeket a vonatkozó bizonyítékokat, ha az említett szervezetek a függetlenséget és a kompetenciát azonos kritériumok szerint értékelik.

A bejelentett szervezet utána eldönti, hogy fel kell-e használni ezeknek az ellenőrzéseknek vagy teszteknek az eredményeit. Ha elfogadja, akkor a bejelentett szervezet köteles megvizsgálni ezeknek a korábbi ellenőrzéseknek és teszteknek a bizonyítékait és köteles megállapítani, hogy az eredmények megfelelnek-e az ÁME követelményeinek. Minden egyes esetben a bejelentett szervezet viseli a végső felelősséget.

5. A bejelentett szervezet megállapodhat az ajánlatkérővel, hogy mely helyeken végzik el a teszteket, és megállapodhat, hogy az alrendszer végső tesztelését és – ha azt az ÁME előírja – a teljes üzemi körülmények melletti teszteket az ajánlatkérő végzi el a bejelentett szervezet közvetlen felügyelete alatt és részvétele mellett.

6. A bejelentett szervezet tesztelési és hitelesítési célokból bejárási joggal rendelkezik a tervezés helyszínére, az építkezés helyszíneire, a gyártó üzemekbe, összeszerelési és telepítési helyekre, és indokolt esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, az ÁME által előírt feladatok elvégzése érdekében.

7. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet az ÁME és/vagy a vonatkozó európai specifikációk által megkövetelt tesztelések, hitelesítések és ellenőrzések végrehajtása alapján kiállítja a megfelelőségi tanúsítványt az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállambeli felügyeleti hatóság számára, amelyben az alrendszer található és/vagy üzemel.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és az azt kísérő dokumentumokat dátummal és aláírással kell ellátni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információt kell tartalmaznia.

8. A bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az

irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információt és különösen az alábbiakat:

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
- az alrendszerbe beépített átjárhatósági összetevők felsorolása,
- a megfelelőségi és indokolt esetben a használatra való alkalmassági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket az említett összetevőknek biztosítaniuk kell az irányelv 13. cikkével összhangban, indokolt esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségkezelési rendszer jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérvé,
- az alrendszer karbantartásával, feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
- a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű figyelemmel kíséréssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,
- a bejelentett szervezet 7. pontban említett, számítási jegyzetekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi igazolása, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és indokolt esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat; az igazoláshoz, ha vonatkozó, csatolni kell a hitelesítés kapcsán összeállított felügyeleti és auditálási jelentéseket,
- a szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- az infrastruktúra- és/vagy gördülőállomány- (alrendszer) nyilvántartást, ide számítva az ÁME-ben meghatározott minden információt.

9. A megfelelőségi igazolást kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek. Az ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációt, és azt kérésre meg kell küldenie bármely más tagállamnak.

F. MELLÉKLET

A megfelelőség felmérésének eljárása

A karbantartási intézkedések felmérése

1. Ez a megfelelőségi felmérési eljárás leírja az eljárásnak azt a részét, amelyen keresztül a közlekedési hatóság megállapítja és tanúsítja, hogy a tervezett karbantartás szempontjából reprezentatív karbantartási intézkedések teljesítik-e a vonatkozó ÁME rendelkezéseit és biztosítják-e az alapvető paraméterek és elengedhetetlen követelmények betartását az alrendszer élettartama során.

2. A karbantartási intézkedések felmérésére vonatkozó kérelmet annak az ajánlatkérőnek (vagy felhatalmazott közösségi képviselőjének) kell benyújtania, amelyik a karbantartási intézkedésekre nézve javaslatot tesz, a közlekedési hatósághoz

A kérelemnek a következőket kell tartalmaznia:

- az ajánlatkérő neve és címe, illetve ha a kérelmet a meghatalmazott képviselő nyújtja be, akkor az ő neve és címe,
- írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet,
- a tervezési szakasz eredményeként meghatározott minden műszaki követelmény, amelyet a karbantartás során figyelembe kell venni,
- a 3. pontban ismertetett karbantartási dokumentáció,
- a 4. pontban ismertetett műszaki dokumentáció.

A benyújtott karbantartási dokumentációnak a kérelmező által jóváhagyott végleges verziónak kell lennie.

A közlekedési hatóság kérhet további példányokat, ha ez a felmérés végrehajtásához szükséges.

3. A karbantartási dokumentációnak minimálisan a következő elemeket kell tartalmaznia:

- a karbantartási intézkedések végrehajtásának, használatának és ellenőrzésének leírása,
- az összes végrehajtandó karbantartás részletei, ide számítva a karbantartás rendszerességét is,
- műveleti forgatókönyvek, amelyek bemutatják, hogy a szükséges visszacsatolási információk (és a karbantartással kapcsolatos minden más információ) milyen módon áramlik az alrendszer és más termékek/alrendszerek körül, a karbantartási folyamat támogatása céljából,
- a konkrét folyamatok eljárásai (vagy hivatkozás ezekre az eljárásokra), a termék/alrendszer karbantartási műveletei szerint,
- a karbantartási intézkedések módosításai és frissítései kezelésének eljárása,
- a karbantartási intézkedések olvasásához esetleg szükséges hardverek és szoftverek leírása,
- a karbantartási intézkedések végrehajtásához szükséges összes elem leírása.

4. A műszaki dokumentációnak biztosítania kell, hogy a karbantartási intézkedések felmérése megfeleljen az ÁME követelményeinek. Tartalmaznia kell, amennyire ez a

felmérés kapcsán vonatkozó, a karbantartási intézkedések kidolgozásának egyes szakaszait.

Azoknak a műszaki dokumentációknak, amelyek a karbantartási intézkedéseket megindokolják, tartalmazniuk kell:

- egy általános típusleírást (az alrendszer működésének áttekintését és a műszaki funkciók leírását),
- egy műszaki leírást, amely meghatározza az alrendszer használatának és karbantartásának feltételeit és körülményeit,
- az ÁME követelményei, a karbantartási szervezet, a műszaki funkciók és a karbantartási intézkedések közötti konzisztencia szemléltetését,
- a karbantartási intézkedések kidolgozásának megértéséhez szükséges összes leírást, magyarázatot és nyilvántartást,
- a karbantartási intézkedések érvényesítése érdekében elvégzett munkáról készített feljegyzéseket,
- a karbantartási intézkedésekhez felhasznált berendezések és az érintett személyek elemzéséről készített feljegyzéseket,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem használati és karbantartási feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
- azoknak a műszaki specifikációknak a felsorolását, amelyek alapján a rendszer karbantartási intézkedéseit érvényesítették.

5. A közlekedési hatóság köteles:

- azonosítani az ÁME azon vonatkozó rendelkezéseit, amelyeknek a karbantartási intézkedéseknek meg kell felelniük,
- ellenőrizni, hogy a karbantartási intézkedések dokumentációja és a műszaki dokumentáció hiánytalan-e, és összhangban áll-e a 3. és a 4. pont rendelkezéseivel,
- elvégezni a karbantartási intézkedések kidolgozása egyes szakaszainak és az eredményeknek a vizsgálatát, annak kiértékelésére, hogy:
 - az egyes szakaszokat ellenőrzötten kezelték-e,
 - képesek-e teljesíteni a karbantartási intézkedésekre vonatkozó megfelelőségi követelményeket,
 - dokumentálják-e az azzal kapcsolatos megállapításokat, hogy a karbantartási intézkedések teljesítik-e az ÁME rendelkezéseit.

6. Amennyiben a karbantartási intézkedések megfelelnek az ÁME rendelkezéseinek, a közlekedési hatóság kiadja a vizsgálati jelentést a karbantartási intézkedésekről a pályázónak. A jelentésnek tartalmaznia kell az ajánlatkérő nevét és címét, a vizsgálat végkövetkeztetéseit, az érvényesség feltételeit, a karbantartott alrendszerre utaló hivatkozást, valamint a karbantartási intézkedések azonosításához szükséges adatokat.

A műszaki dokumentáció vonatkozó részeit, ide számítva a karbantartási intézkedések és megvalósításuk feltételeinek leírását, csatolni kell a jelentéshez, és a közlekedési hatóság köteles erről egy példányt megőrizni.

Ha az ajánlatkérő nem fogadja el a karbantartási intézkedésekről készített vizsgálati jelentést, akkor a közlekedési hatóságnak részletesen meg kell indokolnia az ilyen elutasítást. Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.

G. MELLÉKLET

Nyitott kérdések

A nyitott kérdések prioritása

Különbséget kell tenni két prioritás között:

1. prioritás (P1): a legsürgősebb rész
2. prioritás (P2): a legkevésbé sürgős rész

Interfészek

4.3. szakasz

A szintbeli kereszteződés funkciói (P1)

Interfészek az OPE ÁME-vel (P1)

Interfészek a Gördülőállomány vontatóegységek és személykocsik ÁME dokumentummal (P1)

A melléklet

1. hivatkozás FRS (a szintbeli kereszteződés tárgyához) (P1, kapcsolódva a szintbeli kereszteződéshez [LX])

16. hivatkozás Az Eurolooppal kapcsolatos FFFIS jelenleg csak tervezetben áll rendelkezésre (Unisig részegység-044, 2.1.0. változat), a frekvenciasáv megváltoztatása miatt. Jogilag kötelező lesz, miután a nyitott kérdéseket (pl. a frekvenciák leosztása, összeegyeztethetőség a jelenlegi rendszerekkel, összehasonlító ellenőrzések) megoldották és a végleges verzió elkészült.

24. hivatkozás Az aktiválással kapcsolatos specifikációk tisztázása és módosítása (P1)

B32 hivatkozás Útmutató a hivatkozásokhoz (P1)

36. hivatkozás STM teszt specifikációk (P1)

28. hivatkozás Megbízhatósági–rendelkezésre állási követelmények (P1)

41. hivatkozás JRU tesztelési specifikációk (P1) összekapcsolva az 55. hivatkozással

42. hivatkozás Az éberségi berendezésre vonatkozó követelmények (P2)

44. hivatkozás Útmérési FIS (P2)

45. hivatkozás K interfész (P1)

47. hivatkozás Az átjárhatósággal kapcsolatos kockázatok és veszélyek elemzésére vonatkozó követelmények (P1)

48. hivatkozás A mobil GSM-R berendezésekre vonatkozó tesztelési specifikációk (P1)

50. hivatkozás Az Eurolooppa vonatkozó tesztelési specifikációk (P1)

51. hivatkozás A DMI ergonómiai aspektusai (P1)

53. hivatkozás Az UIC által ellenőrzött változók ETCS értékei (P1)

54. hivatkozás A szolgáltatás minőségére vonatkozó felhasználói követelmények (ideiglenesen) (P1)

55. hivatkozás A jogi adatrögzítő alap-konfigurációjára vonatkozó követelmények (P1, átfogóan)

57. hivatkozás Az ERTMS fedélzeti berendezés előzetes felszerelésének követelményei (P1)

58. hivatkozás RBC–RBC interfész (P1)

59. hivatkozás Az ERTMS pálya menti berendezés előzetes felszerelésének követelményei (P1)

60. hivatkozás ETCS verzió kezelése (P1)

61. hivatkozás GSM-R verzió kezelése (P1)

GSM-R:

Kölcsönös csatlakoztatás és barangolás a GSM-R hálózatok között (P1)

Határátlépés (P1)

A GSM-R üzemeltetési szabályainak meghatározása (P1)

GPRS és ASCI (P2)

GSM-R verzió kezelés (váltásellenőrzés-menedzsment) (P1)

A. melléklet – 1. függelék: (P1)

6.2.1. Fémmentes tér a kerekek körül

7.1. A homokolóberendezések alkalmazása

7.2.1. Kompozit féktuskók használata

8.1.1. Elektromágneses interferenciák (vontatási áram)

8.3.1. Elektromágneses interferenciák (elektromos, mágneses, elektromágneses mezők)

"A" melléklet – 2. függelék: (P1)

HABD

B. melléklet, 4. rész.

Az ETCS 1. osztály CCM-mel kapcsolatos nyitott kérdések

Bizonyos ETCS változók specifikációi (P1)

Kiegészítő interfészek

A személyzetet védő rendszerek funkciói és interfészei a jelzőrendszerhez (P2)

Interfész az üzemi fékhez. Ezt meg kell vizsgálni a gördülőállományra vonatkozó ÁME kidolgozása során.

**A közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter 20/2010. (III. 12.) KHEM rendelete
a hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerben a „mozgáskorlátozott
személyekkel” kapcsolatos kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól**

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 88. § (2) bekezdés 20. pontjában kapott felhatalmazás alapján, a közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter feladat- és hatásköréről szóló 133/2008. (V.14.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés a) pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva, a következőket rendelem el:

- 1. §** A rendelet 1. melléklete a hagyományos és a nagysebességű vasúti rendszer egészén vagy részén közlekedő vasúti személyszállító járművekre vonatkozó, a mozgáskorlátozott személyek közlekedéshez való jogának biztosítása érdekében előírt követelményeket határozza meg.
- 2. §** Ez a rendelet a kihirdetését követő 15. napon lép hatályba azzal, hogy rendelkezéseit a hatálybalépését követően indult eljárásokban kell alkalmazni.
- 3. §** Ez a rendelet a hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerben a mozgáskorlátozott személyekkel kapcsolatos átjárhatóság műszaki előírásairól szóló 2007. december 21-i 2008/164/EK bizottsági határozatnak való megfelelést szolgálja.

Hónig Péter s. k.,

közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter

1. melléklet a 20/2010. (III. 12.) KHEM rendelethez

**A hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerben
a mozgáskorlátozott személyekkel kapcsolatos kölcsönös átjárhatóság
műszaki előírásairól****1. Bevezetés****1.1. Műszaki hatály**

Ezen ÁME a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv I. mellékletében leírt hagyományos és nagysebességű vasúti infrastruktúrára és a személyszállító járművek alrendszerére vonatkozik csak "A megközelíthetőség biztosítása mozgáskorlátozott személyek számára" szempontjából. Foglalkozik továbbá a "telematikai alkalmazások személyszállítási szolgáltatásokhoz" alrendszer néhány elemével, mint például a jegy kibocsátó berendezésekkel is.

Ezen ÁME célja, hogy fokozatosan biztosítsa a vasúti közlekedés megközelíthetőségét a mozgáskorlátozott személyek számára. Ez kiterjed a vasúti társaság, a vasúti pályahálózat-működtető vagy az állomás személyszállítási létesítményeinek üzemeltetője által működtetett infrastruktúra nyilvános tereinek (köztük az állomások) megközelíthetőségére is. Különös figyelmet kell fordítani az alábbiakra:

- (I) a peron-vonat interfészből adódó problémák, amelyek holisztikus megközelítést követelnek az infrastruktúra és a járművek alrendszer között,
- (II) a veszélyes helyzetekben történő evakuálás igényei.

Ezen ÁME nem határozza meg az evakuálásra vonatkozó üzemeltetési szabályokat, csak a műszaki és szakmai képesítésbeli követelményeket. A műszaki követelmények célja az összes személy evakuálásának megkönnyítése.

Egyes, az evakuálással nem kapcsolatos üzemeltetési szabályok megtalálhatók ezen ÁME 4.1.4. és 4.2.4. pontjában.

Ezen ÁME a következőket érinti:

- a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv II. mellékletének 1. pontjában található felsorolásban szereplő hagyományos vasúti infrastruktúra alrendszer.
- a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv II. mellékletének 1. pontjában található felsorolásban szereplő hagyományos vasúti járművek alrendszer, de csak ha azok személyszállításra szolgálnak. A műemlék járművekre azonban különösen nem vonatkozik a megfeleltetési kötelezettség a korszerűsítés vagy felújítás során.
- a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv II. mellékletének 1. pontjában található felsorolásban szereplő nagysebességű vasúti infrastruktúra alrendszer.
- a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv II. mellékletének 1. pontjában található felsorolásban szereplő nagysebességű vasúti járművek alrendszer.

- kis mértékben a nagysebességű és a hagyományos vasúti rendszer "telematikai alkalmazások személyszállítási szolgáltatásokhoz" alrendszerei, a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv II. mellékletében, valamint a 2001/16/EK irányelv II. mellékletében meghatározottak szerint.

Az alrendszerekkel kapcsolatban bővebb tájékoztatás a 2. fejezetben található.

1.2. Területi hatály

Ezen ÁME területi hatálya a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv I. mellékletében leírt hagyományos transzeurópai vasúti rendszer és a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv I. mellékletében leírt nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer.

Hivatkozás történik különösen a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban vagy annak a határozat 21. cikkében biztosított felülvizsgálatból eredő bármilyen módosításában – különösen a 2004. április 29-i 884/2004/EK európai parlamenti és a tanácsi határozatban – említett hagyományos és nagysebességű vasútvonalakra.

1.3. Ezen ÁME tartalma

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 5. cikkének (3) bekezdésével és a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 5. cikkének (3) bekezdésével összhangban ezen ÁME:

(a) jelzi annak tervezett hatályát (az irányelv I. mellékletében említett hálózatrész vagy járművek; az irányelv II. mellékletében említett alrendszer vagy annak egy része vagy az érintett szempontok) – (2. szakasz);

(b) alapvető követelményeket állapít meg minden érintett alrendszerre és azok más alrendszerekkel való interfészeire vonatkozóan (3. szakasz);

(c) megállapítja az alrendszer és annak más alrendszerekkel való interfészei által elérendő működési és műszaki előírásokat (4. szakasz).

(d) meghatározza azokat a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket és interfészeket, amelyekre a hagyományos transzeurópai vasúti rendszeren belüli átjárhatóság eléréséhez szükséges európai előírásoknak kell vonatkozniuk, az európai szabványokat is ideértve (5. szakasz);

(e) megállapítja a megfelelés vagy alkalmazhatóság értékelési eljárásait az összes szóban forgó esetben. Ez különösen kiterjed a 93/465/EGK határozatban definiált modulokra, vagy indokolt esetben az átjárhatósági összetevők megfelelésének, illetve alkalmazhatóságának vizsgálatára használt konkrét eljárásokra és az alrendszerek "EK"-hitelesítésére (6. szakasz);

(f) jelzi az ÁME végrehajtásának stratégiáját. Ez különösen az annak érdekében teljesítendő fázisok pontosításához szükséges, hogy a jelenlegi helyzet fokozatosan átalakuljon a végleges helyzetté, amelyben az ÁME-nek való megfelelés a norma (7. szakasz);

(g) az érintett személyzet esetében jelzi az alrendszerek működéséhez és karbantartásához, valamint az ÁME végrehajtásához szükséges szakmai képesítéseket, illetve a munkaegészségügyi és biztonsági feltételeket (4. szakasz).

Továbbá, az 5. cikk (5) bekezdésével összhangban, valamennyi ÁME esetében rendelkezni lehet különleges esetekről; ezek a 7. szakaszban találhatók.

Végül ez az ÁME a 4. szakaszban tartalmazza a fenti 1.1. és 1.2. pontban jelzett hatályra vonatkozó üzemeltetési és karbantartási szabályokat.

2. Az alrendszer/hatály meghatározása

2.1. Az alrendszerek meghatározása

2.1.1. Infrastruktúra:

Pálya, kitérők, felépítmények (gyalogos felüljárók, alagutak stb.), kapcsolódó állomási infrastruktúra (peronok, megközelítési zónák, ideértve a mozgáskorlátozott személyek igényeit stb.), biztonsági és védelmi berendezések.

Ez kiterjed a vasúti társaság, a vasúti pályahálózat-működtető vagy az állomás személyszállítási létesítményeinek üzemeltetője által működtetett infrastruktúra nyilvános épületeinek, tereinek (köztük az állomások, peronok) megközelíthetőségére is.

Ezen ÁME csak az állomások azon nyilvános épületeire, területeire és megközelítési útvonalaira vonatkozik, amelyek a vasúti társaság, a vasúti pályahálózat-működtető vagy az állomás személyszállítási létesítményeinek üzemeltetője kezelésében vannak.

2.1.2. Járművek:

Struktúra, irányítási és vezérlési rendszer az összes vonatberendezéshez, vontató- és energia-átalakító egységek, fékberendezés, kapcsolókészülék, futómű (forgóváz, tengely stb.) és felfüggesztés, ajtók, ember/gép interfészek (mozdonyvezető, utazószemélyzet és utasok, tekintettel a mozgáskorlátozott személyek igényeire is), passzív vagy aktív biztonsági eszközök, az utasok és az utazószemélyzet egészségét biztosító eszközök.

2.1.3. Telematikai alkalmazások személyszállítási szolgáltatásokhoz

Személyszállítási szolgáltatásokkal kapcsolatos alkalmazások, egyebek között az utasok utazás előtti és utazás alatti tájékoztatására szolgáló rendszerek, jegyfoglalási és fizetési rendszerek, poggyászkezelés és a vonatok vagy más utazási formák közötti csatlakozások kezelése.

2.2. A "mozgáskorlátozott személyek" kifejezés meghatározása

"Mozgáskorlátozott személyek" azok a személyek, akiknek nehézséget okoz a vasúti és a hozzá kapcsolódó infrastruktúra használata. Ez a következő kategóriákat tartalmazza:

- kerekesszéket használók (olyan személyek, akik gyengeségük vagy fogyatékosságuk miatt csak kerekesszékkal tudnak mozogni).
- egyéb mozgáskorlátozottak, köztük:
 - végtagsérültek;
 - nehezen mozgó személyek;
 - kisgyermekkel közlekedő személyek;
 - nehéz vagy terjedelmes poggyással rendelkező személyek;

- idősek;
- várandós nők.
- gyengénlátók,
- vakok,
- hallássérültek,
- siketek.
- kommunikációban akadályozott személyek (ezek olyan személyek, akiknek nehézséget okoz a kommunikáció vagy az írott vagy beszélt nyelv megértése, ideértve a helyi nyelvet nem ismerő külföldieket, a kommunikációs nehézségekkel rendelkezőket, valamint az érzékelésükben, illetve pszichológiailag vagy intellektuálisan sérült személyeket).
- kistermetű személyek (a gyermekeket is ideértve).

A korlátozottság lehet tartós vagy ideiglenes, és lehet látható vagy rejtett. Nem tartoznak a mozgáskorlátozott személyek közé azonban az alkohol- vagy kábítószerfüggők, kivéve, ha az ilyen függőséget orvosi kezelés okozta.

Ezen ÁME hatálya nem terjed ki a nagyméretű tárgyak (például kerékpárok vagy terjedelmes poggyász) szállítására. Ezekre a megengedett méret, súly és biztonság tekintetében a vasúti pályahálózat-működtető, az állomás személyszállítási létesítményeinek üzemeltetője és a vasúti társaság szabályai, biztonsági előírásai és kereskedelmi döntései vonatkoznak.

3. Alapvető követelmények

3.1. Általános tudnivalók

Ezen ÁME alkalmazásában az ezen ÁME 3. szakaszában említett vonatkozó alapvető követelmények teljesülését a következő helyeken leírt specifikációknak való megfelelés biztosítja:

- az alrendszer esetében a 4. szakaszban,
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek esetében pedig az 5. szakaszban,
- amit az alábbiak pozitív vizsgálati eredményei is tanúsítanak:
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelősége és/vagy alkalmazhatósága, és
 - az alrendszer hitelesítése,
- a 6. szakaszban leírtaknak megfelelően.

Az alapvető követelmények egy részére nemzeti szabályok vonatkoznak a következők miatt:

- specifikációk hiánya az L. mellékletben felsorolt pontok esetében;
- a 2001/16/EK irányelv 7. cikke szerinti eltérés;
- ezen ÁME 7.3. pontjában leírt különleges esetek.

A hozzá kapcsolódó megfelelőség-vizsgálatot olyan eljárások alapján végzik el, amelyet az a tagállam határozott meg, amely értesítést küldött a nemzeti szabályokról, eltérést vagy különleges esetet kért.

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 4. cikkének (1) bekezdése szerint a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer, annak alrendszerei és az átjárhatóság összetevői megfelelnek az irányelv III. mellékletének általános feltételeiben megállapított alapvető követelményeknek.

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelvben és ezen ÁME-ben megfogalmazott rendelkezésekkel összhangban ellenőrzik, hogy az Infrastruktúra és Járművek alrendszer és azok elemei megfelelnek-e az alapvető követelményeknek.

3.2. Az alapvető követelmények a következőket érintik:

- biztonság;
- megbízhatóság és rendelkezésre állás;
- egészségvédelem;
- környezetvédelem;
- műszaki összeegyeztethetőség.

Ezek a követelmények általános és az egyes alrendszerekre vonatkozó különös követelményeket tartalmaznak. A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv II. mellékletével összhangban az Infrastruktúra és Járművek alrendszer besorolása a "strukturális területek" alatt történik. Az alrendszerek vonatkozó leírásai az alábbiak, amelyek mindkét esetben kifejezetten a mozgáskorlátozott személyek igényeire vonatkoznak:

Infrastruktúra:

"Pálya, kitérők, felépítmények (gyalogos felüljárók, alagutak stb.), kapcsolódó állomási infrastruktúra (peronok, megközelítési útvonalak, ideértve a mozgáskorlátozott személyek igényeit stb.), biztonsági és védelmi berendezések."

Járművek:

"Struktúra, irányítási és vezérlési rendszer az összes vonatberendezéshez, vontató- és energia-átalakító egységek, fékberendezés, kapcsolókészülék, futómű (forgóváz, tengely stb.) és felfüggesztés, ajtók, ember/gép kapcsolódási pont(mozdonyvezető, utazószemélyzet és utasok, tekintettel a mozgáskorlátozott személyek igényeire is), passzív vagy aktív biztonsági eszközök, az utasok és az utazószemélyzet egészségét biztosító eszközök."

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. melléklete szerinti, alább felsorolt, legutóbb közzétett alapvető követelmények.

3.3. Általános követelmények

3.3.1. Biztonság

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.1.1 pontja szerinti alapvető követelmény:

A biztonság szempontjából kritikus rendszerelemek és különösen a szerelvények mozgásában részt vevő rendszerelemek tervezésének, megépítésének vagy összeszerelésének, üzemeltetésének és ellenőrzésének olyannak kell lennie, hogy a hálózatra vonatkozóan előírt céloknak megfelelően – beleértve egyes korlátozott üzemmód által meghatározott helyzeteket is – garantálja a biztonságot.

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.1.2.4 (Infrastruktúra – ajtók és bejáratok)
- 4.2.2.4 (Járművek – ajtók)
- 4.2.2.4.2 (Járművek – külső ajtók)
- 4.2.2.4.3 (Járművek – belső ajtók)
- 4.2.2.9 (Járművek – szintkülönbségek)
- 4.2.2.10 (Járművek – kapaszkodók)
- 4.2.2.12 (Járművek – a lépcső pozíciója és a járműre való fel- és leszállás)
- 4.2.2.12.1 (Járművek – általános követelmények)
- 4.2.2.12.2 (Járművek – a fel- és leszállást biztosító lépcsők)
- 4.2.2.12.3 (Járművek – fel- és leszállást segítő eszközök a kerekesszéket használók számára)
- 4.1.2.21 (Infrastruktúra – fel- és leszállást segítő eszközök)

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.1.5 pontja szerinti alapvető követelmény:

A felhasználók általi kezelésre szánt eszközöket úgy kell megtervezni, hogy azok abban az esetben se veszélyeztessék az eszköz biztonságos működését vagy a felhasználók egészségét és biztonságát, ha előre láthatóan olyan módon használják őket, amely nem felel meg a kiadott használati utasításnak.

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.2.2.4 (Járművek – ajtók)
- 4.2.2.4.2 (Járművek – külső ajtók)
- 4.2.2.4.3 (Járművek – belső ajtók)

3.3.2. Megbízhatóság és rendelkezésre állás

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.2 pontja szerinti alapvető követelmény:

A szerelvény mozgásában részt vevő rögzített és mozgó rendszerelemek felügyeletét és karbantartását úgy kell megszervezni, elvégezni és mennyiségileg meghatározni, hogy üzemeltetésük a rendeltetés szerinti feltételek mellett folytatódhasson.

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.2.2.4 (Járművek – külső és belső ajtók)
- 4.2.2.4.2 (Járművek – külső ajtók)
- 4.2.2.4.3 (Járművek – belső ajtók)

3.3.3. Egészségvédelem

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.3.1 pontja szerinti alapvető követelmény:

Nem szabad a vonatokon és a vasúti infrastruktúrában olyan anyagokat felhasználni, amelyek használati módjuknál fogva valószínűsíthetően veszélyeztethetik a hozzáférők egészségét.

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.2.2.2 (Járművek – ülések)
- 4.2.2.2.1 (Járművek – általános)
- 4.2.2.2.2 (Járművek – megkülönböztetett ülések)
- 4.2.2.7 (Járművek – közlekedők)

3.3.4. Környezetvédelem

Nem releváns ezen ÁME szempontjából.

3.3.5. Műszaki összeegyeztethetőség

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.5 pontja szerinti alapvető követelmény:

Az infrastruktúra és a helyhez kötött létesítmények műszaki jellemzőinek összhangban kell lenniük egymással és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszerben alkalmazott vonatok jellemzőivel.

Amennyiben a hálózat bizonyos szakaszain nehezen valósítható meg a megfelelés biztosítása, úgy lehetőség van átmeneti, a jövőbeni megfelelést garantáló megoldások bevezetésére.

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.1.2.18 (Infrastruktúra – a peron magassága és vízszintes távolsága)
- 4.2.2.12 (Járművek – a lépcső pozíciója a járműre való fel- és leszálláshoz)

3.4. Az Infrastruktúra alrendszerre vonatkozó különös követelmények

3.4.1. Biztonság

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.1.1 pontja szerinti alapvető követelmény:

Intézkedéseket kell tenni a személyi sérülés kockázatával járó veszélyek korlátozására, különösen a vonatok állomásokon való áthaladásánál.

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.1.2.19 (Infrastruktúra – a peron szélessége és pereme)

A mindenki számára hozzáférhető infrastruktúrát a személyi biztonságot kockáztató veszélyforrások legkisebbre való csökkentése mellett kell megtervezni és létrehozni (stabilitás, tűzvédelem, átjárás, evakuálás, peronok stb.).

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.1.2.3 (Infrastruktúra – akadálymentes útvonalak)
- 4.1.2.3.1 (Infrastruktúra – általános)
- 4.1.2.3.2 (Infrastruktúra – az útvonalak azonosítása)
- 4.1.2.4 (Infrastruktúra – ajtók és bejáratok)
- 4.1.2.5 (Infrastruktúra – járófelületek)
- 4.1.2.6 (Infrastruktúra – átlátszó akadályok)
- 4.1.2.8 (Infrastruktúra – bútorok és kiegészítő műtárgyak)

- 4.1.2.9 (Infrastruktúra – jegyértékesítő és információs pultok és ügyfélszolgálati pontok)
- 4.1.2.10 (Infrastruktúra – megvilágítás)
- 4.1.2.12 (Infrastruktúra – szóbeli tájékoztatás)
- 4.1.2.13 (Infrastruktúra – vészkijáratok)
- 4.1.2.14 (Infrastruktúra – a gyalogos felüljárók és aluljárók geometriája)
- 4.1.2.15 (Infrastruktúra – lépcsők)
- 4.1.2.16 (Infrastruktúra – kapaszkodók)
- 4.1.2.17 (Infrastruktúra – rámpák, mozgólépcsők, felvonók és mozgójárdák)
- 4.1.2.18 (Infrastruktúra – a peron magassága és vízszintes távolsága)
- 4.1.2.19 (Infrastruktúra – a peron szélessége és pereme)
- 4.1.2.20 (Infrastruktúra – a peronszegély)
- 4.1.2.21 (Infrastruktúra – fel- és leszállást segítő eszközök)
- 4.1.2.22 (Infrastruktúra – szintbeli átjárók az állomásokon)

3.5. A Járművek alrendszerre vonatkozó különös követelmények

3.5.1. Biztonság

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.4.1 pontja szerinti alapvető követelmény:

A járművek, illetve a köztük levő kapcsolóelemek szerkezetét úgy kell megtervezni, hogy ütközés vagy kisiklás esetén védjék az utasokat és a vezetőfülkét.

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.2.2.3 (Járművek – kerekesszékek számára fenntartott helyek)

Megfelelő intézkedéseket kell hozni a feszültség alatt levő elemekhez való hozzáférés megakadályozására, a személyi biztonság védelme érdekében

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

Rendelkezésre kell állniuk olyan eszközöknek, amelyek veszély esetén lehetővé teszik az utasok számára, hogy értesítsék a mozdonyvezetőt és az utazószemélyzetet.

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.2.2.3 (Járművek – kerekesszékek számára fenntartott helyek)
- 4.2.2.6.3 (Járművek – univerzális mosdó)
- 4.2.2.11 (Járművek – kerekesszékekkel elérhető hálófülkék)

A peronajtókat az utazók biztonságát garantáló záró- és nyitórendszerrel kell ellátni.

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.2.2.4.2 (Ajtók – külső ajtók)

Gondoskodni kell vészkijáratokról és azok jelzéséről.

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.2.2.4.2 (Járművek – külső ajtók)
- 4.2.2.8 (Járművek – ügyfél-tájékoztatás)

A személyszállításra használt járművek utasterében kötelező a megfelelő fényerejű és működési idejű vészvilágítási rendszer.

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.2.2.5 (Járművek – megvilágítás)

A vonatokat fel kell szerelni kihangosító rendszerrel, amely lehetővé teszi, hogy az utazószemélyzet és a forgalomirányítás tájékoztathassa az utasokat.

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.2.2.8 (Járművek – ügyfél-tájékoztatás)
- 4.2.2.8.2 (Járművek – tájékoztatás (jelzések és piktogramok))

3.5.2. Megbízhatóság és rendelkezésre állás

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.4.2 pontja szerinti alapvető követelmény:

A létfontosságú berendezések: a futó-, vontató-, fékberendezések és az ellenőrző-irányító rendszer tervezésének lehetővé kell tennie, hogy a vonat különleges korlátozó feltételek esetén is folytathassa útját, a működőképes berendezések károsítása nélkül.

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.2.2.12.3 (Járművek – fel- és leszállást segítő eszközök a kerekesszéket használók számára)
- 4.2.2.12.3.5 (Járművek – mozgatható lépcsők)

3.5.3. Műszaki összeegyeztethetőség

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.4.3 pontja szerinti alapvető követelmény:

A villamos berendezéseknek alkalmasnak kell lenniük az együttműködésre az ellenőrző-irányító és jelzőrendszerekkel.

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

Villamos vontatás esetén az áramszedők tulajdonságainak olyanoknak kell lenniük, hogy lehetővé tegyék a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer energiaellátási rendszerét használó közlekedést.

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

A járművek jellemzőinek olyanoknak kell lenniük, hogy lehetővé tegyék az azokon a vonalakon történő közlekedést, amelyeken tervezik az üzemeltetésüket.

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.2.2.12 (Járművek – a lépcső pozíciója a járműre való fel- és leszálláshoz)

3.6. Más alrendszerekre jellemző, de az Infrastruktúra és a Járművek alrendszert is érintő követelmények

3.6.1. Energiaellátási alrendszer

3.6.1.1. Biztonság

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.2.1 pontja szerinti alapvető követelmény:

Az energiaellátási rendszer működtetése nem veszélyeztetheti a szerelvények vagy személyek (felhasználók, üzemeltető személyzet, a pálya mellett lakók és harmadik felek) biztonságát.

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

3.6.1.2. Környezetvédelem

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.2.2 pontja szerinti alapvető követelmény:

A villamos vagy a hőenergia-ellátási rendszerek működése a meghatározott értéken túl nem terhelheti a környezetet.

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

3.6.1.3. Műszaki összeegyeztethetőség

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.2.3 pontja szerinti alapvető követelmény:

A villamos- és hőenergia-ellátási rendszereknek:

- biztosítaniuk kell, hogy a vonatok elérjék a meghatározott teljesítményszinteket,
- a villamosenergia-ellátási rendszereknek alkalmasnak kell lenniük az együttműködésre a vonatokra szerelt áramszedőkkel.

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

3.6.2. Ellenőrző-irányító és jelzőrendszerek

3.6.2.1. Biztonság

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.3.1 pontja szerinti alapvető követelmény:

Az ellenőrző-irányító és jelzőrendszereknek és eljárásoknak lehetővé kell tenniük, hogy a vonatok olyan biztonsági szinten közlekedjenek, amely megfelel a hálózatra vonatkozóan kitűzött céloknak. Az ellenőrző-irányító és jelzőrendszereknek korlátozott üzem mód idején is biztosítaniuk kell a közlekedő vonatok biztonságos áthaladását.

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

3.6.2.2. Műszaki összeegyeztethetőség

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.3.2 pontja szerinti alapvető követelmény:

Az összeegyeztethető ellenőrző-irányító és jelzőrendszerek elfogadása után gyártott vagy kifejlesztett minden új infrastrukturális elemet és járművet ezekhez a rendszerekhez kell igazítani.

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

A vontatójárművek (vonatok) vezetőállásában üzembe helyezett ellenőrző-irányító és jelzőrendszereknek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer teljes hálózatán lehetővé kell tenniük a meghatározott feltételek melletti folyamatos működést.

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

3.6.3. Karbantartás

3.6.3.1. Egészségvédelem és biztonság

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.5.1 pontja szerinti alapvető követelmény:

A központokban alkalmazott műszaki berendezéseknek és eljárásoknak garantálniuk kell az alrendszer biztonságos működtetését, és nem jelenthetnek veszélyt egészségügyi és biztonsági szempontból.

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

3.6.3.2. Környezetvédelem

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.5.2 pontja szerinti alapvető követelmény:

A karbantartási központokban alkalmazott műszaki berendezések és eljárások nem léphetik túl a környezet szempontjából engedélyezett szennyezési szintet.

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

3.6.3.3. Műszaki összeegyeztethetőség

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.5.3 pontja szerinti alapvető követelmény:

A hagyományos járművek karbantartási létesítményeinek lehetővé kell tenniük biztonsági és egészségvédelmi, valamint kényelemre irányuló műveletek elvégzését mindazon állomáson, amelyhez tervezték őket.

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

3.6.4. Üzemeltetés és forgalomirányítás

3.6.4.1. Biztonság

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.6.1 pontja szerinti alapvető követelmény:

A hálózatüzemeltetési szabályokat, valamint a mozdonyvezetők és az utazószemélyzet képesítését, illetve az irányító központok személyzetének

képesítését oly módon kell összehangolni, hogy biztosítható legyen a biztonságos üzemeltetés, tekintetbe véve a határokon átnyúló és a belföldi szolgáltatások követelményeinek eltéréseit.

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.1.4 (Infrastruktúra – üzemeltetési szabályok)
- 4.1.6 (Infrastruktúra – szakmai képesítések)
- 4.2.4 (Járművek – üzemeltetési szabályok)
- 4.2.6 (Járművek – szakmai képesítések)

A magas biztonsági szintet a karbantartási tevékenységek és rendszerességük, a karbantartási és irányítási központok személyzetének képzése és képesítése, valamint az érintett üzemeltetők által az irányítási és karbantartási központokban bevezetett minőségbiztosítási rendszer útján kell elérni.

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.1.4 (Infrastruktúra – üzemeltetési szabályok)
- 4.1.6 (Infrastruktúra – szakmai képesítések)
- 4.2.4 (Járművek – üzemeltetési szabályok)
- 4.2.6 (Járművek – szakmai képesítések)

3.6.4.2. Műszaki összeegyeztethetőség

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.6.3 pontja szerinti alapvető követelmény:

A hálózatüzemeltetési szabályokat, valamint a járművezetők és az utazószemélyzet, illetve a forgalomirányítók képesítését oly módon kell összehangolni, hogy biztosítható legyen a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer hatékony üzemeltetése, figyelembe véve a határátlépéssel járó és a belföldi szolgáltatások követelményeinek eltéréseit.

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.1.4 (Infrastruktúra – üzemeltetési szabályok)
- 4.1.6 (Infrastruktúra – szakmai képesítések)
- 4.2.4 (Járművek – üzemeltetési szabályok)
- 4.2.6 (Járművek – szakmai képesítések)

3.6.5. Telematikai alkalmazások személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatásokhoz

3.6.5.1. Műszaki összeegyeztethetőség

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.7.1 pontja szerinti alapvető követelmény:

A telematikai alkalmazásokra vonatkozó alapvető követelmények garantálják a szolgáltatások minőségének egy minimális szintjét az utasok és áru fuvarozók részére, különösen a műszaki összeegyeztethetőség tekintetében.

Lépéseket kell tenni a következők biztosítása érdekében:

- az adatbázisok, szoftverek és adatkommunikációs protokollok fejlesztését úgy kell megoldani, hogy az lehetővé tegye a maximális adatcserét a különböző alkalmazások és üzemeltetők között, kivéve a bizalmas kereskedelmi adatok kezelését,
- az információk könnyen hozzáférhetőek legyenek a felhasználók számára.

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.1.2.9 (Infrastruktúra – személypénztár (jegyértékesítő) és információs pultok és ügyfélszolgálati pontok)
- 4.1.2.11 (Infrastruktúra – vizuális tájékoztatás, jelzőtáblák, piktogramok és dinamikus információk)
- 4.1.2.12 (Infrastruktúra – szóbeli tájékoztatás)
- 4.2.2.8 (Járművek – ügyfél-tájékoztatás)

3.6.5.2. Egészségvédelem

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.7.3 pontja szerinti alapvető követelmény:

Az adott rendszerek és felhasználók közötti kapcsolódási pontoknak ki kell elégíteniük a minimális ergonómiai és egészségvédelmi előírásokat.

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.1.2.9 (Infrastruktúra – személypénztár (jegyértékesítő) és információs pultok és ügyfélszolgálati pontok)
- 4.1.2.12 (Infrastruktúra – szóbeli tájékoztatás)
- 4.2.2.8 (Járművek – ügyfél-tájékoztatás)

3.7. A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME alapvető követelményekkel összefüggő területének elemei

Infrastruktúra		Hivatkozás a 200/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv pontjára					
		II. melléklet	III. melléklet szerinti alapvető követelmények				
A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME területének eleme	Hiv. s.		Biztonság	Megbízhatóság és rendelkezésre állás	Egészségvédelem	Környezetvédelem	Műszaki összeegyeztetethetség
Általános tudnivalók	4.1.2.1	2.1					
Akadálymentes parkoló kialakítása	4.1.2.2	2.1					
Akadálymentes útvonalak	4.1.2.3	2.1	2.1.1				
Általános tudnivalók	4.1.2.3.1	2.1	2.1.1				
Az útvonalak azonosítása	4.1.2.3.2	2.1	2.1.1				

Ajtók és bejáratok	4.1.2.4	2.1	1.1.1 2.1.1				
Infrastruktúra		Hivatkozás a 200/50/EK irányelv által módosított 2001616/EK irányelv pontjára					
		II. melléklet	III. melléklet szerinti alapvető követelmények				
A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó AME területének eleme	Hiv. s.		Biztonság	Megbízhatóság és rendelkezésre állás	Egészségvédelem	Környezetvédelem	Műszaki összeegyeztethetőség
Járófelületek	4.1.2.5	2.1	2.1.1				
Átlátszó akadályok	4.1.2.6	2.1	2.1.1				
Mosdók, illemhelyek és pelenkázó helyiségek	4.1.2.7	2.1	1.1.5 2.1.1				
Bútorok és kiegészítő műtárgyak	4.1.2.8	2.1	2.1.1				
Személypénztár (jegyértékesítő) és információs pultok és ügyfélszolgálati pontok	4.1.2.9	2.1	2.1.1	2.7.3			2.7.1
Megvilágítás	4.1.2.10	2.1	2.1.1				
Vizuális tájékoztatás: jelzőtáblák, piktogramok, dinamikus információk	4.1.2.11	2.1					2.7.1
Szóbeli tájékoztatás	4.1.2.12	2.1	2.1.1	2.7.3			2.7.1
Vészkijáratok, riasztók	4.1.2.13	2.1	2.1.1				
A gyalogos felüljárók és aluljárók geometriája	4.1.2.14	2.1	2.1.1				
Lépcsők	4.1.2.15	2.1	2.1.1				
Kapaszkodók	4.1.2.16	2.1	2.1.1				
Rámpák, mozgólépcsők, felvonók, mozgójárdák	4.1.2.17	2.1	2.1.1				
A peronok magassága és vízszintes távolsága	4.1.2.18	2.1	2.1.1				1.5
A peronok magassága	4.1.2.18.1	2.1	2.1.1				1.5
A peronok vízszintes távolsága	4.1.2.18.2	2.1	2.1.1				1.5
A pálya elrendezése a peronok mellett	4.1.2.18.3	2.1	2.1.1				1.5
A peronok szélessége és pereme	4.1.2.19	2.1	2.1.1				
A peronok vége	4.1.2.20	2.1	2.1.1				
A kerekesszéket használó utasok fel- és leszállást segítő eszközei	4.1.2.21	2.1	1.1.1				
Szintbeli átjárók az állomásokon	4.1.2.22	2.1	2.1.1				
Általános tudnivalók	4.2.2.1	2.6					
Ülések	4.2.2.2	2.6			1.3.1		
Általános tudnivalók	4.2.2.2.1	2.6			1.3.1		

Infrastruktúra		Hivatkozás a 200/50/EK irányelv által módosított 2001616/EK irányelv pontjára					
		II. melléklet	III. melléklet szerinti alapvető követelmények				
A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME területének eleme	Hiv. s.		Biztonság	Megbízhatóság és rendelkezésre állás	Egészségvédelem	Környezetvédelem	Műszaki összeegyeztethetőség
Megkülönböztetett ülések	4.2.2.2.2	2.6			1.3.1		
Kerekesszékek számára kialakított helyek	4.2.2.3	2.6	2.4.1				
Ajtók	4.2.2.4	2.6	1.1.1 1.1.5	1.2			
Külső ajtók	4.2.2.4.2	2.6	1.1.1 1.1.5 2.4.1	1.2			
Belső ajtók	4.2.2.4.3	2.6	1.1.1 1.1.5	1.2			
Megvilágítás	4.2.2.5	2.6	2.4.1				
Mosdók	4.2.2.6	2.6	2.4.1				
Általános tudnivalók	4.2.2.6.1	2.6	2.4.1				
Normál mosdó	4.2.2.6.2	2.6	2.4.1				
Univerzális mosdó	4.2.2.6.3	2.6	2.4.1				
Közeledők	4.2.2.7	2.6			1.3.1		
Ügyfél-tájékoztatás	4.2.2.8	2.6	2.4.1	2.7.3			2.7.1
Általános tudnivalók	4.2.2.8.1	2.6					
Tájékoztatás (jelzések és piktogramok)	4.2.2.8.2	2.6	2.4.1				
Tájékoztatás (az útvonalak leírása és ülőhelyfoglalás)	4.2.2.8.3	2.6					
Szintkülönbségek	4.2.2.9	2.6	1.1.5				
Kapaszkodók	4.2.2.10	2.6	1.1.5				
Kerekesszékekkel elérhető hálófülkék	4.2.2.11	2.6	2.4.1				
A lépcső pozíciója a járműre való fel- és leszálláshoz	4.2.2.12	2.6	1.1.1				1.5 2.4.3
Általános követelmények	4.2.2.12.1	2.6	1.1.1				1.5 2.4.3
Fel- és leszállásra szolgáló lépcsők	4.2.2.12.2	2.6	1.1.1				1.5 2.4.3
Fel- és leszállást segítő eszközök	4.2.2.12.3	2.6	1.1.1	2.4.2			1.5 2.4.3

4. Az alrendszerek jellemzése

4.1. Infrastruktúra alrendszer

4.1.1. Bevezetés

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv tárgyát képező hagyományos transzeurópai vasúti rendszer, amelynek része az alrendszer, egy olyan integrált rendszer, amelynek egységességét igazolni kell. Ezt az egységességet különösen az egyes alrendszerek műszaki előírásai, a felsőbb szintű rendszerhez való interfészei és az üzemeltetési és karbantartási szabályok szempontjából kell ellenőrizni.

Az alrendszer funkcionális és műszaki előírásai és annak interfészei, amelyek leírása a 4.1.2. szakaszban található, nem teszik kötelezővé meghatározott technológiák vagy műszaki megoldások alkalmazását, kivéve, ha ez szigorúan szükséges a hagyományos transzeurópai vasúthálózat átjárhatóságához. Az átjárhatóság innovatív megoldásai azonban új előírásokat és/vagy új vizsgálati módszereket tehetnek kötelezővé. A műszaki újítás lehetővé tétele érdekében ezen előírások és vizsgálati módszerek kidolgozása a 6.1.4. és 6.2.4. szakaszban ismertetett folyamat szerint történik.

Figyelembe véve az összes alkalmazható alapvető követelményt, az Infrastruktúra alrendszerre a következők jellemzők:

4.1.2. Funkcionális és műszaki előírások

4.1.2.1. Általános tudnivalók

A 3. szakasz alapvető követelményeinek fényében az Infrastruktúra alrendszernek az akadálymentes megközelíthetőséggel összefüggő funkcionális és műszaki jellemzőit az alábbiak szerint csoportosíthatók:

- akadálymentes parkolók kialakítása;
- ajtók és bejáratok;
- utasok számára kijelölt útvonalak, járdák, gyalogutak kialakítása;
- járófelületek;
- vezetősávok;
- útbaigazító útvonalak;
- üvegajtók és falak jelzése;
- mosdók és illemhelyek;
- bútorok;
- személypénztár (jegyértékesítő pultok) és automaták / információs pultok;
- jegyellenőrző kapuk;
- megvilágítás;
- vizuális tájékoztatás: jelzőtáblák, piktogramok, dinamikus információk;
- szóbeli tájékoztatás;
- vészkijáratok, riasztók;
- a gyalogos felüljárók és aluljárók geometriája;
- lépcsők;
- kapaszkodók;
- rámpák, mozgólépcsők, felvonók, mozgójárdák;
- a peronok magassága és vízszintes távolsága;
- a peronok szélessége és pereme;

- a peronok vége;
- fel- és leszállást segítő eszközök;
- szintbeli átjárók.

Valamennyi alapparaméter esetében egy "Általános tudnivalók" című bekezdés vezeti be a tárgykört.

A következő pontok részletezik az "Általános tudnivalók" című bekezdésben bevezetett követelmények teljesítéséhez szükséges feltételeket.

4.1.2.2. Akadálymentes parkoló kialakítása

Ahol az állomás külön parkolóval rendelkezik, a parkolóhelyen belül az akadálymentesen használható bejáráshoz a lehető legközelebb helyezkedjen el a mozgáskorlátozott személyek számára fenntartott akadálymentes parkoló.

Nincsenek más vasúti követelmények, mivel külön jogszabályok és szabványok vonatkoznak az ilyen parkolóhelyek kialakítására (ez a teljesség igénye nélkül a következőket tartalmazza: a helyek száma, megközelíthetősége, elhelyezése, méretei, anyaga, színe, jelzése és megvilágítása).

4.1.2.3. Akadálymentes útvonal

4.1.2.3.1. Általános tudnivalók

Az akadálymentes útvonal olyan út, amelyet a mozgáskorlátozott személy önállóan, biztonságosan és kényelmesen, korlátozás nélkül használhat. Ez tartalmazhat rámpákat vagy felvonókat, amennyiben azokat a 4.1.2.17. ponttal összhangban építik és működtetik.

Legalább egy olyan akadálymentes útvonalat kell biztosítani, amely összeköti a következő pontokat és szolgáltatási helyeket (azok megléte esetén):

- más csatlakozó közlekedési eszközök megállóhelyei az állomás területén belül (például taxi, busz, villamos, metró, stb.);
- parkolók;
- akadálymentes be- és kijáratok;
- információs pultok;
- egyéb tájékoztató rendszerek;
- személypénztárak (jegyértékesítő helyek);
- ügyfélszolgálat;
- várótermek;
- poggyásmegőrzők;
- mosdóhelyiségek, illemhelyek;
- peronok.

Minden akadálymentes útvonalnak, lépcsőnek, gyaloghídnak és aluljárónak legalább 1600 mm szabad szélességgel és a teljes 1600 mm szélességen legalább 2300 mm belmagassággal kell rendelkeznie. A minimális szélességi követelmény nem veszi számításba az utasforgalomhoz esetlegesen szükséges további szélességet. Ez a követelmény nem vonatkozik a mozgólépcsőkre, mozgójárdákra és felvonókra.

Az akadálymentes útvonalaknak a lehető legrövidebbeknek kell lenniük.

Az akadálymentes útvonalak járófelületének tükröződésmentesnek kell lennie.

A (fel- és leszálló utasok teljes számát tekintve) napi 1000-nél kevesebb utast kiszolgáló új állomásoknak nem kell olyan felvonókkal vagy rámpákkal rendelkezniük, amelyekre máskülönben szükség lenne e rendelkezésnek való megfelelés érdekében, ha ugyanazon az útvonalon 30 km-en belül más állomás teljesen megfelelő akadálymentes útvonalat biztosít. Ilyen körülmények között az új állomások tervezésekor gondoskodni kell egy felvonó és/vagy rámpák későbbi elhelyezéséről annak biztosítása érdekében, hogy az állomás megközelíthető legyen a mozgáskorlátozott személyek összes kategóriája számára.

4.1.2.3.2. Az útvonalak azonosítása

Az akadálymentes útvonalakat egyértelműen azonosítani kell információs táblákkal a 4.1.2.11. pontban részletezettek szerint.

A látáskorlátozott személyeknek legalább az alábbi módok egyikén nyújtanak tájékoztatást az akadálymentes útvonalakról: vezetősávok, hallható és tapintható jelzések, Braille térképek.

Ha vezetősávot helyeznek el, annak meg kell felelnie a külön jogszabály előírásainak, illetve a vonatkozó szabványoknak, és az akadálymentes útvonal(ak) teljes hosszán biztosítani kell azokat.

Ha kapaszkodók vagy falak vannak elérhető közelségben a peronhoz vezető akadálymentes útvonal mentén, a kapaszkodó hátulján vagy a falon 850 és 1000 mm közötti magasságban rövid tájékoztatást kell feltüntetni (pl. a peron száma vagy útmutató információ) Braille-írással és prizmás betűkkel vagy számokkal. Csak számok és nyilak használhatók tapintható piktogramként.

4.1.2.4. Ajtók és bejáratok

Ez a bekezdés az akadálymentes útvonalon lévő összes ajtóra és bejáratra vonatkozik.

Legalább egy-egy akadálymentes bejáratról kell gondoskodni az állomásra és a peronokra való bejutáshoz.

Az ajtóknak és a bejáratoknak legalább 800 mm szabad szélességűeknek és 2100 mm szabad belmagasságúaknak kell lenniük.

Manuális, félautomata és automata ajtók használata egyaránt megengedett.

Az ajtónyitó eszközöket 800 és 1200 mm magasság között kell elhelyezni.

A manuális, nem tolóajtókat vízszintes nyitóruddal kell ellátni, amelyek végignyúlnak az ajtó teljes szélességén annak mindkét oldalán.

Az automata és félautomata ajtókon olyan eszközöket kell elhelyezni, amelyek megakadályozzák, hogy az utasok beszoruljanak az ajtók működtetése közben.

Ha nyomógombokkal vagy egyéb távvezérlőkkel biztosítják az ajtók működtetését, valamennyi nyomógombnak vagy eszköznek el kell ütnie a környezetétől, és legfeljebb 15 newton erővel működtethetőnek kell lennie.

Ha a nyitó és a záró nyomógomb egymás fölé van szerelve, a felső gomb mindig a nyitást vezérli.

A kezelőszerv középpontja legalább 800 mm-rel, vagy több mint 1200 mm-rel legyen magasabban, mint a padló szintje.

Az ilyen kezelőszerveknek érintéssel is azonosíthatóknak kell lenniük (például tapintható jelzések útján), és azokon jelezni kell a funkciójukat.

A manuális ajtóknak szélmentes időben legfeljebb 25 newton erővel kell működtethetőknak lenniük.

A manuális működtetésű ajtók kézi nyitásához szükséges erő a 20 newtont ne haladja meg.

Ahol forgóajtót használnak, mellette egy kiegészítő nem forgóajtót is biztosítani kell. Az ajtóknál és a bejáratoknál a küszöbök nem lehetnek magasabbak, mint 25 mm. Ahol küszöböket helyeznek el, azoknak színben el kell térniük a közvetlen környezetüktől.

4.1.2.5. Járófelületek

Minden járófelületnek csúszásmentesnek kell lennie a középületekre vonatkozó nemzeti előírásoknak megfelelően.

Az állomásokon belül, az akadálymentes útvonalakon nem lehetnek 5 mm-t meghaladó egyenetlenségek a járófelületek burkolatának bármely pontján, a vezetősávok, vízelvezető csatornák és a tapintható figyelmeztetések kivételével.

4.1.2.6. Átlátszó akadályok

Az utasok által használt fő útvonalakba eső üvegajtókat és üvegfalakat legalább két sávban elhelyezkedő jelzésekből, logókból, emblémákból vagy díszítőelemekből álló jelöléssel kell vizuálisan érzékelhetővé tenni, az egyik sáv 1500 és 2000 mm, a másik pedig 850 és 1050 mm magasság között legyen. E jelzéseknek el kell ütniük attól a háttértől, amely előtt láthatók. E jelzéseknek legalább 100 mm magasnak kell lenniük.

E jelzések nem kötelezők az átlátszó falakon, ha az utasok más módon, például kapaszkodóval vagy folyamatos padokkal védve vannak az ütközéstől.

4.1.2.7. Mosdók, illemhelyek és pelenkázó helyiségek

4.1.2.7.1. Az alrendszerre vonatkozó követelmények

Ha az állomáson mosdóról, illemhelyről gondoskodnak, legalább egy, nemektől független, kerekesszékekkel megközelíthető illemhelyet kell biztosítani.

Ha az állomáson mosdóról, illemhelyről gondoskodnak, férfiak és nők számára egyaránt megközelíthető pelenkázó helyiséget is kell biztosítani. Ezeknek meg kell felelniük a 4.1.2.7.2. pont követelményeinek.

Annak lehetővé tétele érdekében, hogy a terjedelmes poggyással rendelkező utasok is használhassák a mosdókat, az összes mosdófülkének legalább 900 mm szélesnek és 1700 mm hosszúnak kell lennie, ha az ajtó befelé nyílik, és 1500 mm hosszúnak, ha az ajtó kifelé nyílik, vagy tolóajtó. A mosdóhelyiség ajtajának és minden bejáratának legalább 650 mm szabad szélességgel kell rendelkeznie.

A kerekesszéket használók mosdóinak, illemhelyeinek méretére és felszerelésére vonatkozóan az európai és nemzeti előírásokat kell alkalmazni.

4.1.2.7.2. Az átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozó követelmények

Pelenkázó helyiségek

Használati pozícióban a pelenkázó asztalnak 800 és 1000 mm közötti magasságban kell lennie a padlószinttől. Legalább 500 mm szélesnek és 700 mm hosszúnak kell lennie.

Úgy kell megtervezni, hogy megakadályozza a csecsemő véletlen leesését, ne legyenek éles peremei, és legalább 80 kg súlyt elbírnak.

Ha a pelenkázó asztal benyúlik a megközelíthető mosdótérbe, felhajthatónak vagy lehajthatónak kell lennie, a kezeléshez szükséges erő nem haladhatja meg a 25 newton.

4.1.2.8. Bútorok és kiegészítő műtárgyak

Az állomáson minden bútordarabnak és kiegészítő műtárgynak el kell ütnie a háttérétől, és lekerekített élekkel kell rendelkeznie.

Az állomás területén belül úgy kell elhelyezni a bútorokat és a kiegészítő műtárgyakat, hogy ne akadályozzák a vak vagy gyengén látó utasokat, és a vakok bottal észlelhessék azokat.

A 2100 mm alatti magasságú és több mint 150 mm-re kinyúló konzolos elemeket legfeljebb 300 mm magas, vakok által bottal észlelhető akadállyal kell jelezni.

Egyetlen függesztett elem sem lehet 2100 mm alatt.

Minden olyan peronon, ahol az utasok számára megengedett, hogy a vonatra várjanak és minden pihenőterületen legalább egy időjárástól védett, ergonomikus ülőhelyekkel felszerelt területet kell biztosítani. Az üléseket háttámlával és legalább egyharmadukat karfával kell ellátni. Ezek mellett lennie kell egy legalább 1400 mm hosszú támaszkodórúdnak és egy helynek kerekesszék számára.

4.1.2.9. Személypénztár (jegyértékesítő) és információs pultok és ügyfélszolgálati pontok

4.1.2.9.1. Az alrendszerre vonatkozó követelmények

Ahol az akadálymentes útvonal mentén személypénztárt, információs pultokat vagy ügyfélszolgálati pontokat biztosítanak, egy pultnak legalább 650 mm magasnak kell lennie a pult alsó felületéig, legalább 300 mm-es mélyedést kell tartalmaznia a térdnek, és legalább 600 mm szélesnek kell lennie. A felső felületének – vagy annak legalább 300 mm széles és legalább 200 mm mély részének – magassága 700 és 800 mm között kell, hogy legyen. Ezt a területet megközelíthetővé kell tenni a kerekesszéket használók számára, és alternatív ülőhelyeket kell biztosítani más mozgáskorlátozott személyek számára.

Ha üvegfal van az utas és a jegyértékesítő pultnál dolgozó személy között, ennek vagy eltávolíthatónak kell lennie, vagy ha nem eltávolítható, kétirányú távbeszélő rendszert kell felszerelni. Minden ilyen üvegfalnak átlátszó üvegből kell lennie.

Egy jegyértékesítő pultot fel kell szerelni az ahhoz szükséges berendezéssel, hogy a hallássérült személyek értsék az elmondottakat úgy, hogy "T" pozícióra állítsák a hallókészüléküket.

Ha olyan elektronikus eszközöket szerelnek fel, amelyek megjelenítik az árakat, az ilyen eszközöket úgy kell felszerelni, hogy a jegyet vásárló személy is lássa az árakat.

Ahol jegyértékesítő automatákat biztosítanak az állomáson található akadálymentes útvonalon, legalább egy ilyen automatának meg kell felelnie a 4.1.2.9.2. pont követelményeinek.

Ha jegyellenőrző kapukat szerelnek fel, legalább egy kapu átjárójának legalább 800 mm-nek kell lennie, és biztosítani kell egy legfeljebb 1200 mm hosszú kerekesszék áthaladását.

Ha forgókereszteket használnak, teljes üzemidőben legalább egy forgókereszt nélküli megközelítési pontot kell biztosítani a mozgáskorlátozott személyek számára.

4.1.2.9.2. Az átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozó követelmények

Az állomásokon lévő akadálymentes útvonalakon a 4.1.2.9.1. pontnak megfelelően biztosítandó jegyértékesítő automaták tapintható kapcsolati felületének (amely tartalmazza a billentyűzetet és a fizetésre és jegyelvételre szolgáló nyílásokat) 700 és 1200 mm közötti magasságban kell elhelyezkednie. Legalább egy kijelzőnek és a billentyűzetnek láthatónak kell lennie mind a kerekesszékekben ülők, mind az automata előtt állók számára. Ha kijelző szolgál az információk beírására, annak meg kell felelnie az e bekezdésben megfogalmazott követelményeknek.

4.1.2.10. Megvilágítás

Az állomás előtere megvilágításának összhangban kell lennie az európai vagy nemzeti előírásokkal.

Az épület akadálymentes bejáratától a peron megközelítési pontjáig legalább a padlószinten mért 100 lux erejű fénnel kell megvilágítani az akadálymentes utat az állomás egész területén belül. A főbejáratot, a lépcsőket és a peronok végeit legalább a padlószinten mért 100 lux erejű fénnel kell megvilágítani. Ha ennek eléréséhez mesterséges fényre van szükség, az előírt megvilágítási szintnek legalább 40 lux értékkel meg kell haladnia a környező fényt, és hidegebb színhőmérsékletűnek kell lennie.

A peronokat és az állomás többi külső utasterületét legalább a padlószinten mért 20 lux átlagos, de legalább 10 lux erejű fénnel kell megvilágítani.

Amennyiben mesterséges megvilágításra van szükség a részletes tájékoztatás olvasásához, ezeket a helyeket olyan fénnel kell megvilágítani, amelynek ereje legalább 15 luxszal meghaladja a környező területek világítását. Az ilyen fokozott megvilágításnak a környező területektől eltérő színhőmérséklettel kell rendelkeznie.

A vészhelyzeti megvilágításnak összhangban kell lennie az európai vagy nemzeti előírásokkal.

4.1.2.11. Vizuális tájékoztatás: jelzőtáblák, piktogramok, dinamikus információk

4.1.2.11.1. Az alrendszerre vonatkozó követelmények

Az állomáson belül minden információnak, egységesnek és a külön jogszabályban vagy szabványban megállapított előírásokkal összhangban lévőnek kell lennie.

Minden írásos tájékoztatóhoz talpnélküli (Sans Serif) betűtípust kell használni kis- és nagybetűk egyidejű használatával (azaz nem csak nagybetűket).

A betűk lefelé és felfelé nyúló szárait nem szabad összenyomni.

A betűk alsó szárának egyértelműen felismerhetőnek és legalább a nagybetűk mérete 20%-ának kell lennie.

A peronokon és a bejáratoknál elérhető összes információnak összhangban kell lennie az általános útbaigazítási és tájékoztató rendszerrel, különösen szín és kontraszt tekintetében.

A vizuális tájékoztatásnak minden megvilágítás mellett olvashatónak kell lennie, amikor az állomás üzemel.

A vizuális tájékoztatásnak el kell ütnie a háttérétől.

Ahol dinamikus vizuális tájékoztatásról gondoskodnak, annak összhangban kell lennie az adott alapvető szóbeli tájékoztatással.

A következő információkat kell megjeleníteni:

- biztonsági információk és utasítások a külön jogszabállyal vagy szabvánnyal összhangban;
- figyelmeztetéseket, tiltásokat és kötelező cselekvéseket tartalmazó jelek az európai vagy nemzeti szabályokkal összhangban;
- a vonatok indulásával kapcsolatos tájékoztatás;
- az állomás létesítményeinek és az azokhoz vezető útvonalak azonosítása, ha vannak.

Az információkat minden olyan ponton biztosítani kell, ahol az utasoknak útvonalat kell választaniuk, illetve az útvonalon legfeljebb 100 m-es közönként. A jelzéseket, ábrákat és piktogramokat következetesen kell alkalmazni az egész útvonalon.

Biztosítani kell a döntéshozatalhoz szükséges, megfelelő szintű információt. Például az állomásra való belépés utáni első útválasztási ponton a "Peronokhoz" felirat megfelelő lehet az egyes peronokhoz irányító külön jelek helyett.

Tapintható tájékoztató jeleket kell elhelyezni az alábbi helyeken:

- a mosdókban: a használat és adott esetben a vészhívásokkal kapcsolatos tájékoztatást;
- a felvonókban: az MSZ EN-81-70:2003 szabvány E.4. függelékével összhangban;

Az útbaigazítási és tájékoztató rendszerek nem tartalmazhatnak hirdetéseket.

A tömegközlekedési szolgáltatásokról szóló általános tájékoztatás nem tekintendő hirdetésnek e bekezdés alkalmazásában.

A következő, kifejezetten mozgáskorlátozottaknak szóló grafikus ábrákat és piktogramokat kell elhelyezni:

- a "Gondoskodás a sérült és fogyatékos személyekről" jelentésű, az N. melléklet N.2. és N.4. pontjában leírt nemzetközi ábrának megfelelő jel;
- útmutató információk az akadálymentes útvonalak és kerekesszéssel elérhető berendezések felé;
- az univerzális mosdók jelzése;
- ha a peronon tájékoztatás található a vonat összetételéről, a kerekesszékes felszállási hely jelzése.

Az ábrákat más ábrákkal együtt is lehet használni (például: felvonó, mosdó stb.).

Ahol induktív hurkok vannak elhelyezve, azokat az N. melléklet N.2. és N.5. pontjában leírtak szerinti jellel kell ellátni.

Ahol arra lehetőséget biztosítanak, grafikus ábrával kell jelezni a nehéz poggyász és terjedelmes áru tárolóhelyét.

Ha van segélyhívási vagy tájékozdó hívási lehetőség, azokat az N. melléklet N.2. és N.6. pontjában leírtak szerinti jellel kell ellátni.

Ha van vészhívási lehetőség:

- azt vizuális és tapintható szimbólumokkal, illetve
- az N. melléklet N.2. és N.7. pontjában leírtak szerinti jellel kell ellátni,

és rendelkeznie kell a következőkkel:

- az eszköz működését jelző látható és hallható jelzés;
- szükség esetén további használati tájékoztatás.

Az univerzális és a kerekesszékekkel elérhető mosdókban, ahol le-, illetve felhajtható kapaszkodókat biztosítanak, grafikus ábráról kell gondoskodni, amely mutatja a kapaszkodó felemelt és leengedett állását.

Egy adott helyen legfeljebb öt piktogramot lehet egymás mellé helyezni egy olyan irányjelző nyíllal együtt, ami egyetlen irányt mutat.

4.1.2.11.2. Az átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozó követelmények

A kijelzőknek olyan méretűeknek kell lenniük, hogy elérjen rajtuk az állomás teljes neve vagy az üzenetek szövege. Az állomások nevét vagy az üzenetek szövegének szavait legalább 2 másodpercig ki kell jelezni. Ha (vagy vízszintes, vagy függőleges) gördülő kijelzőt használnak, minden egyes teljes szót legalább 2 másodpercig kell megjeleníteni, és a vízszintes görgetési sebesség nem haladhatja meg a másodpercenkénti 6 karaktert.

A betűk legkisebb magasságát a következő képlettel kell kiszámolni:

Olvasási távolság (mm-ben) osztva 250-nel = betűméret (például: 10000 mm / 250 = 40 mm).

Az összes biztonsági, figyelmeztető, kötelező és tiltó jelzésnek tartalmaznia kell piktogramokat, és az ISO 3864-1 szabvány szerint kell tervezni őket.

A legnagyobb olvasási távolság az átjárhatóságot biztosító rendszerelem jellemzője.

4.1.2.12. Szóbeli tájékoztatás

A szóbeli tájékoztatás RASTI szintjének legalább 0,5-nek kell lennie az IEC 60268-16 szabvány 16. részének megfelelően, minden területen.

Ahol biztosítják, a szóbeli tájékoztatásnak összhangban kell lennie a megjelenített alapvető vizuális tájékoztatással.

Ahol nem nyújtanak automatikusan szóbeli tájékoztatást, hallható kommunikációs rendszerről kell gondoskodni, hogy a felhasználók kérésre tájékoztatást kapjanak.

4.1.2.13. Vészkijáratok, riasztók

A vészkijáratoknak és riasztóknak összhangban kell lenniük a külön jogszabályban vagy szabványban meghatározott előírásokkal.

4.1.2.14. A gyalogos felül- és aluljárók geometriája

Ha gyalogos felül- vagy aluljárókat használnak a normál utasforgalmi gyalogút részeként az állomás területén belül, ezeknek mindenütt legalább 1600 mm szélességű és legalább 2300 mm belmagasságú akadálymentes útvonalakkal kell rendelkezniük. A minimális szélességi követelmény nem veszi figyelembe azt a további szélességet, amelyre szükség lehet nagy utasforgalom esetén; ezeknek a további szélességeknek összhangban kell lenniük a nemzeti szabályokkal.

4.1.2.15. Lépcsők

A lépcsőknek meg kell felelniük a külön jogszabályban vagy szabványban meghatározott előírásoknak.

A fő útvonalon lévő lépcsők legkisebb akadálymentes szélessége 1600 mm kell, hogy legyen a kapaszkodók között mérve. A minimális követelmény nem veszi számításba az utasforgalomhoz esetlegesen szükséges további szélességet.

Minden lépcső járófelületének csúszásmentesnek kell lennie.

Az első lefelé vagy felfelé vezető lépcsőfok előtt burkolati figyelmeztető jelzésnek kell lennie a lépcsőfok teljes szélességében. E sáv mélysége legalább 400 mm, színben is elüt a járófelülettől, és azzal egy egységet képez. A sávnak el kell térnie a burkolati vezetősávoktól, ha vannak olyanok.

A lépcsők alatti nyitott tereket el kell keríteni, nehogy az utasok véletlenül a szerkezeti tartóelemeknek vagy az alacsony belmagasságú mennyezetnek ütközzenek.

4.1.2.16. Kapaszkodók

A lépcsőket és a rámpákat mindkét oldalon kétszintű kapaszkodókkal kell ellátni. A magasabb kapaszkodót 850 és 1000 mm, az alacsonyabbat pedig 500 és 750 mm között kell elhelyezni a padlószint fölött.

A kapaszkodó és a szerkezet más részei között – a tartóelem kivételével – legalább 40 mm szabad térnek kell lennie.

A kapaszkodóknak folyamatosaknak kell lenniük. A lépcsőkar, illetve a lejtő elejétől és végétől, a kapaszkodóknak legalább 300 mm-rel túl kell nyúlniuk (ez a túlnyúlás hajlított is lehet, hogy ne képezzen akadályt).

A kapaszkodó keresztmetszetének lekerekítettnek, és 30-50 mm-es átmérőjűnek kell lennie.

A kapaszkodóknak el kell ütniük a környező falfelület színétől.

4.1.2.17. Rámpák, mozgólépcsők, felvonók, mozgójárdák

Ahol nincsenek felvonók, rámpákat kell biztosítani a lépcsőt használni képtelen mozgáskorlátozott személyek számára.

A rámpáknak összhangban kell lenniük a külön jogszabályban vagy szabványban meghatározott előírásoknak.

A mozgólépcsők sebessége (ahol van ilyen) legfeljebb 0,65 m/s lehet, és a külön jogszabályban vagy szabványban meghatározott előírásokkal összhangban kell megtervezni azokat.

Ahol nincsenek rámpák, felvonókról kell gondoskodni, és az MSZ EN 81-70:2003 szabvány 5.3.2.1. pontjának 1. táblázatával összhangban kell megtervezni azokat.

A mozgójárdák sebessége (ha van ilyen) legfeljebb 0,75 m/s, a legnagyobb lejtése pedig 12 fok (21,3%) lehet, és a külön jogszabályban vagy szabványban meghatározott előírásokkal összhangban kell megtervezni azokat.

4.1.2.18. A peronok magassága és vízszintes távolsága

4.1.2.18.1. A peronok magassága

A hagyományos vasúti hálózat peronjainál két névleges érték megengedett a peronmagasság esetében: 550 és 760 mm a sínkorona fölött. A méretek megengedett tűrése: - 35 / + 0 mm.

A hagyományos vasúti hálózat azon peronjai esetében, ahol villamos is megállhat, megengedett, hogy a peron névleges magassága 300 és 380 mm legyen. A méretek megengedett tűrése: ±20 mm.

Az 500 m-nél kisebb sugarú ívekben megengedett a megadottnál nagyobb vagy kisebb peronmagasság, feltéve, ha a jármű első használható lépcsőfoka megfelel a 4.2.2.12.1. pontban lévő 11. ábrának.

4.1.2.18.2. A peronok vízszintes távolsága

A nagysebességű vasúthálózat peronokkal kapcsolatos követelményeit a nagysebességű Infrastruktúra ÁME állapítja meg.

A hagyományos vasúti hálózat peronjai esetében az 550 és 760 mm névleges magasságban elhelyezett peronszegélyeknek meg kell felelniük vasúti pályahálózat-működtető által meghatározott minimális űrszelvénynek, és a vágány tengelyétől számított b_{q0} hagyományos értéket kell megkapni a képletből, amely nem veszi figyelembe a következők hatásait:

- a nyombővítés az ívekben,
- síndőlés,
- kitérők,
- kvázi statikus dőlés
- konstrukciós és karbantartási tűrések

ahol:

$$b_{q0} = 1650 + \frac{3750}{R}$$

R a vágányban lévő ív sugara méterben.

A b_{qlim} számított értéket az MSZ EN15273-3:2006 szabvány határozza meg, és figyelembe veszi a b_{q0} képletben nem szereplő összes többi értéket. A peron peremének a vágány futási síkkal párhuzamos közepétől való elhelyezése esetében a b_q tényleges értéke variációt enged meg a peron peremének elhelyezése vagy karbantartása esetében érvényes T_q tűrés miatt: $b_{qlim} \leq b_q \leq b_{qlim} + T_q$.

A T_q tűrés megengedett értéke: $0 \leq T_q \leq 50$ mm.

A 25 mm-t meghaladó rész esetében a síndőlés hatását, az íven kívül, a szerkezeti méret futófelületre merőleges kvázi statikus dőléshez szükséges mélyedés fölé nyúló peronszegéllyel kell kompenzálni.

Ennek következtében a tényleges rés nagyobb lehet, mint a hagyományos.

4.1.2.18.3. A pálya elrendezése a peronok körül

A nagysebességű vasúthálózat I. kategóriájába tartozó vonalak peronjainak a nagysebességű Infrastruktúra ÁME-nek kell megfelelniük.

A nagysebességű vasúthálózat II. és III. kategóriájú vonalain a peronoknak meg kell felelniük a hagyományos vasútra és mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME 4.1.2.18.3. pontjának.

A hagyományos vasúthálózaton lévő peronok esetében a peronok melletti vágánynak lehetőleg egyenesnek kell lennie, de a sugara sehol sem lehet kevesebb, mint 300 m.

4.1.2.19. A peronok szélessége és pereme

Lehetőség van arra, hogy a peron szélessége annak teljes hosszában változó legyen. A peron akadályok nélküli legkisebb szélességének nagyobbak kell lennie, mint:

- a biztonsági sáv szélessége plusz két, egyenként 800 mm széles ellentétes irányú közlekedősáv (1600 mm), vagy

- egyoldalas peron esetében 2500 mm, peronsziget esetében pedig 3300 mm (ez a méret 2500 mm-re csökkenhet a peron végeinél).

A minimális követelmény nem veszi számításba az utasforgalomhoz esetlegesen szükséges további szélességet.

Ezen az 1600 mm széles közlekedőn belül lehetőség van 1000 mm-nél rövidebb kisebb akadályok (például oszlopok, pilonok, bódék, padok) elhelyezésére. A peron szélének és az akadálynak legalább 1600 mm-re kell lennie egymástól, és legalább 800 mm-es közlekedőnek kell lennie az akadály széle és a biztonsági sáv között.

Ha két kisméretű akadály között a távolság kisebb, mint 2400 mm, azokat egyetlen nagyméretű akadálynak kell tekinteni.

1200 mm minimális távolságot kell hagyni a biztonsági zóna és olyan, 1000 mm-nél hosszabb, de 10000 mm-nél rövidebb akadályok széle között, mint a falak, padok, felvonók és lépcsők. A peron pereme és az ilyen akadály széle közötti távolságnak legalább 2000 mm-nek kell lennie.

1600 mm minimális távolságot kell hagyni a biztonsági zóna és olyan, 10000 mm-nél hosszabb akadályok széle között, mint a falak, padok, mozgójárdák és lépcsők. A peron pereme és az ilyen akadály széle közötti távolságnak legalább 2400 mm-nek kell lennie.

Ha a vonaton vagy a peronon lévő kiegészítő berendezések lehetővé teszik a kerekesszékekkel való fel- és leszállást, a peron szintjén 1500 mm szabad területet kell hagyni a kerekesszék fel- és leszállását lehetővé tevő berendezés széle és a peronon lévő következő akadály vagy az ellenkező oldali biztonsági sáv között ott, ahol az ilyen berendezéseket valószínűleg használják. Az új állomásoknak meg kell felelniük ennek a követelménynek minden olyan vonat esetében, amelynek a megállását tervezik a peronnál.

A peron biztonsági sávja (elsodrési határ) a peron vágány felőli pereménél kezdődik, és ez az a terület, ahol az utasok veszélyes erőkhöz lehetnek kitéve a mozgó vonatok menetszele miatt, azok sebességétől függően. A hagyományos vasúti rendszer esetében ennek a biztonsági zónának összhangban kell lennie a külön jogszabály rendelkezéseivel.

A biztonsági sáv határát látható és tapintható figyelmeztető jelzéssel kell megjelölni a peron vágánnyal ellentétes oldalán. A tapintható jelzésnek összhangban kell lennie a nemzeti szabályokkal.

A látható figyelmeztetésnek egy elütő színű, csúszásmentes és legalább 100 mm széles figyelmeztető vonalnak kell lennie.

A peronszegélyt anyagában és színében is eltérően kell jelezni. Ennek az anyagnak csúszásmentesnek kell lennie.

4.1.2.20. A peronok vége

A peron végén látható és tapintható figyelmeztetéseket kell elhelyezni.

4.1.2.21. A kerekesszéket használó utasok fel- és leszállást segítő eszközei

4.1.2.21.1. Az alrendszerre vonatkozó követelmények

Amennyiben az állomás egyik, a 4.1.2.3.1. ponttal összhangban akadálymentes megközelítési útvonallal rendelkező peronján, kerekesszékekkel használható ajtóval

rendelkező vonatok fogadását tervezik, a normál üzem keretein belül, fel- és leszállást segítő eszközt kell elhelyezni az ilyen ajtó és a peron közötti használatra, hogy a kerekesszéket használó utasok fel- és leszállhassanak kivéve, ha:

- az ajtóküszöb és a peron pereme közötti rés szélessége bizonyítottan nem haladja meg a 75 mm-t vízszintesen és az 50 mm-t függőlegesen, és
- ha ugyanazon az útvonalon 30 km-en belül van fel- és leszállást segítő eszközzel rendelkező állomás.

A felelős vasúti pályahálózat-működtető (vagy az állomás személyszállítási létesítményeinek üzemeltetője(k), ha ezek a felelős szervek) és a vasúti társaság megállapodik a fel- és leszállást segítő eszközök kezeléséről a nemzetközi vasúti utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló (EK) 1371/2007 európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban, annak megállapítása érdekében, hogy melyik fél felelős a fel- és leszállást segítő eszközök biztosításáért. A vasúti pályahálózat-működtető (vagy az állomás személyszállítási létesítményeinek üzemeltetője(k)) és a vasúti társaság biztosítja, hogy a felelősségek általuk egyeztetett megosztása a leginkább működőképes átfogó megoldás.

Az ilyen megállapodások meghatározzák:

- az állomások azon peronjait, ahol a vasúti pályahálózat-működtetőnek vagy az állomás személyszállítási létesítményeinek üzemeltetőjének fel- és leszállást segítő eszközöket kell biztosítania, és azokat a járműveket, amelyekkel ezek használhatók,
- az állomások azon peronjait, ahol a vasúti társaságnak fel- és leszállást segítő eszközöket kell biztosítania, és azokat a járműveket, amelyekkel ezek használhatók,
- azokat a járműveket, ahol a vasúti társaságnak fel- és leszállást segítő eszközöket kell biztosítania, és az állomások azon peronjait, amelyekkel ezek használhatók,
- a vonatok megállítására vonatkozóan a 4.1.2.19. szakasznak (a kerekesszéket használók fel- és leszállást segítő eszközeinek területe) való megfelelés érdekében meghatározott szabályokat.

A vasúti társaság a biztonságirányítási rendszerében megjelöli, melyek az ilyen megállapodások szerinti kötelezettségei, és hogy hogyan szándékozik megfelelni azoknak.

A vasúti pályahálózat-működtető biztonságirányítási rendszerében megjelöli, melyek az ilyen megállapodások szerinti kötelezettségei, és hogy hogyan szándékozik megfelelni azoknak.

A fenti bekezdésekben a peronokat működtető, az állomás személyszállítási létesítményeinek üzemeltetője tekintendő vasúti pályahálózat-működtetőnek a 91/440/EGK irányelv 3. cikke szerint: az infrastruktúra meghatározása és a 2598/70/EGK rendelet.

Ha a fentiek azt eredményezik, hogy a peronnál megálló mindenfajta jármű fel van szerelve a peronnal kompatibilis fel- és leszállást segítő eszközökkel, megengedett, hogy az ilyen eszközöket ne a peronon biztosítsák.

A fel- és leszállást segítő eszköznek teljesítenie kell a 4.1.2.21.2. pont követelményeit. Ha előre meghatározzák a kerekesszékes fel- és leszállási helyet, a kerekesszékekkel megközelíthető ajtó(k) helye a "Gondoskodás a sérült és fogyatékos

személyekről" jelentésű nemzetközi ábrával megjelölhető a peronon. Az ilyen jeleknek összhangban kell lenniük az N. melléklet N.2. és N.4. pontjával.

Rámpák

Gondoskodni kell egy, a személyzet által működtetett manuális vagy félautomata, az állomás peronján vagy a vonaton tárolt megközelítési rámpáról.

A rámpának meg kell felelnie a 4.1.2.21.2. pont követelményeinek.

Peronfelvonók

Peronfelvonó használata esetén annak meg kell felelnie a 4.1.2.21.2. pont követelményeinek.

4.1.2.21.2. Az átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozó követelmények

Ha az állomásokon fel- és leszállást segítő eszközök találhatók, azokon el kell férnie egy, az M. mellékletben részletezett jellemzőjű kerekesszékeknek.

A fel- és leszállást segítő eszköznek legalább 300 kg teherbírásúnak kell lennie az eszköz közepén, egy 660 × 660 mm-es területen elosztva.

Ha a fel- és leszállást segítő berendezés elektromos működésű, a fel- és leszállást segítő eszköznek rendelkeznie kell vészhelyzeti manuális működtetéssel áramkimaradás esetére.

Rámpák

A rámpa felületének csúszásmentesnek kell lennie, és legalább 760 mm effektív szabad szélességgel kell rendelkeznie.

A rámpák peremeit mindkét szélükön meg kell emelni, nehogy a mozgást segítő eszköz kerekei lecsússzanak róla.

A rámpa két végén lévő kiállásokat le kell kerekíteni, és nem lehetnek 20 mm-nél magasabbak. Elűtő színű veszélyjelző csíkokkal kell jelölni.

A rámpa legnagyobb lejtése 10,2 fok (18%) lehet.

Amikor fel- vagy leszállásra használják, a rámpát rögzíteni kell, hogy ne mozduljon el a terhelésváltozás miatt.

Biztonságos tárolási módról kell gondoskodni annak biztosítása érdekében, hogy a rámpák, a mozgathatókat is ideértve, tárolás közben ne jelentsenek akadályt az utasok számára.

Peronfelvonók

Peronfelvonó használata esetén annak meg kell felelnie a következőknek:

- a peronfelvonó felületének csúszásmentesnek kell lennie.
- a peronfelvonó felületének legalább 720 mm szabad szélességgel kell rendelkeznie.
- a felvonó konstrukciójának biztosítania kell, hogy a jármű ne legyen mozgatható, ha a felvonó használatban van.
- ahol van, a felvonó üzembe és üzemén kívül helyezésére, talajszintre engedésére és felemelésére szolgáló működtető eszközöket a kezelő folyamatos manuális nyomásával kell működtetni, és nem szabad, hogy lehetőség legyen a felvonó helytelen sorrendű működtetésére, amikor az foglalt.
- a felvonónak áramkimaradás esetére vészhelyzeti lehetőséget kell biztosítania az üzembe helyezésre és a talajszintre engedésre, ha foglalt, és a felemelésre és üzemén kívül helyezésre, ha üres.

- a felvonó padlójának egyetlen része sem mozoghat 150 mm/s-nál nagyobb sebességgel a benne tartózkodó leengedésekor és felemelésekor, és 300 mm/s-nál nagyobb sebességgel üzembe vagy üzemben kívül helyezés közben (kivéve, ha az manuálisan történik). Foglalt állapotban a felvonó padlójának legnagyobb vízszintes és függőleges gyorsulása nem haladhatja meg a 0,3 g-t.
- a felvonó padlóját akadályokkal kell ellátni, nehogy a kerekesszék bármelyik kereke leguruljon róla működés közben.
- egy mozgatható akadállynak vagy állandó konstrukciós elemnek meg kell akadályoznia, hogy a kerekesszék átguruljon a járműhöz legközelebbi peremen, amíg a felvonó nincs teljesen megemelt pozícióban.
- legalább 25 mm magas akadállyal kell ellátni a felvonó padlójának minden olyan oldalát, amely megemelt pozícióban túlnyúlik a járművön. Az ilyen akadályok nem akadályozhatják a folyosóra való be- és kihajtási manővereket.
- a felvonó talajra engedett állapotában rakodórámpaként funkcionáló rakodóperem akadályának (a külső akadállynak) elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy megemelt vagy lezárt állapotban megakadályozza az elektromos kerekesszéket abban, hogy átguruljon rajta, vagy tönkretegye azt, vagy erre kiegészítő rendszert kell biztosítani.
- a felvonónak lehetővé kell tennie, hogy a kerekesszék befelé vagy kifelé nézzen.
- biztonságos tárolórendszerrel kell gondoskodni, hogy a tárolt felvonó ne akadályozza az utas kerekesszékét vagy mozgást segítő eszközét, és ne jelentsen veszélyt az utasokra nézve.

4.1.2.22. Szintbeli átjárók az állomásokon

Ha külön jogszabály lehetővé teszi, hogy az utasok szintbeli átjárókat használjanak, és azokat akadálymentes útvonallal kell ellátni, akkor azoknak a mozgáskorlátozott személyek minden kategóriája számára megközelíthetőnek kell lenniük.

Úgy kell megtervezni azokat, hogy a kerekesszék M. mellékletben meghatározott legkisebb kereke ne tudjon beszorulni az átjáró felülete és a sín közé.

Látható és tapintható jelzésekről kell gondoskodni az átjáró felülete határainak azonosítása érdekében.

4.1.3. Az interfészek működési és műszaki előírásai

Mivel jelenleg nem létezik a hagyományos vasútra vonatkozó ÁME az utasszállító járművek és infrastruktúra esetében, ez a szakasz nyitott pont marad.

Nincs interfész az Ellenőrző-irányító és jelzőrendszerek alrendszer felé.

Az Üzemeltetés alrendszerrel való interfész leírása az "Üzemeltetési szabályok" című

4.1.4. részben található.

4.1.4. Üzemeltetési szabályok

Az alábbi üzemeltetési szabályok nem képezik részét az infrastruktúra értékelésének.

Ezen ÁME nem határoz meg üzemeltetési szabályokat a veszélyhelyzetek esetén történő evakuálásra vonatkozóan, hanem csak a vonatkozó műszaki követelményeket tartalmazza. Az infrastruktúrára vonatkozó műszaki követelmények célja az összes utas, köztük a mozgáskorlátozott személyek evakuálásának megkönnyítése.

A 3. szakaszban szereplő alapvető követelmények fényében az Infrastruktúra alrendszerre vonatkozó, ezen ÁME által az 1.1. szakaszban definiált műszaki hatály szerint érintett üzemeltetési szabályok a következők:

- Általános tudnivalók:

A vasúti pályahálózat-működtetőnek vagy az állomás személyszállítási létesítményei üzemeltetőjének írásban rögzített alapelvekkel kell rendelkeznie, amely biztosítja, hogy az utasokat kiszolgáló infrastruktúrája a teljes üzemidőben, ezen ÁME műszaki követelményeinek megfelelően elérhető a mozgáskorlátozott személyek minden kategóriája számára. Az alapelveknek továbbá adott esetben összeegyeztethetőnek kell lennie a létesítményt használni kívánó bármely vasúti társaság politikájával (lásd: 4.2.4. szakasz). Az alapelveket a személyzetnek szóló megfelelő tájékoztatással, eljárásokkal és képzéssel kell megvalósítani. Az infrastruktúra-alapelveknek nem kizárólagosan tartalmaznia kell a következő helyzetekre vonatkozó üzemeltetési szabályokat:

- Akadálymentes útvonalak

Amennyiben valamely új, felújított, vagy korszerűsített állomás, amely egy 12 hónapos időszakra vonatkozóan, a fel- és leszálló utasok teljes számát tekintve átlag napi 1000-nél kevesebb utast szolgál ki, felvonó és/vagy rámpa szempontjából nem felel meg a 4.1.2.3.1. pont szerint az akadálymentes útvonalakra vonatkozó követelményeknek, meg kell szervezni a kerekesszéket használók általuk megközelíthető módon történő szállítását a nem megközelíthető állomás, és az azonos útvonalon lévő következő megközelíthető állomás között.

- Az állomás megközelíthetősége

Üzemeltetési szabályokat kell alkotni annak érdekében, hogy az összes állomás megközelíthetőségi szintjével kapcsolatos információ szabadon hozzáférhető legyen.

- Személyzet nélküli állomások – jegyértékesítés a látáskorlátozott utasok számára

Üzemeltetési szabályokat kell alkotni és végrehajtani az olyan személyzet nélküli állomásokra vonatkozóan, ahol a jegyértékesítés automaták útján történik (lásd: 4.1.2.9. szakasz). Ilyen esetekben mindig elérhetőnek kell lennie a látáskorlátozott utasok számára hozzáférhető alternatív jegyértékesítési módnak. (például amely lehetővé teszi a vonaton vagy a célállomáson történő jegyvásárlást.)

- Jegyellenőrzés – forgókeresztek

Amennyiben a jegyellenőrzés forgókereszttel történik, olyan üzemeltetési szabályokat kell létrehozni, amelyek lehetővé teszik a mozgáskorlátozott személyek párhuzamos áthaladását az ilyen ellenőrző pontokon. Ez a mozgáskorlátozott személyek számára hozzáférhető lehetőség biztosítja a megközelítést a kerekesszékek, babakocsik, terjedelmes csomagok stb. számára, és lehet a személyzet által kezelt vagy automatikus.

- Vizuális és szóbeli tájékoztatás – az egységesség elérése

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni az alapvető vizuális és szóbeli tájékoztatás egységességének biztosítása érdekében (lásd: 4.1.2.12. szakasz). A bejelentéseket bemondó személyzetnek szabványos eljárásokat kell követnie az alapvető információk teljes következetességének elérése érdekében.

- Igény szerinti szóbeli utas-tájékoztató rendszer

Olyan esetekben, amikor az alapvető szóbeli tájékoztatást nem biztosítják az állomás hangosbemondó rendszerén keresztül (lásd: 4.1.2.12.), üzemeltetési szabályokat kell megállapítani alternatív tájékoztató rendszer biztosítása

érdekében, amelyen keresztül az utasok számára hallható módon is el tud jutni ugyanaz az információ az állomáson (pl. személyzettel ellátott vagy automata telefonos információs rendszer révén).

- Peronok – a kerekesszékes fel- és leszállást segítő eszközök működési területe
A vasúti társaság és a vasúti pályahálózat-működtető vagy az állomás személyszállítási létesítményeinek üzemeltetője együttesen határozza meg a peronnak azt a területét, ahol az eszközt valószínűleg használni fogják, és igazolják annak alkalmasságát. Ennek a területnek kompatibilisnek kell lennie azokkal a meglévő peronokkal, ahol a vonat valószínűleg megáll.

A fentiek következménye, hogy a vonat megállási pontját egyes esetekben módosítani kell a követelménynek való megfelelés érdekében.

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni, amelyek figyelembe veszik a vonatok összetételének változásait (lásd: 4.1.2.19. rész) oly módon, hogy a vonatok megállási pontja a fel- és leszállást segítő eszköz működési területéhez képest legyen meghatározható.

A peron szélétől 1500 mm szabad területet kell biztosítani a peronon valamennyi fel- és leszállást segítő eszköz számára (lásd: 4.1.2.19.).

- A manuális és elektromos kerekesszékes fel- és leszállást segítő eszközeinek biztonsága

Üzemeltetési szabályokat kell megállapítani a fel- és leszállást segítő eszközök állomásszemélyzet általi működtetésére vonatkozóan (lásd: 4.1.2.21.1. és 2. szakasz).

Üzemeltetési szabályt kell megállapítani a kerekesszék-felvonókra szerelt eltávolítható korlátok személyzet általi működtetésére vonatkozóan (lásd: 4.1.2.21.2. szakasz).

Üzemeltetési szabályokat kell megállapítani annak biztosítása érdekében, hogy a személyzet biztonságosan működtetni tudja a fel- és leszállást segítő rámpákat azok üzembe és üzemen kívül helyezése, rögzítése, megemelése és lesüllyesztése tekintetében (lásd: 4.1.2.21.2. szakasz).

- Segítségnyújtás a kerekesszéket használóknak
üzemeltetési szabályokat kell megállapítani annak biztosítása érdekében, hogy a személyzet tudatában legyen annak, hogy a kerekesszéket használóknak segítségre lehet szükségük a vonatra való fel- és leszálláshoz, és szükség esetén biztosítani kell az ilyen segítséget.

Lehetséges, hogy a kerekesszéket használóknak előre be kell jelenteniük az ilyen segítségnyújtás iránti igényüket, hogy legyen rendelkezésre álló képzett személyzet.

- Felügyelt szintbeli átjárók

Ahol külön jogszabály lehetővé teszi a felügyelt szintbeli átjárókat, üzemeltetési szabályokat kell megállapítani annak biztosítása érdekében, hogy a személyzet a felügyelt szintbeli átjáróknál megfelelő segítséget tudjon nyújtani a mozgáskorlátozott személyek részére, ideértve annak jelzését is, hogy mikor biztonságos áthaladni a vágányon.

4.1.5. Karbantartási szabályok

A 3. szakaszban szereplő alapvető követelmények fényében az Infrastruktúra alrendszerre vonatkozó, ezen ÁME által az 1.1. szakaszban definiált műszaki hatály szerint érintett karbantartási szabályok a következők:

- a vasúti pályahálózat-működtető vagy az állomás személyszállítási létesítményeit üzemeltető eljárásainak rendelkezéseket kell tartalmazniuk a mozgáskorlátozott

személyeknek nyújtott alternatív segítségről az őket kiszolgáló berendezések karbantartása, cseréje vagy javítása esetére.

4.1.6. Szakmai képesítések

Ezen ÁME hatálya alá tartozó, az 1.1. pontban meghatározott műszaki hatály és az üzemeltetési szabályokat felsoroló 4.1.4. pont szerinti infrastruktúra alrendszer működtetéséért felelős személyzet szakmai képesítései a következők:

- a vonatkísérő feladatokat ellátó, az állomáson az utasoknak szolgáltatásokat és segítséget nyújtó, illetve jegyértékesítő személyzet szakmai képzésének ki kell terjednie a fogyatékkal szembeni tudatosságra és egyenlőségre, ideértve a mozgáskorlátozott személyek egyes kategóriáinak konkrét igényeit.
- az infrastruktúra karbantartásáért és üzemeltetéséért felelős mérnökök és vezetők szakmai képzésének ki kell terjednie a fogyatékkal szembeni tudatosságra és egyenlőségre, ideértve a mozgáskorlátozott személyek egyes kategóriáinak konkrét igényeit.

4.1.7. Egészségvédelmi és biztonsági feltételek

Ezen ÁME alkalmazási területén nincsenek meghatározott követelmények sem az infrastruktúra alrendszer üzemeltetéséért felelős személyzet, sem az ÁME végrehajtásának egészségvédelmi és biztonsági feltételeire vonatkozóan.

4.1.8. Infrastruktúra-nyilvántartás

Ezen ÁME szempontjából az infrastruktúra-nyilvántartásra vonatkozó követelmények a következők:

- az 1.2. pontban meghatározott területi hatály;
- a területi hatályon belül fel kell sorolni ezen ÁME hatálya alá tartozó állomásokat;
- valamennyi azonosított állomás esetében fel kell sorolni ezen ÁME hatálya alá tartozó peronokat.

Valamennyi azonosított állomás esetében, ideértve ezen ÁME hatálya alá tartozó összes peront is, az ÁME vonatkozó pontjaira hivatkozva fel kell sorolni, és ismertetni kell a következő elemeket:

- akadálymentes parkolók, a 4.1.2.2. ponttal összhangban;
- akadálymentes útvonal(ak), a 4.1.2.3. ponttal összhangban;
- vezetősávok, ha vannak, a 4.1.2.3.2. ponttal összhangban;
- mosdók, a kerekesszékekkel megközelíthető mosdókat is ideértve, a 4.1.2.7. ponttal összhangban;
- személypénztár (jegyértékesítési), információs pultok és ügyfélszolgálati pontok, a 4.1.2.9. ponttal összhangban;
- vizuális tájékoztató rendszerek, a 4.1.2.11. ponttal összhangban;
- felszerelt rámpák, mozgólépcsők, felvonók és mozgójárdák, a 4.1.2.17. ponttal összhangban;
- valamennyi peron magassága, kinyúlása, szélessége és hossza, a 4.1.2.18. és 4.1.2.19. ponttal összhangban;
- fel- és leszállást segítő eszközök és azok leírása, ha vannak, a 4.1.2.21. ponttal összhangban;
- szintbeli átjárók, ahol azok megközelíthetők a mozgáskorlátozott személyek számára, a 4.1.2.22. ponttal összhangban.

Ahol a külön jogszabály rendelkezéseit is figyelembe kell venni ezen ÁME-nek való megfelelés kialakítása érdekében, a vonatkozó szabályoknál és rendelkezéseknél hivatkozni kell a nyilvántartás vonatkozó elemére.

4.2. Járművek alrendszer

4.2.1. Bevezetés

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv tárgyát képező hagyományos transzeurópai vasúti rendszer, amelynek része az alrendszer, olyan integrált rendszer, amelynek egységességét igazolni kell. Ezt az egységességet különösen az egyes alrendszerek műszaki előírásai, a felsőbb szintű rendszerhez való interfészei és az üzemeltetési és karbantartási szabályok szempontjából kell ellenőrizni.

Az alrendszer funkcionális és műszaki előírásai és annak interfészei, amelyek leírása a 4.2.2. szakaszban található, nem teszik kötelezővé meghatározott technológiák vagy műszaki megoldások alkalmazását, kivéve, ha ez szigorúan szükséges a hagyományos transzeurópai vasúthálózat átjárhatóságához. Az átjárhatóság innovatív megoldásai azonban új előírásokat és/vagy új vizsgálati módszereket tehetnek kötelezővé. A műszaki újítás lehetővé tétele érdekében ezen előírások és vizsgálati módszerek kidolgozása a 6.1.4. és 6.2.4. szakaszban ismertetett folyamat szerint történik.

Figyelembe véve az összes vonatkozó alapvető követelményt, a járművek alrendszerre a következők jellemzők:

4.2.2. Funkcionális és műszaki előírások

4.2.2.1. Általános tudnivalók

A 3. szakasz alapvető követelményeinek fényében a járművek alrendszernek a mozgáskorlátozott személyek számára biztosított megközelíthetőséggel összefüggő funkcionális és műszaki jellemzőit az alábbiak:

- ülések;
- kerekesszékek számára kialakított helyek;
- ajtók;
- megvilágítás;
- mosdók;
- közlekedők;
- ügyfél-tájékoztatás;
- szintkülönbségek;
- kapaszkodók;
- kerekesszékekkel elérhető hálófülkék;
- a lépcső pozíciója a járműre való fel- és leszálláshoz.

Valamennyi alapparaméter esetében egy "Általános tudnivalók" című bekezdés vezet be a következő pontokat.

Ezek a következő pontok részletezik az "Általános tudnivalók" című bekezdésben bevezetett követelmények teljesítéséhez szükséges feltételeket.

4.2.2.2. Ülések

4.2.2.2.1. Általános tudnivalók

A folyosó használata közben a személyes stabilitás érdekében használható kapaszkodókat, és más berendezéseket kell biztosítani a folyosó mentén elhelyezett összes ülés támláján, kivéve, ha az ülés hozzáér vagy egy ellentétes irányban álló másik szék támlájához, amelyre kapaszkodót szereltek, vagy egy válaszfalhoz.

A kapaszkodókat és a személyes stabilitás érdekében használható más berendezéseket a padló fölött 800 és 1200 mm közötti magasságban kell elhelyezni; ezek nem nyúlhatnak be a közlekedőbe, és színben el kell ütniük az üléstől.

A rögzített hosszanti irányú ülőhelyeken kapaszkodókat kell elhelyezni a személyes stabilitás érdekében. Az ilyen kapaszkodók legfeljebb 2000 mm-re lehetnek egymástól, 800 és 1200 mm közötti magasságban kell elhelyezni őket a padló szintje fölött, és színben el kell ütniük a jármű belsejében lévő környezetüktől.

A kapaszkodóknak és más tárgyaknak nem lehetnek éles széleik.

4.2.2.2.2. Megkülönböztetett ülések

4.2.2.2.2.1. Általános tudnivalók

A fix szerelvényeként vagy egyes járművenként és osztályonként az ülések legalább 10 százalékát a mozgáskorlátozott személyek által használható megkülönböztetett ülésnek kell kijelölni.

A megkülönböztetett üléseket és az azokat tartalmazó járműveket az N. melléklet N.3. és N.8. pontjával összhangban lévő jelzésekkel kell ellátni, amelyek közlik a többi utassal, hogy az ilyen üléseket hozzáférhetővé kell tenniük az arra jogosultak számára.

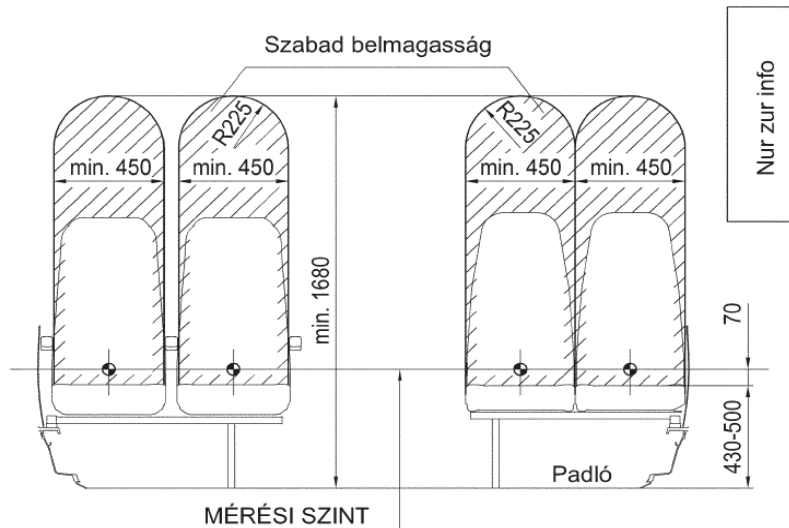
A megkülönböztetett üléseknek az utastérben kell lenniük, a külső ajtókhöz közel.

Amennyiben az üléseket karfákkal látják el, a megkülönböztetett ülésekre felhajtható karfákat kell szerelni a jármű oldalfala melletti karfák kivételével. A felhajtható karfáknak az ülés támlájával egy síkba állíthatóknak kell lenniük, hogy az ülés vagy a mellette lévő bármelyik megkülönböztetett ülés akadálytalanul megközelíthető legyen.

A megkülönböztetett ülések nem lehetnek felhajtható ülések.

Valamennyi megkülönböztetett ülésnek és a használója számára megközelíthető területnek meg kell felelnie az 1–4. ábrán látható diagramoknak.

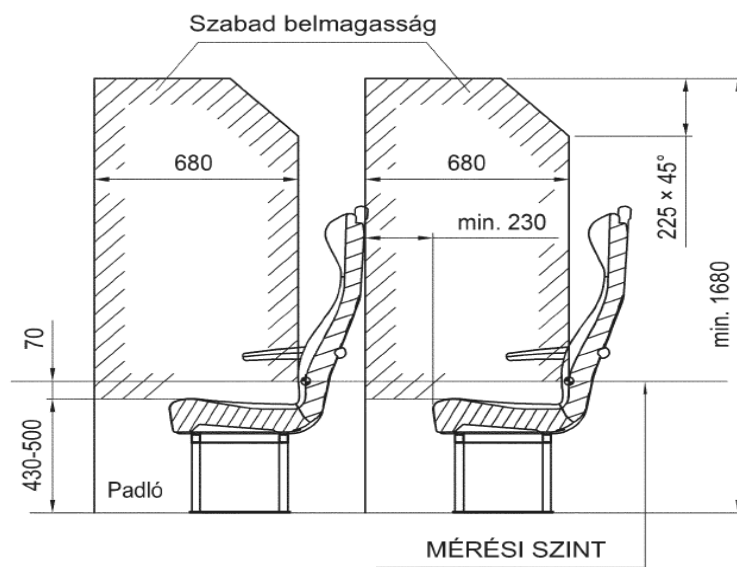
A megkülönböztetett ülések teljes hasznos ülőfelületének legalább 450 mm szélesnek kell lennie (lásd: 1. ábra).



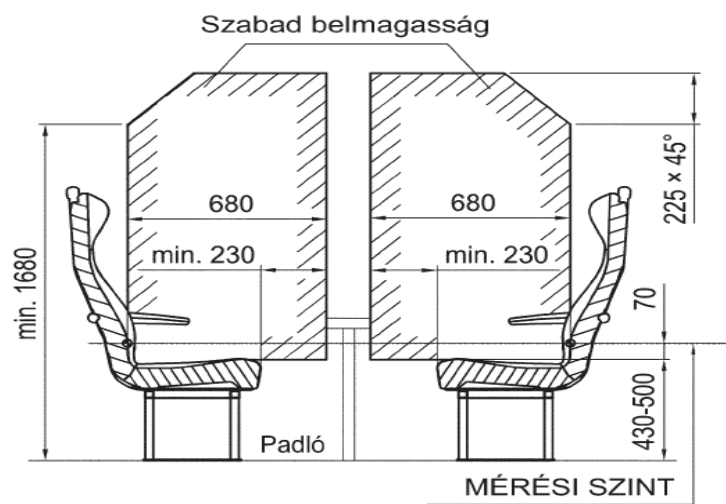
1. ábra

Az összes megkülönböztetett ülés ülőlapja felső síkjának 430 és 500 mm között kell lennie a padlószint fölött az ülés elülső szélén. Az egyes ülések fölötti tiszta belmagasságnak legalább 1680 mm-nek kell lennie a padlószinttől mérve (lásd: 2. ábra) kivéve az olyan kétszintes vonatokon, ahol poggyásztartókat szerelnek az ülések fölé. Ilyen esetben 1520 mm csökkentett belmagasság megengedett a poggyásztartók alatti megkülönböztetett ülések esetében, feltéve, ha a megkülönböztetett üléseknek legalább az 50%-a esetében a belmagasság 1680 mm.

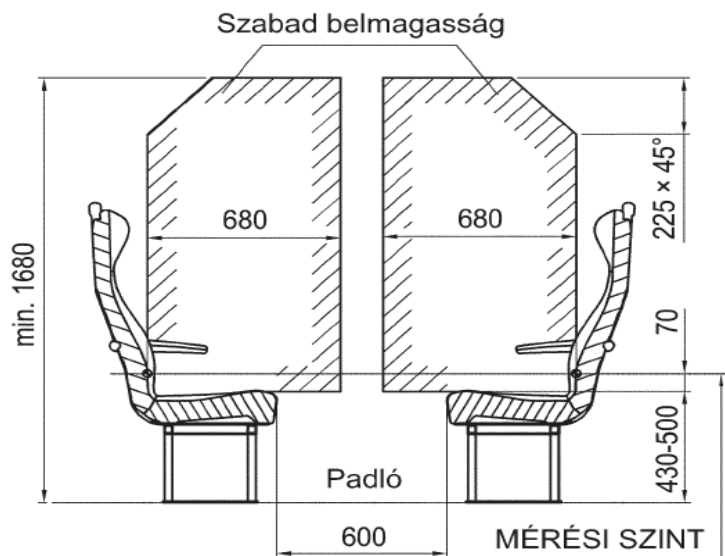
Megjegyzés: A következő, 2–4. ábrán bemutatott keresztmetszeti nézetet az ülés középvonalában vették fel.



2. ábra



3. ábra



4. ábra

Ahol hátrahajtható üléseket helyeznek el, a méretek a teljesen függőlegesre állított ülések esetén érvényesek.

4.2.2.2.2. Egy irányban álló ülések

Ahol egy irányban álló megkülönböztetett üléseket helyeznek el, az egyes ülések előtti térnek meg kell felelnie a 2. ábrának.

Ahogy az 1–4. ábrákon látható, az üléstámla elülső felülete és az előtte lévő ülés leghátsó pontján áthaladó függőleges sík közötti távolságnak legalább 680 mm-nek kell lennie figyelembe véve, hogy az ülés kötelező dőlését az ülés közepén kell mérni, 70 mm-re az ülőlap és a háttámla találkozási pontja fölött. Legalább 230 mm távolságnak kell lennie az ülőlap elülső széle és az előtte lévő ülés azonos függőleges síkja között.

4.2.2.2.3. Egymással szemben lévő ülések

Ahol egymással szemben lévő megkülönböztetett üléseket helyeznek el, az ülőlapok elülső szélei között legalább 600 mm távolságnak kell lennie (lásd: 4. ábra).

Ahol az egymással szemben lévő megkülönböztetett üléseket asztallal szerelik fel, legalább 230 mm vízszintes távolságnak kell lennie az ülőlap elülső széle és az asztal belépő éle között (lásd: 3. ábra).

4.2.2.3. Kerekesszékek számára kialakított helyek

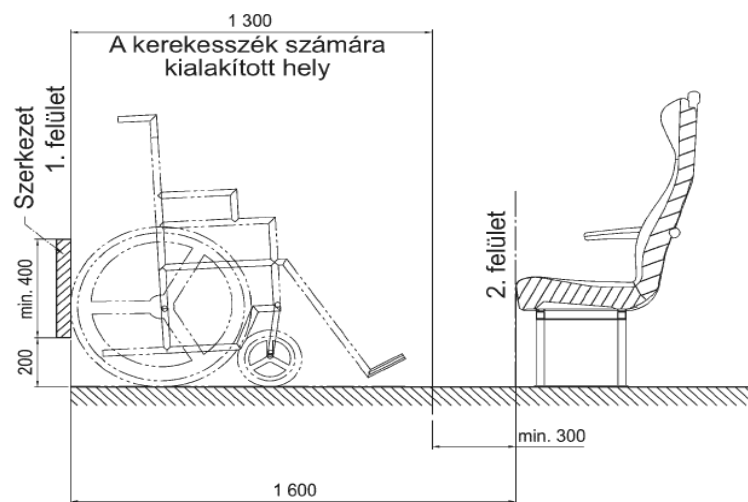
A vonat hosszától függően – a mozdonyt vagy a motorkocsit leszámítva – legalább az alábbi táblázatnak megfelelő számú helyet kell biztosítani a kerekesszékek számára:

A vonat hossza	A kerekesszékek számára kialakított helyek száma vonatonként
kevesebb, mint 205 méter	2 hely kerekesszékek számára
205-300 méter	3 hely kerekesszékek számára
több mint 300 méter	4 hely kerekesszékek számára

A stabilitás biztosítása érdekében, a kerekesszékek számára szolgáló helyeket úgy kell megtervezni, hogy a kerekesszék vagy a menetiránnyal szemben, vagy annak háttal álljon.

Az egy kerekesszék számára szolgáló helyen a következő jellemzőkkel rendelkező kerekesszék elhelyezhetőségét kell biztosítani:

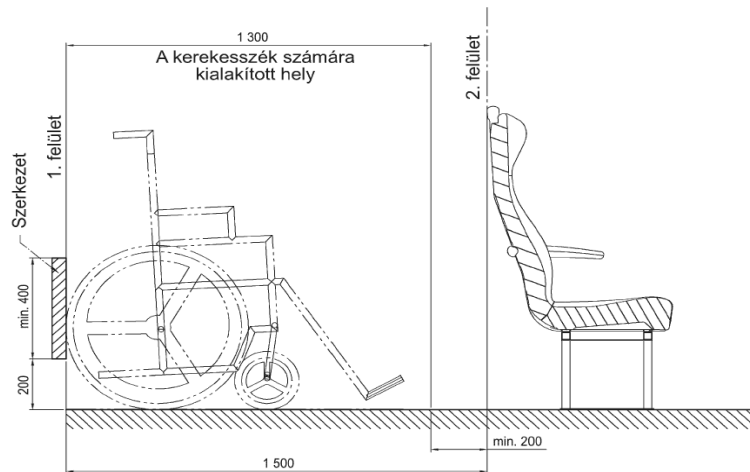
- ha az állomásokon fel- és leszállást segítő eszközök találhatók, azokon el kell férnie egy, az M. mellékletben részletezett jellemzőjű kerekesszéknek;
- a kijelölt helyen nem lehet akadály a jármű padlója és mennyezete között a felső poggyásztartó, a jármű falához vagy mennyezetéhez rögzített vízszintes kapaszkodó és a 4.2.2.10. pont követelményei szerinti asztal kivételével.
- a kerekesszék helye és a 2. homlokfelület közötti legkisebb hosszanti távolságnak az 5. ábra szerintinek kell lennie. Az 1. felület lehet zárt összecsukható vagy felhajtható ülés vagy válaszfal.



5. ábra

Ha egymással szembeni elrendezésben a 2. felület egy utasülés elülső széle, és ha ezt a széket elfoglalhatja egy utas, a legkisebb távolság nem lehet kisebb, mint 300 mm.

Ha a 2. felület egy utasülés hátulja egyirányú elrendezésben, illetve a kerekesszék számára kijelölt hely előtti válaszfal, illetve zárt összecsukható vagy felhajtható ülés, a legkisebb távolság nem lehet kisebb, mint 200 mm.



6. ábra

A kerekesszék számára kijelölt helyen összecukható vagy felhajtható üléseket lehet felszerelni, de ezek összecukott állapotban nem csökkenthetik a kerekesszék számára kijelölt hely méreteit.

A kerekesszék számára kijelölt hely egyik végén 700 mm széles szerkezetnek vagy más elfogadható szerelvénynek kell lennie (ahogyan az a 6. ábrán látható). A szerkezetnek vagy a szerelvénynek olyan magasnak kell lennie, hogy megakadályozza, hogy a támlájával a szerkezet vagy a szerelvény felé néző kerekesszék hátrabillenjen.

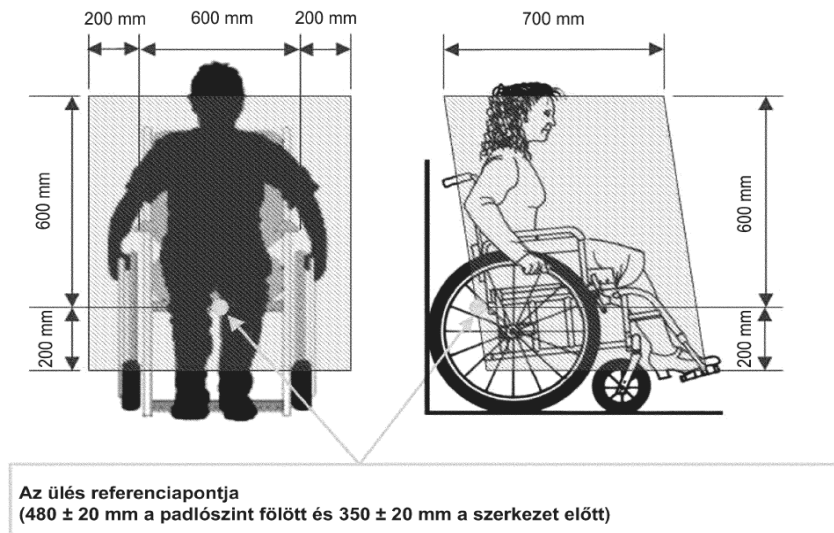
Legalább egy ülést elérhetővé kell tenni vagy a kerekesszék helye mellett, vagy azzal szemben a kerekesszéket használó személy kísérője számára. Ennek az ülésnek ugyanolyan kényelmesnek kell lennie, mint a többinek, és a közlekedő másik oldalán is elhelyezhető.

A kerekesszék helyét olyan vészjelző berendezéssel kell ellátni, amelynek veszély esetén lehetővé kell tennie, hogy a kerekesszék használója tájékoztassa azt a személyt, aki megfelelő intézkedéseket tehet. Ezt a referencia kerekesszékekben ülő személy számára elérhető módon kell elhelyezni.

A vészjelző berendezés aktiválásakor a vészjelző működésének láthatónak és hallhatónak kell lennie.

A vészjelzőt nem szabad keskeny résbe vagy bármilyen más olyan takarásba helyezni, amely megakadályozza a tenyérrel való azonnali működtetést.

A vészjelzőt a kerekesszéket használó személy által kényelmesen elérhető módon, lehetőleg nem a megengedett legnagyobb távolságra kell elhelyezni.



7. ábra

A kerekesszék helyén vagy közvetlenül mellette el kell helyezni az N. melléklet N.3. és N.4. pontjának megfelelő jelzést, amely azonosítja a kerekesszék helyét.

4.2.2.4. Ajtók

4.2.2.4.1. Általános tudnivalók

Az utazóközönség használatára szolgáló manuális működtetésű ajtók be- és kireteszelésekor a nyitószervezet tenyérrel való működtetéséhez szükséges erő legfeljebb 20 newton lehet.

Az ajtóvezérlőknek, akár manuálisak, akár nyomógombok, színben el kell ütniük attól a felülettől, amelyre felszerelték őket.

Ha nyomógombokkal vagy egyéb távvezérlőkkel biztosítják az ajtók működtetését, valamennyi nyomógombnak vagy eszköznek legfeljebb 15 newton erővel működtethetőnek kell lennie.

Ha mind a nyitó, mind a záró nyomógomb egymás fölé van szerelve, a felső gomb mindig a nyitást vezérli.

4.2.2.4.2. Külső ajtók

4.2.2.4.2.1. Az alrendszerre vonatkozó követelmények

A külső utas-megközelítési automata vagy félautomata ajtóknak olyan berendezéssel kell rendelkezniük, amely észleli, hogy rázáródik-e egy utasra, és ha utast érzékel az ajtónyílásban, akkor automatikusan meg kell állnia, és korlátozott ideig nyitva kell maradnia.

Minden, az utasok által használandó külső ajtónak nyitott állapotban legalább nettó 800 mm hasznos szélességűnek kell lennie.

A külső ajtókat kívülről úgy kell lefesteni vagy megjelölni, hogy elüssenek a jármű oldalának többi részétől.

A kerekesszékekkel való megközelítésre kijelölt külső ajtóknak a legközelebb kell lenniük a kerekesszékek számára kijelölt helyekhez.

A kerekesszékekkel való megközelítésre kijelölt ajtót egyértelműen meg kell jelölni az N. melléklet N.3. és N.4. pontja szerinti jellel.

A jármű belsejében a külső ajtók helyét egyértelműen meg kell jelölni az ajtó melletti padlóburkolat környező járófelülettől elütő színével.

A vonaton belül és kívül lévőek számára egyértelműen hallható hangjelzéssel kell jelezni az ajtó nyitható állapotát. Ennek a figyelmeztető hangjelzésnek legalább öt másodpercig kell szólnia, kivéve, ha az ajtót működtetik, amely esetben 3 másodperc után elhallgathat. Ez a követelmény nem vonatkozik a nagysebességű 1. és 2. osztályú vonatok külső hangjelzéseire.

Amikor egy ajtót automatikusan vagy távvezérléssel kinyit a járművezető vagy a vonatszemélyzet más tagja, a figyelmeztető jelzésnek 3 másodpercig kell szólnia attól a pillanattól kezdve, amikor az ajtó kezd kinyílni.

Automatikusan vagy távvezérléssel záródó ajtó működtetése előtt figyelmeztető hangjelzés szükséges a vonaton belül és kívül lévőek számára. A hangjelzésnek legalább 2 másodpercig kell szólnia az ajtó bezáródása előtt, és eltérő hangúnak kell lennie attól, amely az ajtó kioldásakor szól. A figyelmeztetésnek folyamatosan kell szólania az ajtó bezárása közben.

Az ajtó figyelmeztető hangjelzéseinek hangforrását a kezelőszerv közelében, vagy ha nincs ilyen, akkor az ajtónyílás mellett kell elhelyezni.

Az utastér ajtajának figyelmeztető hangjelzései:

- az ajtó nyitható: - folyamatos vagy lassan (másodpercenként legfeljebb 2-szer) pulzáló, 2 hangból álló
 - frekvenciák:
 - 3000 Hz $\pm$ 500 Hz,
 - és
 - 1750 Hz $\pm$ 500 Hz
 - a hangnyomás szintje: - 70 dB $L_{Aeq, T} \pm 2$ a belépő középpontján a padlószint fölött 1,5 m magasságban mérve. (T = a hangjelzés teljes időtartama)
- figyelmeztetés az ajtó záródására: - gyorsan (másodpercenként 6-10-szer) pulzáló hang
 - frekvencia: - 1900 Hz $\pm$ 500 Hz
 - a hangnyomás szintje: - 70 dB $L_{Aeq, T} \pm 2$ a járművön kívül, a jármű oldalán lévő ajtó közepétől 1,5 m távolságban és a peron szintje fölött 1,5 m magasságban mérve. Belső mérés: mint a nyitási figyelmeztetésnél. (T = a hangjelzés teljes időtartama)

Az ajtó aktiválási módja lehet a személyzet általi vagy félautomata (azaz az utas által nyomógommbal történő működtetés).

Az ajtónyitót vagy az ajtószárnyon, vagy amellett kell elhelyezni.

A peronról működtethető külső ajtónyitó közepének legalább 800 és legfeljebb 1200 mm magasságban kell lennie a perontól mérve minden olyan peron esetében, ahol a vonat megáll. A külső ajtók belső ajtónyitóinak legalább 800 és legfeljebb 1200 mm magasságban kell lenniük a jármű padlószintjétől mérve.

4.2.2.4.2.2. Az átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozó követelmények

Ha az ajtók nyitása nyomógombokkal történik, a nyitható állapotot láthatóan jelezni kell minden egyes nyomógombon vagy annak környékén, és a nyomógomboknak legfeljebb 15 newton erővel működtethetőnek kell lenniük. Ha az ajtó zárása a vonatszemélyzet általi távvezérléssel történik, a látható jelzésnek legfeljebb 2 másodperccel az ajtó záródásának megkezdése előtt kell megszűnnie.

Az ilyen nyomógomboknak érintéssel is azonosíthatóknak kell lenniük (például tapintható jelzések útján), és azokon jelezni kell a funkciójukat.

4.2.2.4.3. Belső ajtók

4.2.2.4.3.1. Az alrendszerre vonatkozó követelmények

A belső automata és félautomata ajtókon olyan eszközöket kell elhelyezni, amelyek megakadályozzák, hogy az utasok beszoruljanak az ajtók működtetése közben.

Ha belső ajtókat szerelnek fel, azoknak meg kell felelniük e pont követelményeinek.

A kerekesszékes utasok által használható ajtók legkisebb nettó hasznos szélességének 800 mm-nek kell lennie.

Az utazóközönség használatára szolgáló manuális működtetésű ajtók be- és kireteszelésekor a nyitószervek tenyérrel való működtetése legfeljebb 20 newton erővel megtörténhessen.

A manuális ajtóknak legfeljebb 60 newton erővel kell működtethetőnek lenniük.

A belső ajtók nyitószerveinek legalább 800 és legfeljebb 1200 mm magasságban kell lennie a jármű padlószintjétől mérve.

A járművek közötti, illetve egymást követő automatikus összekötő ajtóknak vagy egyszerre párban kell működniük, vagy a második ajtónak automatikusan észlelnie kell a felé mozgó személyt, és ki kell nyílnia.

Ha az ajtó felületének több mint 75%-a átlátszó anyagból készül, azt legalább két jól látható sávval kell jelezni, ami állhat jelekből, logókból, emblémákból vagy díszítőelemekből. A felső sávnak 1500 és 2000 mm, az alsó sávnak 850 és 1000 mm között kell lennie, és színben el kell ütnie a háttértől az ajtó egész szélességében. A sávoknak legalább 100 mm magasságúnak kell lenniük.

4.2.2.4.3.2. Az átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozó követelmények

Ha az ajtók nyitása nyomógombokkal történik, nyitható állapotban minden egyes nyomógombot (vagy a környezetét) meg kell világítani, és a nyomógomboknak legfeljebb 15 newton erővel működtethetőnek kell lenniük.

A működtető eszköz középpontja ne legyen 800 mm-nél alacsonyabban és 1200 mm-nél magasabban, mint a padló szintje.

Az ilyen kezelőszerveknek érintéssel is azonosíthatóknak kell lenniük (például tapintható jelzések útján), és azokon jelezni kell a funkciójukat.

4.2.2.5. Megvilágítás

A jármű megközelítési lépcsőit legalább a lépcső szélességének 80%-án mért 75 lux erejű fénnel kell megvilágítani egy benne vagy közvetlenül mellette elhelyezett fényforrással.

4.2.2.6. Mosdók

4.2.2.6.1. Általános tudnivalók

Amikor a vonatban mosdókat helyeznek el, egy univerzális mosdónak megközelíthetőnek kell lennie a kerekesszék helyétől, és meg kell felelnie mind a normál, mind az univerzális mosdókra vonatkozó követelményeknek.

4.2.2.6.2. Normál mosdó (a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozó követelmények)

A normál mosdót nem úgy tervezték, hogy kerekesszékkel megközelíthető legyen.

Az ajtó legkisebb hasznos szélességének 500 mm-nek kell lennie.

A mosdófülkén belüli vagy kívüli bármely ajtókilincs, retesz vagy ajtónyitó szerkezet középpontjának legalább 800 mm-re és legfeljebb 1200 mm-re kell lennie a padlószint fölött.

Látható és tapintható (vagy hallható) módon kell jelezni, ha az ajtó be van reteszelve.

A mosdófülkén belüli bármely ajtónyitó szerkezetnek vagy más berendezésnek legfeljebb 20 newton erővel működtethetőnek kell lennie (a pelenkázóasztal kivételével).

Minden kezelőszervnek, az öblítő rendszert is ideértve, a háttérfelülettől elütő színűnek és/vagy árnyalatúnak és tapintással azonosíthatónak kell lennie.

Egyértelmű, pontos tájékoztatást kell adni az összes kezelőszerv használatáról piktogramok segítségével, és annak tapinthatónak is kell lennie.

Rögzített függőleges és/vagy vízszintes kapaszkodót kell elhelyezni a vécéülőke és a mosdótálca mellett.

A kapaszkodóknak kerek keresztmetszetűeknek kell lenniük 30–40 mm külső átmérővel, és legalább 45 mm távolságban kell lenniük bármely mellettük lévő felülettől. Ha egy kapaszkodó hajlított, a belső görbületi sugárnak legalább 50 mm-nek kell lennie.

A vécéülőkének, fedélnek és minden kapaszkodónak a háttérfelülettől elütő színűnek és/vagy árnyalatúnak kell lennie.

4.2.2.6.3. Univerzális mosdó

Az univerzális mosdót úgy kell megtervezni, hogy az összes utas által használható legyen, a mozgáskorlátozott személyek összes kategóriáját is ideértve.

4.2.2.6.3.1. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozó követelmények (univerzális mosdó)

A mosdó ajtajának legalább 800 mm nettó hasznos szélességűnek kell lennie.

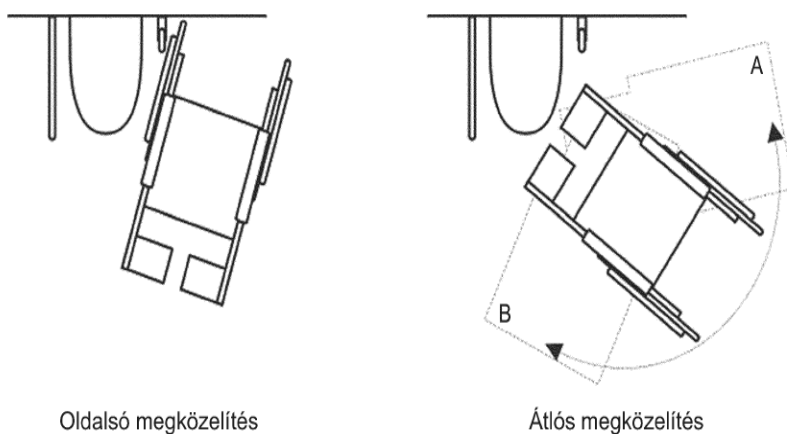
Az ajtó külső felületét az N. melléklet N.3. és N.4. pontja szerinti jelzéssel kell ellátni.

A mosdófülkén belüli vagy kívüli bármely ajtókilincs, retesz vagy ajtónyitó szerkezet középpontjának legalább 800 mm-re és legfeljebb 1200 mm-re kell lennie a padlószint fölött.

Látható és tapintható (vagy hallható) módon kell jelezni, ha az ajtó be van reteszelve.

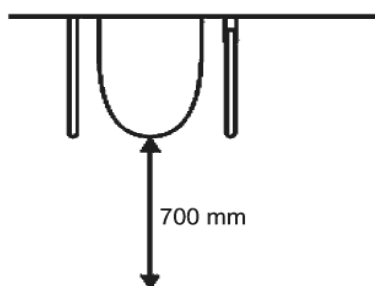
A mosdófülkén belüli bármely ajtónyitó szerkezetnek vagy más berendezésnek legfeljebb 20 newton erővel működtethetőnek kell lennie (a pelenkázóasztal kivételével).

A mosdófülkén belül elegendő területnek kell lennie ahhoz, hogy az M. melléklet meghatározása szerinti kerekesszékekkel a vécéülőke mellé lehessen manőverezni (lásd: 8a. ábra).



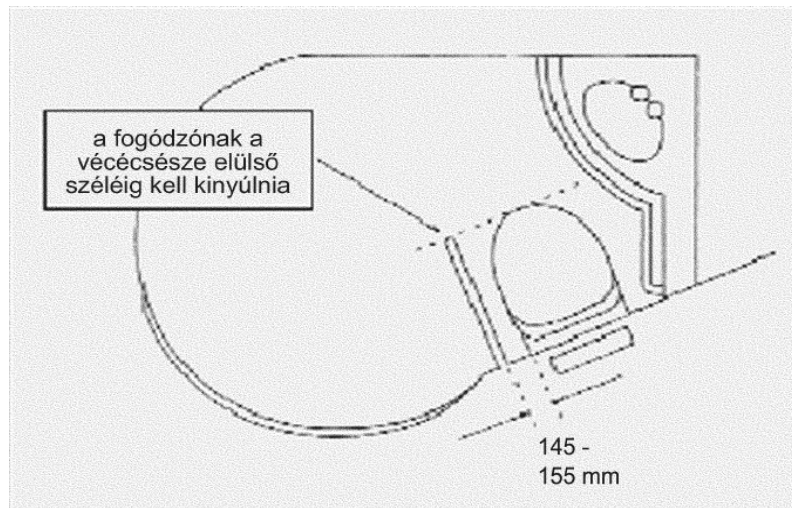
8a. ábra

A vécéülőke előtt legalább 700 mm szabad helyet kell hagyni a 8b. ábrán látható módon.

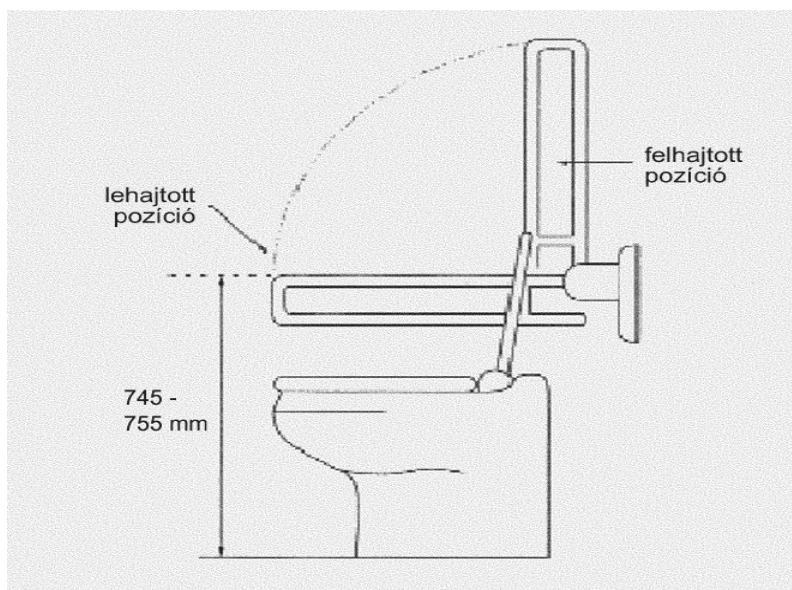


8b. ábra

A fenti pont mérethez vonatkozó követelményeinek megfelelő vízszintes kapaszkodót kell elhelyezni a vécéülőke mindkét oldalán. A kerekesszékekkel megközelíthető oldalon olyan csuklószervezettel kell ellátni a kapaszkodót, hogy az lehetővé tegye a kerekesszéket használó személy akadálytalan áthelyezését a vécéülőkére és vissza (lásd: 9. és 10. ábra).



9. ábra



10. ábra

A lehajtott vécéülőke felületének 450 és 500 mm közötti magasságban kell lennie a padlószint fölött.

Minden berendezésnek (mosdótálca, szappanadagoló, tükör, vízcsap és kézszáritó) könnyen elérhetőnek kell lennie a kerekesszékekben tartózkodó személy számára.

A mosdófülkét legalább két olyan vészjelző berendezéssel kell ellátni, amely veszély esetén lehetővé teszi, hogy a mozgásában korlátozott személy tájékoztassa azt a személyt, aki megfelelő intézkedéseket tehet. Az egyiket legfeljebb 450 mm magasan kell elhelyezni a padló fölött, a padlószinttől a kezelőszerv felső széléig

mérve. A másikat legalább 800 és legfeljebb 1200 mm magasan kell elhelyezni a padló fölött, a padlószinttől a kezelőszerv felső széléig mérve.

Az alsó riasztóeszközt úgy kell elhelyezni, hogy a kezelőszerv elérhető legyen egy padlón fekvő személy számára. Ezt a két eszközt a fülke két különböző függőleges felületén kell elhelyezni, hogy több pozícióból is elérhetők legyenek.

A riasztó kezelőszervének különböznie kell a mosdón belüli összes többi kezelőszervtől, és azoktól eltérő színűnek kell lennie.

A riasztó mindegyik kezelőszerve mellé el kell helyezni az N. melléklet N.3. és N.7. pontja szerinti jelzést. A jelzésnek le kell írnia a működést és a teendőket, a háttértől elütő színűnek kell lennie, és egyértelmű vizuális és tapintható tájékoztatást kell adnia.

A mosdón belül látható és hallható jelzést kell adni arról, hogy a riasztórendszert működésbe hozták.

4.2.2.6.3.2. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozó követelmények (pelenkázó)

Ha nem biztosítanak külön gyerekszobát, az univerzális mosdón belül lehetőséget kell biztosítani a csecsemők pelenkájának cseréjére. Leengedett pozícióban a pelenkázóasztalnak 800 és 1000 mm közötti magasságban kell lennie a padlószinttől. Legalább 500 mm szélesnek és 700 mm hosszúnak kell lennie.

Úgy kell megtervezni, hogy megakadályozza a csecsemő véletlen leesését, ne legyenek éles peremei, és legalább 80 kg súlyt elbírjon.

Ha a pelenkázóasztal kiáll a megközelíthető mosdótérbe, felhajthatónak kell lennie, amihez a szükséges erő nem haladhatja meg a 25 newton.

4.2.2.7. Közlekedők

A jármű bejáratától a járművön keresztülvezető közlekedő szélességének legalább 450 mm-nek kell lennie a padlószinttől 1000 mm magasságig és 550 mm-nek 1000 mm-től 1950 mm magasságig.

Az azonos vonatszerelvényen belül összekapcsolt járművek közötti közlekedőnek legalább 550 mm szélesnek kell lennie egyenes és sík pályán.

A kerekesszékek helyeihez, valamint a kerekesszékekkel megközelíthető területekhez és ajtókhöz vezető közlekedők szélességének legalább 800 mm-nek kell lennie legalább 1450 mm magasságig bármely pontban. A közlekedőt úgy kell kialakítani, hogy lehetővé tegye az M. mellékletben részletezett referencia kerekesszék akadálytalan mozgását.

Legalább 1500 mm átmérőjű fordulóhelyet kell biztosítani a kerekesszék helye mellett ahhoz, hogy a referencia kerekesszéket használó mozgáskorlátozott személy megfordulhasson a kerekesszékekkel. A kerekesszék helye a fordulóhely része lehet.

4.2.2.8. Ügyfél-tájékoztatás

4.2.2.8.1. Általános tudnivalók

Minden információnak egységesnek és a külön jogszabály vagy szabvány előírásaival összhangban kell lennie.

A vonatokon, a peronokon és a bejáratoknál elérhető összes információnak összhangban kell lennie az általános útbaigazítási és tájékoztató rendszerrel, különösen szín és kontraszt tekintetében.

A vizuális tájékoztatásnak minden megvilágítás mellett olvashatónak kell lennie, a jármű vagy az állomás működése közben.

A vizuális tájékoztatásnak el kell ütnie a háttérétől.

A latin betűk alsó szárának egyértelműen felismerhetőnek és legalább a nagybetűk mérete 20%-ának kell lennie.

A betűk lefelé és felfelé nyúló szárait nem szabad összenyomni.

Lehetőség van többnyelvű (hallható és látható) tájékoztatásra is. (A nyelvek összetétele és száma a vasúti társaság felelőssége, tekintettel az adott vasúti szolgálat utazóközönségére.)

A következő információkat kell megjeleníteni:

- biztonsági információk és utasítások a külön jogszabályokkal vagy szabványokkal összhangban;
- hangos biztonsági utasítások vészhelyzet esetén;
- figyelmeztetéseket, tiltásokat és kötelező cselekvéseket tartalmazó jelek a külön jogszabályokkal vagy szabványokkal összhangban;
- a vonat útvonalával kapcsolatos tájékoztatás;
- a vonaton lévő berendezések helyével kapcsolatos tájékoztatás.

4.2.2.8.2. Tájékoztatás (jelzések, piktogramok, induktív hurkok és vész hívó eszközök)

4.2.2.8.2.1. Az alrendszerre vonatkozó követelmények

Az összes biztonsági, figyelmeztető, kötelező és tiltó jelzésnek tartalmaznia kell piktogramokat, és az ISO 3864-1 szabvány szerint kell megtervezni őket.

Egy adott helyen legfeljebb öt piktogramot lehet egymás mellé helyezni egy olyan irányjelző nyíllal együtt, ami egyetlen irányt mutat.

Tapintható tájékoztató jeleket kell elhelyezni az alábbi helyeken:

- a mosdókban: a használattal és adott esetben a vész hívásokkal kapcsolatos tájékoztatást.
- a vonatokon: az ajtónyitó/-záró gombok és vész hívók esetében.

Az útbaigazítási és tájékoztató rendszerek nem tartalmazhatnak hirdetéseket.

A következő, kifejezetten mozgáskorlátozottaknak szóló grafikus ábrákat és piktogramokat kell elhelyezni:

- az N. melléklet N.3. és N.4. pontja szerinti kerekesszék jel;
- útbaigazító tájékoztatás a kerekesszékekkel elérhető berendezések felé;
- a kerekesszékekkel megközelíthető ajtó helyének jelzése a vonaton kívül;
- kerekesszék számára fenntartott hely jelzése a vonaton;
- az univerzális mosdók jelzése.

Az ábrákat más ábrákkal együtt is lehet használni (például: felvonó, mosdó stb.).

4.2.2.8.2.2. Az átjárhatóságot biztosító rendszerrelemre vonatkozó követelmények

Ahol induktív hurkok vannak elhelyezve, azokat az N. melléklet N.3. és N.5. pontjának megfelelő jellel kell jelezni.

Ahol arra lehetőséget biztosítanak, grafikus ábrával kell jelezni a nehéz poggyász és terjedelmes áru tárolóhelyét.

Ha van segélyhívási vagy tájékozdó hívási lehetőség, azokat az N. melléklet N.3. és N.6. pontjának megfelelő jellel kell ellátni, és rendelkezniük kell a következőkkel:

- az eszköz működését jelző látható és hallható jelzés;
- szükség esetén további használati tájékoztatás.

Ha van vészhívó berendezés, annak meg kell felelnie az N. melléklet N.3. és N.7. pontjának és rendelkeznie kell a következőkkel:

- látható és tapintható ábrák;
- az eszköz működését jelző látható és hallható jelzés;
- szükség esetén további használati tájékoztatás.

Az univerzális és a kerekesszékekkel elérhető mosdókban, ahol le-, illetve felhajtható kapaszkodókat biztosítanak, grafikus ábráról kell gondoskodni, amely mutatja a kapaszkodó felemelt és leengedett állását.

4.2.2.8.3. Tájékoztatás (az útvonalak leírása és ülőhelyfoglalás)

A végállomást vagy az útvonalat ki kell jelezni a vonat külső, peron felé néző oldalán, legalább egy, az utasok felszállására szolgáló ajtó mellett és legalább a vonat minden második járművén.

Ahol a vonatok olyan rendszerben működnek, hogy az állomás peronján 50 méteres távolságon belül dinamikus vizuális tájékoztatást adnak, és a vonat elején is kijelzik a végállomást vagy az útvonalat, nem kötelező minden jármű oldalán tájékoztatást adni.

Minden egyes járműben ki kell jelezni a vonat végállomását vagy útvonalát.

A vonat következő megállóját úgy kell kijelezni, hogy az egyes járművekben található utasülések legalább 51%-áról olvasható legyen. Ezt az információt az érintett állomásra való megérkezés előtt legalább 2 perccel ki kell jelezni. Ha a következő állomás kevesebb, mint két perc tervezett menetidőre van, a következő állomást az előző állomásról való elinduláskor azonnal ki kell jelezni.

Nem kell megfelelni az arra vonatkozó követelménynek, hogy a végállomás és a következő megálló kijelzése az utasülések 51%-áról látható legyen, ha a vonat részben vagy egészben legfeljebb 8 üléses fülkékre van osztva, amelyeket folyosó köt össze. A kijelzésnek azonban láthatónak kell lennie a fülkén kívül a folyosón álló személy és a kerekesszéknek fenntartott helyet elfoglaló utas számára.

Hozzáférhetőnek kell lennie a vonat működési útvonala vagy hálózata részletes adatainak (a vasúti társaságnak kell eldöntenie, hogy milyen módon teszi hozzáférhetővé ezt az információt).

A következő megálló ugyanazon a kijelzőn is megjeleníthető, mint a végállomás. A vonat megállása után azonban azonnal vissza kell váltania a végállomás kijelzésére.

A rendszernek képesnek kell lennie egynél több nyelven is tájékoztatást nyújtani. (A nyelvek összetétele és száma a vasúti társaság felelőssége, tekintettel az adott vasúti szolgálat utazóközönségére.)

Ha a rendszer automatizált, lehetőséget kell biztosítani a téves vagy félrevezető tájékoztatás törlésére vagy kijavítására.

Ha a járművön helyjegyes ülések vannak, a jármű (helyfoglalási rendszerben használt) számát vagy betűjelét legalább 70 mm magas karakterekkel meg kell jeleníteni minden ajtó mellett.

Ha az üléseket számok vagy betűk azonosítják, az ülés számát vagy betűjelét legalább 12 mm magas karakterekkel meg kell jeleníteni az összes ülésen vagy mellette. Az ilyen számoknak és betűknek a háttérüktől elütő színűeknek kell lenniük.

A vonatot fel kell szerelni hangosbeszélő rendszerrel, amelyet a járművezető vagy az utazószemélyzet más, az utasok felé meghatározott felelősséggel rendelkező tagja általi rutinjellegű vagy vészhelyzeti tájékoztatásra kell használni.

A rendszer működhet manuális, automatizált vagy előre programozott módon. Ha a rendszer automatizált, lehetőséget kell biztosítani a téves vagy félrevezető tájékoztatás törlésére vagy kijavítására.

A rendszeren keresztül be kell jelenteni a vonat végállomását és következő megállóját a megállók utáni elinduláskor.

A rendszeren keresztül be kell jelenteni a vonat következő megállóját legalább két perccel a megállóhoz való megérkezés előtt. Ha a következő állomás kevesebb, mint két perc tervezett menetidőre van, a következő állomást az előző állomásról való elinduláskor azonnal be kell jelenteni.

A szóbeli tájékoztatás RASTI szintjének legalább 0,5-nek kell lennie az IEC 60268-16 szabvány 16. részének megfelelően, minden területen. A rendszernek minden ülőhelyen és kerekesszék számára fenntartott helyen meg kell felelnie e követelménynek.

A rendszernek képesnek kell lennie egynél több nyelven is tájékoztatást nyújtani. (A nyelvek összetétele és száma a vasúti társaság felelőssége, tekintettel az adott vasúti szolgálat utazóközönségére.)

Ha a rendszer automatizált, lehetőséget kell biztosítani a téves vagy félrevezető tájékoztatás törlésére vagy kijavítására.

4.2.2.8.4. Tájékoztatás (az átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozó követelmények)

Az állomások nevét (amely lehet rövidített) vagy az üzenetek szövegének szavait legalább 2 másodpercig ki kell jelezni. Ha (vagy vízszintes, vagy függőleges) gördülő kijelzőt használnak, minden egyes teljes szót legalább 2 másodpercig kell megjeleníteni, és a vízszintes görgetési sebesség nem haladhatja meg a másodpercenkénti 6 karaktert. Minden írásos tájékoztatóhoz talpnélküli (Sans Serif) betűtípust kell használni kis- és nagybetűk egyidejű használatával (azaz nem csak nagybetűket).

Az előlő külső kijelzőkön legalább 70 mm, a jármű oldalán és a belső kijelzőkön pedig legalább 35 mm magas nagybetűket és számokat kell használni.

A vonat belsejében a betűméret nem lehet kisebb, mint 35 mm, ha az olvasási távolság meghaladja az 5000 mm-t.

A 35 mm magas kijelző-karaktereket legfeljebb 10000 mm távolságig lehet olvashatónak tekinteni.

4.2.2.9. Szintkülönbségek

A belső (és nem a külső megközelítésre szolgáló) lépcsők legnagyobb magassága 200 mm és legkisebb mélysége 280 mm a lépcső hossz tengelyén. Az első és utolsó lépcsőfokot a lépcsőfokok peremének elülső és felső felületén teljesen végigérő, 45–50 mm közötti szélességű, elütő színű csíkkal kell jelezni. Kétszintes vonatokon ez az érték 270 mm-re csökkenthető a felső szint megközelítésére szolgáló lépcsőkön.

Nem szabad lépcsőket elhelyezni a kerekesszékekkel megközelíthető külső ajtó előtere, a kerekesszék számára szolgáló hely, az univerzális hálófülke és az univerzális mosdó között az ajtóküszöbök kivételével, amelynek magassága nem haladhatja meg a 15 mm-t.

A vonaton belüli rámpák legnagyobb dőlése nem haladhatja meg a következő értékeket:

A rámpa hossza	Legnagyobb lejtés (fok)	Legnagyobb lejtés (%)
több mint 1000 mm	4,47	8
600 és 1000 mm között	8,5	15
kevesebb mint 600 mm	10,2	18

Megjegyzés: Ezeket a lejtéseket egyenes és sík pályán álló jármű mellett kell mérni.

4.2.2.10. Kapaszkodók

A járműre szerelt összes kapaszkodónak kerek keresztmetszetűnek kell lennie 30–40 mm külső átmérővel, és legalább 45 mm távolságban kell lennie bármely mellette lévő felülettől. Ha egy kapaszkodó hajlított, a belső görbületi sugárnak legalább 50 mm-nek kell lennie.

Az összes kapaszkodónak a háttérétől elütő színűnek kell lennie.

A kettőnél több belépési lépcsővel rendelkező ajtókat kapaszkodókkal kell ellátni az ajtó mindkét oldalán, amelyeket belülre kell felszerelni a lehető legközelebb a jármű külső falához. Ezeknek 800 és 900 mm közötti magasságra kell kinyúlniuk a vonatra való felszállásra használható első lépcsőfok fölött annak a peronmagasságnak megfelelően, amelyre a járművet tervezték, és párhuzamosnak kell lennie a lépcső élének vonalával.

A vonatra való fel- és onnan való lelépés céljára függőleges kapaszkodókat is kell biztosítani. A legfeljebb két lépcsővel rendelkező ajtókat függőleges kapaszkodókkal kell ellátni az ajtó mindkét oldalán, amelyeket belülre kell felszerelni a lehető legközelebb a jármű külső falához. Ezeknek 700 és 1200 mm közötti magasságban kell kinyúlniuk az első lépcsőfok küszöbe fölé.

Amennyiben az átjáró keskenyebb, mint 1000 mm és hosszabb, mint 2000 mm, kapaszkodókat kell felszerelni az utasok általi használatra szolgáló, járművek közötti átjáróban vagy amellet. Amennyiben az átjáró legalább 1000 mm széles, kapaszkodókat kell felszerelni az átjáróban.

4.2.2.11. Kerekesszékekkel elérhető hálófülkék

Ha a vonat hálófülkékkel van felszerelve, az egyik járműben legalább egy kerekesszékekkel megközelíthető hálófülkéről kell gondoskodni, amely be tudja fogadni az M. mellékletben meghatározott jellemzőjű kerekesszéket.

Ha egynél több járműben van hálófülke, legalább két kerekesszékkal megközelíthető hálófülkéről kell gondoskodni a vonaton.

Ha egy vasúti járműben kerekesszékkal megközelíthető hálófülkét biztosítanak, a jármű megfelelő ajtajának külső oldalán ezt jelezni kell az N. melléklet N.3. és N.4. pontja szerinti jelzéssel.

A hálófülkét legalább két olyan vészjelző berendezéssel kell ellátni, amely veszély esetén lehetővé teszi, hogy a mozgáskorlátozott személy tájékoztassa azt a személyt, aki megfelelő intézkedéseket tehet. Az egyiket legfeljebb 450 mm magasan kell elhelyezni a padló fölött, a padlószinttől a kezelőszerv felső széléig mérve. A másikat legalább 600 és legfeljebb 800 milliméter magasan kell elhelyezni a padló fölött, a padlószinttől a kezelőszerv felső széléig mérve.

Az alsó riasztóeszközt úgy kell elhelyezni, hogy a kezelőszerv kényelmesen elérhető legyen egy padlón fekvő személy számára. Ezt a két eszközt a hálófülke különböző függőleges felületein kell elhelyezni. A riasztó kezelőszervének különböznie kell a hálófülkén belüli összes többi kezelőszervtől, és azoktól eltérő színűnek kell lennie.

A riasztó mindegyik kezelőszerve mellé el kell helyezni az N. melléklet N.3. és N.7. pontja szerinti jelzést. A jelzésnek le kell írnia a működést és a teendőket, a háttérétől elütő színűnek kell lennie, és egyértelmű vizuális és tapintható tájékoztatást kell adnia.

A hálófülkén belül látható és hallható jelzést kell adni arról, hogy a riasztóberendezést működésbe hozták.

4.2.2.12. A lépcső pozíciója a járműre való fel- és leszálláshoz

4.2.2.12.1. Általános követelmények

A pályán középpontosan álló, üzemképes állapotú, új kerekekkel felszerelt, utasok nélküli jármű mindkét oldalán lévő minden egyes megközelítési ajtó lépcsője élének középső részén elhelyezkedő pontnak bizonyítottnak az alábbi 11. ábrán a "lépcső helyeként" azonosított felületen kell elhelyezkednie az alább részletezett követelményeknek megfelelően.

A jármű megközelítési lépcsőit úgy kell megtervezni, hogy megfeleljenek az alábbi követelményeknek, tekintetbe véve annak a peronnak a típusát, ahol a járművel normál üzemen belül meg szándékoznak állni. A padlónak a be- és kiszállásra szolgáló ajtónál lévő végét lépcsőfoknak kell tekinteni.

A lépcsőfokoknak olyanoknak kell lenniük, hogy a jármű legnagyobb építési nyomtávja megfelelően az áruszállító kocsikra vonatkozó ÁME C. mellékletében foglalt követelményeknek.

Az 550 mm-nél alacsonyabb peronoknál normál üzem közben megálló járművekre vonatkozó követelmény:

- a legalacsonyabb lépcsőfokot (az első szintet) a jármű építési tengelytávjának alsó határán kell elhelyezni az áruszállító kocsikra vonatkozó ÁME C. mellékletében foglalt, az adott járműre vonatkozóan érvényes követelményeknek megfelelően.
- a legalacsonyabb lépcsőfok (az első szint) vízszintes pozícióját a jármű építési tengelytávjának külső határán kell elhelyezni az áruszállító kocsikra vonatkozó ÁME C. mellékletében foglalt, az adott járműre vonatkozóan érvényes követelményeknek megfelelően.

Az 550 mm magas peronoknál normál üzem közben megálló járművekre vonatkozó követelmény:

- a lépcsőfokoknak meg kell felelniük a 11. ábra követelményeinek és a következő értékeknek, amikor a jármű megáll a névleges pozíciójában:

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
egyenes, vízszintes pályán	200	230	160
300 m ívsugarú pályán	290	230	160

A 760 mm magas peronoknál normál üzem közben megálló járművekre vonatkozó követelmény:

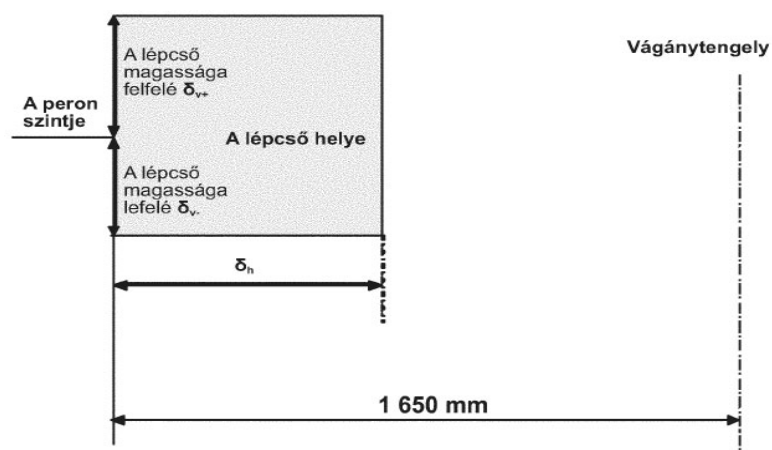
- a lépcsőfokoknak meg kell felelniük a 11. ábra követelményeinek és a következő értékeknek, amikor a jármű megáll a névleges pozíciójában:

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
egyenes, vízszintes pályán	200	230	160
300 m ívsugarú pályán	290	230	160

Mind a 760 mm magas, mind az 550 mm magas vagy annál alacsonyabb és két vagy több fel- és leszállási lépcsővel rendelkező peronoknál normál üzem közben megálló járművekre vonatkozó követelmény:

- a fenti vonatkozó követelményeken kívül a lépcsőknek meg kell felelniük a 11. ábra követelményeinek és az alábbi értékeknek, amikor a jármű megáll a névleges helyén, 760 mm-es névleges peronmagasság mellett.

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
egyenes, vízszintes pályán	380	230	160
300 m ívsugarú pályán	470	230	160



11. ábra

4.2.2.12.2. Fel- és leszállásra szolgáló lépcsők

A fel- és leszállásra szolgáló összes lépcsőfoknak csúszásmentesnek kell lennie, és a nettó hasznos szélességének azonosnak kell lennie az ajtó szélességével.

A fel- és leszállásra szolgáló belső lépcsőknek legfeljebb 200 mm magasaknak és legalább 240 mm mélyeknek kell lenniük (járófelület) a lépcsőfokok függőleges szélei között. A lépcsőfokok emelkedési magasságának ezzel megegyezőnek kell lennie. Az első és utolsó lépcsőfokot a lépcsőfokok peremének elülső és felső felületén teljesen végigérő, 45–50 mm közötti szélességű, elütő színű csíkkal kell jelezni.

A lépcsőfokok magasságát legfeljebb 230 mm-re lehet növelni, ha az bizonyítottan eggyel csökkenti a szükséges lépcsőfokok számát. (Például ha egy 460 mm-es függőleges távolságot kell áthidalni, bizonyítható, hogy 230 mm magas lépcsőfokok használata 3-ról 2-re csökkenti a szükséges lépcsőfokok számát.)

A rögzített vagy mozgó külső lépcső legnagyobb magassága 230 mm lehet a lépcsőfokok között, és legalább 150 mm-es mélységgel kell rendelkeznie. Ha az ajtóközszob járművön kívüli meghosszabbításaként lépcsődeszka van felszerelve, és nincs szintkülönbség a lépcsődeszka és a jármű padlója között, az nem tekintendő lépcsőnek ezen előírás alkalmazásában. Az előtér és a jármű külsejének padlószintje között minimális, legfeljebb 60 mm-es szintesítés megengedett az ajtó vezetése és tömítése érdekében, és nem tekintendő lépcsőfoknak.

A jármű előterének legfeljebb 4 lépcsőfokkal kell megközelíthetőnek lennie, amelyek közül az egyik lehet külső.

4.2.2.12.3. Fel- és leszállást segítő eszközök

4.2.2.12.3.1. Általános tudnivalók

A fel- és leszállást segítő eszközöknek meg kell felelniük a következő táblázat követelményeinek:

A fel- és leszállást segítő eszköz használata	Nem megközelíthető a kerekesszéket használók számára	Mind a kerekesszéket használók, mind a többi utas számára elérhető	Csak a kerekesszéket használók számára elérhető
A fel- és leszállást segítő eszköz kategóriája	Mozgatható lépcső Egyéb eszközök	Rámpa Hídelem Egyéb eszközök	Felvonó Egyéb eszközök
Általános követelmények az alábbiak szerint	A. kategória	A. kategória B. kategória	B. kategória

4.2.2.12.3.2. A fel- és leszállást segítő eszközök elérhetősége a kerekesszéket használók számára

Amikor egy vonaton, kerekesszékkal megközelíthető ajtónak nyitva kell lennie normál üzem közben egy olyan állomás peronján, amely akadálymentes útvonallal rendelkezik a 4.1.2.3.1. ponttal összhangban, fel- és leszállást segítő eszközt kell

biztosítani az említett ajtó és a peron között a kerekesszékes utas fel- és leszállásának lehetővé tétele érdekében, kivéve, ha az említett ajtó küszöbe, és a peron pereme közötti rés bizonyítottan nem nagyobb, mint vízszintesen 75 mm, függőlegesen pedig 50 mm.

A jármű jellemzői között fel kell tüntetni azon peronok peremének pozícióját, amellyel a járműre való fel- és leszállást segítő eszközök kompatibilisek az előző bekezdéssel összhangban.

Ha ugyanazon az útvonalon, a kerekesszéket használók számára fel- és leszállást segítő eszközökkel felszerelt állomások közötti távolság nem haladja meg a 30 km-t, nem kötelező, hogy a járműveken legyenek ilyen segédeszközök.

A felelős vasúti pályahálózat-működtető (vagy az állomás személyszállítási létesítményeinek üzemeltetője(k), ha ezek a felelős szervek) és a vasúti társaság megállapodik a fel- és leszállást segítő eszközök kezeléséről a nemzetközi vasúti utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló (EK) 1371/2007 európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban annak megállapítása érdekében, hogy melyik fél felelős a fel- és leszállást segítő eszközök biztosításáért. A vasúti pályahálózat-működtető [vagy az állomás személyszállítási létesítményeinek üzemeltetője(k)] és a vasúti társaság biztosítja, hogy a felelősségek általuk egyeztetett megosztása a leginkább működőképes átfogó megoldás.

Az ilyen megállapodások meghatározzák:

- az állomások azon peronjait, ahol a vasúti pályahálózat-működtetőnek vagy az állomás személyszállítási létesítményeinek üzemeltetőjének fel- és leszállást segítő eszközöket kell biztosítania, és azokat a járműveket, amelyekkel ezek használhatók,
- az állomások azon peronjait, ahol a vasúti társaságnak fel- és leszállást segítő eszközöket kell biztosítania, és azokat a járműveket, amelyekkel ezek használhatók,
- azokat a járműveket, ahol a vasúti társaságnak fel- és leszállást segítő eszközöket kell biztosítania, és az állomások azon peronjait, amelyekkel ezek használhatók,
- a vonatok megállítására vonatkozóan a 4.1.2.19. szakasznak (a kerekesszéket használók fel- és leszállást segítő eszközeinek területe) való megfelelés érdekében meghatározott szabályokat.

A vasúti társaság a biztonságirányítási rendszerében megjelöli, melyek az ilyen megállapodások szerinti kötelezettségei, és hogy hogyan szándékozik megfelelni azoknak.

A vasúti pályahálózat-működtető a biztonságirányítási rendszerében megjelöli, melyek az ilyen megállapodások szerinti kötelezettségei, és hogy hogyan szándékozik megfelelni azoknak.

A fenti bekezdésekben a peronokat működtető, az állomás személyszállítási létesítményeinek üzemeltetője tekintendő a vasúti pályahálózat-működtetőnek a 91/440/EGK irányelv 3. cikke szerint: az infrastruktúra meghatározása és a 2598/70/EGK rendelet.

4.2.2.12.3.3. Az A. kategóriára vonatkozó általános követelmények

Az átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozó követelmények:

- a berendezésnek maradandó alakváltozás nélkül ki kell bírnia 2 kN lefelé irányuló koncentrált függőleges terhelést a hasznos járófelület bármely pontjának 100×200 mm-es területén;
- a berendezésnek a hasznos járófelületén jelentős maradandó alakváltozás nélkül ki kell bírnia 4 kN lefelé irányuló elosztott függőleges terhelést lépéshosszméterenként;
- megfelelő mechanizmust kell felszerelni a berendezés stabilitásának biztosítására használati és használaton kívüli pozícióban;
- a berendezés felületének csúszásmentesnek kell lennie, és a nettó hasznos szélességének azonosnak kell lennie az ajtó szélességével;
- a berendezést fel kell szerelni olyan eszközzel, amely képes az adott lépcsőfok mozgásának leállítására, ha annak elülső széle mozgás közben hozzáér bármely tárgyhöz vagy személyhez.

A berendezés által gyakorolt legnagyobb erőnek meg kell felelnie a következőknek:

- a berendezés által működés közben gyakorolt legnagyobb erő nyitási irányban nem haladhatja meg a 300 N csúcserőértéket, amikor akadállyal ütközik;
- amennyiben várható, hogy az utasok egy függőlegesen mozgó berendezésre állnak a járművön belül, a lépcsőnek nem szabad működnie a lépcső felületének bármely 80 mm átmérőjű területére gyakorolt 150 N függőleges erő mellett;
- a berendezésnek tartalmaznia kell egy vészhelyzeti módszert az üzembe és üzemben kívül helyezésre, ha a lépcső áramellátása megszűnik.

4.2.2.12.3.4. A B. kategóriára vonatkozó általános követelmények

Az átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozó követelmények:

- ha az állomásokon fel- és leszállást segítő eszközök találhatók, azokon el kell férnie egy, az M. mellékletben részletezett jellemzőjű kerekesszékeknek;
- a berendezés felületének csúszásmentesnek kell lennie, és legalább 760 mm nettó hasznos szélességgel kell rendelkeznie a felvonók kivételével, ahol 720 mm megengedett. Ha a lap 900 mm-nél keskenyebb, mindkét oldalon megemelt peremmel kell rendelkeznie, nehogy a mozgást segítő eszköz kerekei lecsússzanak róla.
- az eszköznek legalább 300 kg teherbírásúnak kell lennie a rámpa közepén, egy 660×660 mm-es területen elosztva.

4.2.2.12.3.5. A mozgatható lépcsőkre vonatkozó különös követelmények

A mozgatható lépcső a járműbe épített teljesen automatikus működésű eszköz, amelyet az ajtó nyitása és zárása aktivál.

Megengedett mozgatható lépcsők használata, feltéve, ha azok megfelelnek a jármű kiválasztott építési nyomtávjával kapcsolatos, az áruszállító kocsikra vonatkozó ÁME C. melléklete szerinti követelményeknek.

A nyomtáv-méretezési szabályok által megengedett mértéken túlnyúló mozgatható lépcső esetén a vonatnak álló helyzetben kell lennie a lépcső kinyújtásakor.

A mozgatható lépcső kinyúlásának be kell fejeződnie, mielőtt az ajtó kinyílása lehetővé tenné az utasoknak az áthaladást, és fordítva, a lépcső visszahúzódása csak akkor kezdődhet meg, ha az ajtó kinyílása már nem teszi lehetővé mozgáskorlátozott utasok áthaladását.

4.2.2.12.3.6. A mozgatható rámpákra vonatkozó különös követelmények

Az átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozó követelmények:

- úgy kell megtervezni a személyzet által manuálisan működtetett eszközt, hogy biztonságos legyen, és minimális erővel lehessen működtetni;
- ha a fel- és leszállást segítő berendezés elektromos működésű, a fel- és leszállást segítő eszköznek rendelkeznie kell vészhelyzeti manuális működtetéssel áramkimaradás esetére. Az ilyen működtetésnek az eszközt használók és a kezelők számára veszélytelennek kell lennie;
- a megközelítési rámpát vagy a személyzetnek kell manuálisan pozícióba állítania, akár az állomás peronján, akár a vonaton történik a tárolása, vagy félautomata módon, a személyzet vagy az utas által mechanikusan kell üzembe helyezni;
- a rámpa felületének csúszásmentesnek kell lennie, és legalább 760 mm effektív szabad szélességgel kell rendelkeznie;
- a rámpák peremeit mindkét szélükön meg kell emelni, nehogy a mozgást segítő eszköz kerekei lecsússzanak róla.
- a rámpa két végén lévő kiállásokat le kell kerekíteni, és nem lehetnek 20 mm-nél magasabbak, elütő színű veszélyjelző csíkokkal kell rendelkezniük;
- amikor fel- vagy leszállásra használják, a rámpát rögzíteni kell, hogy ne mozduljon el a terhelésváltozás miatt.
- biztonságos tárolóhelyről kell gondoskodni annak biztosítása érdekében, hogy a használaton kívüli rámpák, a mozgathatókat is ideértve, ne ütközzenek az utas kerekesszékekkel vagy mozgást segítő eszközökkel, illetve hirtelen fékezésakor ne jelentsenek veszélyt az utasra nézve.
- a rámpa legnagyobb lejtése 10,2 fok (18%) lehet. A legnagyobb érték esetén az utasnak segítségre lehet szüksége.

Az alrendszerre vonatkozó követelmények

Biztonságos tárolóhelyről kell gondoskodni annak biztosítása érdekében, hogy a használaton kívüli rámpák, a mozgathatókat is ideértve, ne ütközzenek az utas kerekesszékekkel vagy mozgást segítő eszközökkel, illetve hirtelen fékezésakor ne jelentsenek veszélyt az utasra nézve.

4.2.2.12.3.7. A félautomata rámpákra vonatkozó különös követelmények

Az átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozó követelmények:

- a félautomata rámpákat fel kell szerelni olyan eszközzel, amely képes az adott lépcsőfok mozgásának leállítására, ha annak elülső szélé mozgás közben hozzáér bármely tárgyhoz vagy személyhez;
- a rámpa legnagyobb lejtése 10,2 fok (18%) lehet. A legnagyobb érték esetén az utasnak segítségre lehet szüksége.

Az alrendszerre vonatkozó követelmények

Vezérlő útján kell biztosítani, hogy a jármű ne mozoghasson, amikor a félautomata rámpa nincs használaton kívül.

4.2.2.12.3.8. A hídelemekre vonatkozó különös követelmények

Az átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozó követelmények

A hídelem a járműbe épített teljesen automatikus működésű eszköz, amelyet az ajtó nyitása és zárása aktivál. Vízszintes marad anélkül, hogy az állomás peronja alátámasztaná.

4.2.2.12.3.9. A vonatra szerelt felvonókra vonatkozó különös követelmények

Az átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozó követelmények

A vonatra szerelt felvonó a jármű ajtajába épített eszköz, amelyet a vonatszemélyzetnek kell üzembe helyeznie. A rendszernek képesnek kell lennie leküzdeni a jármű padlója és az állomás peronja közötti maximális szintkülönbséget a működtetés helyén.

Vonatra szerelt felvonó használata esetén annak meg kell felelnie a következőknek:

- ahol van, a felvonó üzembe és üzemben kívül helyezésére, talajszintre engedésére és felemelésére szolgáló működtető eszközöket a kezelő folyamatos manuális nyomásával kell működtetni, és nem szabad, hogy lehetőség legyen a felvonó helytelen sorrendű működtetésére, amikor az foglalt;
- a felvonónak áramkimaradás esetére vészhelyzeti lehetőséget kell biztosítani az üzembe helyezésre és a talajszintre engedésre, ha foglalt, és a felemelésre és üzemben kívül helyezésre, ha üres;
- a felvonó padlójának egyetlen része sem mozoghat 150 mm/s-nál nagyobb sebességgel a benne tartózkodó leengedésekor és felemeléskor, és 300 mm/s-nál nagyobb sebességgel üzembe vagy üzemben kívül helyezés közben (kivéve, ha az manuálisan történik). Foglalt állapotban a felvonó padlójának legnagyobb vízszintes és függőleges gyorsulása nem haladhatja meg a 0,3 g-t;
- a felvonó padlóját akadályokkal kell ellátni, nehogy a kerekesszékek bármelyik kereke leguruljon róla működés közben;
- egy mozgatható akadálnak vagy állandó konstrukciós elemnek meg kell akadályoznia, hogy a kerekesszékek átguruljon a járműhöz legközelebbi peremen, amíg a felvonó nincs teljesen megemelt pozícióban;
- legalább 25 mm magas akadállyal kell ellátni a felvonó padlójának minden olyan oldalát, amely megemelt pozícióban túlnyúlik a járművön. Az ilyen akadályok nem akadályozhatják a folyosóra való be- és kihajtási manővereket;
- a felvonó talajra engedett állapotában rakodórampaként funkcionáló rakodóperem akadályának (a külső akadálnak) elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy megemelt vagy lezárt állapotban megakadályozza az elektromos kerekesszéket abban, hogy átguruljon rajta vagy tönkretegye azt, vagy erre kiegészítő rendszert kell biztosítani;
- a felvonónak lehetővé kell tennie, hogy a kerekesszékek befelé vagy kifelé nézzen.
- biztonságos tárolórendszerrel kell gondoskodni, hogy a használaton kívüli felvonó ne akadályozza az utas kerekesszéket vagy mozgást segítő eszközét, és ne jelentsen veszélyt az utasokra nézve;
- amikor a felvonó használaton kívüli helyzetben van, az ajtó legkisebb hasznos szélességének 800 mm-nek kell lennie.

Az alrendszerre vonatkozó követelmények

A felvonónak biztosítani kell, hogy a jármű ne legyen mozgatható, ha a felvonó használatban van.

4.2.3. A interfészek működési és műszaki előírásai

Mivel jelenleg nem létezik a hagyományos vasútra vonatkozó ÁME az utasszállító járművek és infrastruktúra esetében, ez a szakasz nyitott pont marad.

Nincs interfész az Ellenőrző-irányító és jelzőrendszerek alrendszer felé.
Az Üzemeltetés alrendszerrel való interfész leírása az "Üzemeltetési szabályok" című 4.1.4. részben található.

4.2.4. Üzemeltetési szabályok

Az alábbi üzemeltetési szabályok nem képezik részét a járművek értékelésének. Ezen ÁME nem határoz meg üzemeltetési szabályokat a veszélyhelyzetek esetén történő evakuálásra vonatkozóan, hanem csak a vonatkozó műszaki követelményeket tartalmazza. A járművekre vonatkozó műszaki követelmények célja az összes utas, köztük a mozgáskorlátozott személyek evakuálásának megkönnyítése.

A 3. szakaszban szereplő alapvető követelmények fényében a Járművek alrendszerre vonatkozó, ezen ÁME által az 1.1. szakaszban definiált műszaki hatály szerint érintett üzemeltetési szabályok a következők:

- Általános tudnivalók

A vasúti társaságnak megfelelő üzletpolitikával kell rendelkeznie, amely biztosítja, hogy az utasokat kiszolgáló járművei a teljes üzemidőben ezen ÁME műszaki követelményeinek megfelelően elérhetőek a mozgáskorlátozott személyek minden kategóriája számára. Továbbá az üzletpolitikának kompatibilisnek kell lennie adott esetben a vasúti pályahálózat-működtető vagy az állomás személyszállítási létesítményei üzemeltetőjének szabályzatával (lásd: 4.2.4. szakasz). Az üzletpolitikát a személyzetnek szóló megfelelő tájékoztatással, eljárásokkal és képzéssel kell megvalósítani. A járművekre vonatkozó politikának nem kizárólagosan tartalmaznia kell a következő helyzetekre vonatkozó üzemeltetési szabályokat:

- A megkülönböztetett ülések megközelítése és lefoglalása

A "megkülönböztetett" besorolású ülések esetében két állapot létezik:

(I) nem lefoglalt, és

(II) lefoglalt (lásd: 4.2.2.2.1. szakasz).

Az (I) esetben az üzemeltetési szabályok a többi utas felé irányulnak (azaz jelzés történik), miáltal arra kérik őket, hogy biztosítsanak elsőbbséget a mozgáskorlátozott személyek minden kategóriájának, akik jogosultak az ilyen ülések használatára, és hogy a foglalt megkülönböztetett üléseket adott esetben át kell adni.

A (II) esetben a vasúti társaságnak üzemeltetési szabályokat kell létrehoznia annak biztosítása érdekében, hogy a jegyfoglalási rendszer méltányos legyen a mozgássérült személyekkel szemben. Az ilyen szabályoknak biztosítaniuk kell, hogy a megkülönböztetett ülések csak mozgáskorlátozott személyek által legyenek lefoglalhatók az indulás előtt meghatározott felszabadítási időszakig. Ennek lehetőséget kell biztosítania arra is, hogy a segítő kutyával rendelkező személyek két helyet foglalhassanak le – egyet a mozgáskorlátozott személy, egyet pedig a kutya részére. Ezen időpont után a megkülönböztetett üléseket a teljes utazóközönség számára hozzáférhetővé teszik, a mozgáskorlátozott személyeket is ideértve.

- Segítő kutyák szállítása

Üzemeltetési szabályokat kell megállapítani arra vonatkozóan, hogy a segítő kutyával utazó mozgáskorlátozott személynek ne kelljen pótdíjat fizetnie.

- A kerekesszékek számára fenntartott helyek megközelítése és lefoglalása

A megkülönböztetett ülések megközelítésére és lefoglalására vonatkozó fenti szabályokat a kerekesszékek számára fenntartott helyekre is alkalmazni kell (lásd: 4.2.2.3. szakasz), kivéve, ha a kerekesszéket használók a mozgáskorlátozott személyek egyetlen elsőbbséget élvező kategóriája. Emellett az üzemeltetési szabályoknak rendelkezniük kell a kísérő (nem mozgáskorlátozott) személyek

(I) nem lefoglalt, és

(II) lefoglalt üléseiről a kerekesszék számára fenntartott hely mellett vagy azzal szemben. A lehajtható ülések segítségével a kerekesszékek számára fenntartott helyek univerzális ülőhelyekké alakíthatók át.

Az univerzális hálófülkék megközelítése és lefoglalása

A megkülönböztetett ülésekre vonatkozó fenti foglalási szabályokat az univerzális hálófülkékre is alkalmazni kell (lásd: 4.2.2.3. szakasz). Az üzemeltetési szabályoknak azonban meg kell akadályozniuk az univerzális hálófülkék foglalás nélküli használatát (azaz mindig előzetes foglalásra van szükség).

A kerekesszékek számára fenntartott helyek riasztója (Riasztórendszer a kerekesszéket használó számára)

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni a vonatszemélyzet megfelelő reakciójára és cselekvésére vonatkozóan, ha aktiválják a kerekesszék számára fenntartott helyen lévő riasztót (lásd: 4.2.2.3.).

A külső ajtók vonatszemélyzet általi aktiválása

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni a külső ajtók vonatszemélyzet általi aktiválási folyamatára vonatkozóan az összes utas (köztük a mozgáskorlátozott személyek) biztonsága érdekében (lásd: 4.2.2.4.1.).

Vonatszemélyzet – Riasztórendszer az univerzális mosdókban

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni a vonatszemélyzet megfelelő reakciójára és cselekvésére vonatkozóan, ha a mozgáskorlátozottakat is beleértve bármelyik utas aktiválja az univerzális mosdóban lévő riasztót (lásd: 4.2.2.6.3.).

Hangos biztonsági utasítások vészhelyzet esetén

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni a hangos biztonsági utasításoknak vészhelyzetben az utasok számára történő továbbítása érdekében (lásd: 4.2.2.8.1.). E szabályoknak tartalmazniuk kell az utasítások jellegét és azok továbbítását.

Vizuális tájékoztatás – A hirdetések szabályozása

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni annak elkerülése érdekében, hogy a hirdetések elvonják azt utasok figyelmét a vizuális információkról (lásd: 4.2.2.8.2. szakasz). Ezek a szabályok a hirdetések relatív elhelyezésére, méreteire és megvilágítására vonatkoznak.

Automatikus tájékoztató rendszerek – A téves vagy félrevezető tájékoztatás manuális helyesbítése

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni a téves automatikus tájékoztatás vonatszemélyzet általi ellenőrzésére és helyesbíthetőségére (lásd: 4.2.2.8. szakasz).

A végállomás és a következő megállóhely bejelentésére vonatkozó szabályok

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni annak biztosítása érdekében, hogy a következő megállóhelyet legkésőbb 2 perccel a megérkezést megelőzően bejelentsék (lásd: 4.2.2.8. szakasz).

A vonaton a tájékoztatásra használt nyelv

A vonaton elhangzó tájékoztatás lehet előre felvett vagy élőbeszéd. Mindkét esetben üzemeltetési szabályokat kell létrehozni az alkalmazott nyelv igazolására, kellő tekintettel az útvonal(ak)on jellemzően utazó utasok nemzetiségi összetételére beszélt nyelv(ek) tekintetében (lásd: 4.2.2.8. szakasz).

A hálófülkében lévő riasztórendszer

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni a vonatszemélyzet megfelelő reakciójára és cselekvésére vonatkozóan, ha a mozgáskorlátozottakat is beleértve bármelyik utas aktiválja a hálófülkében lévő riasztót (lásd: 4.2.2.11.).

A vonat összetételére vonatkozó szabályok, amelyek lehetővé teszik a kerekesszékes fel- és leszállást segítő eszközök használatát a peronok kialakításának megfelelően

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni, amelyek oly módon veszik figyelembe a vonatok változó összetételét, hogy biztonságos zónákat lehessen megállapítani a kerekesszékes fel- és leszállást segítő eszközök használatához a vonatok megállási pontjai tekintetében.

A manuális és elektromos kerekesszékek fel- és leszállást segítő eszközeinek biztonságossága

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni a fel- és leszállást segítő eszközöknek a vonat vagy az állomás személyzete általi működtetésére vonatkozóan. Manuális eszközök esetében eljárásoknak kell biztosítaniuk, hogy a személyzet részéről minimális fizikai erőfeszítés legyen szükséges. Elektromos eszközök esetében eljárásoknak kell biztosítaniuk a hibátlan vészhelyzeti működést áramkimaradás esetére. Üzemeltetési szabályt kell megállapítani a kerekesszék-felvonókra szerelt eltávolítható korlátoknak a vonat vagy az állomás személyzete általi működtetésére vonatkozóan.

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni annak biztosítása érdekében, hogy a vonat vagy az állomás személyzete biztonságosan működtetni tudja a fel- és leszállást segítő rámpákat azok üzembe és üzemem kívül helyezése, rögzítése, megemlése és lesüllyesztése tekintetében.

Segítségnyújtás a kerekesszéket használóknak

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni annak biztosítása érdekében, hogy a személyzet tudatában legyen annak, hogy a kerekesszéket használóknak segítségre lehet szükségük a vonatra való fel- és leszálláshoz, és szükség esetén biztosítani kell az ilyen segítséget.

Lehetséges, hogy a mozgáskorlátozott személyeknek előre be kell jelenteniük az ilyen segítségnyújtás iránti igényüket, hogy legyen rendelkezésre álló képzett személyzet.

Peronok – A kerekesszékes fel- és leszállást segítő eszközök működési területe

A vasúti társaság és a vasúti pályahálózat-működtető vagy az állomás személyszállítási létesítményeinek üzemeltetője együttesen határozza meg a

peronnak azt a területét, ahol az eszközt valószínűleg használni fogják, és igazolják annak alkalmasságát. Ennek a területnek kompatibilisnek kell lennie azokkal a meglévő peronokkal, ahol a vonat valószínűleg megáll.

A fentiek következménye, hogy a vonat megállási pontját egyes esetekben módosítani kell a követelménynek való megfelelés érdekében.

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni, amelyek figyelembe veszik a vonatok összeállításának változásait (lásd: 4.1.2.19. rész) oly módon, hogy a vonatok megállási pontja a fel- és leszállást segítő eszköz működési területéhez képest legyen meghatározható.

A mozgatható lépcső vészhelyzeti üzembe helyezése

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni a hídelemek vészhelyzeti üzembe és üzemén kívül helyezésére vonatkozóan áramkimaradás esetére.

Tolószékek szállítása

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni a tolószékek szállítására vonatkozóan.

Poggyászok szállítása

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni a poggyászok szállítására vonatkozóan.

A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő és nem megfelelő járművekből összeállított szerelvények üzemeltetése

Amikor az ÁME-nek megfelelő és nem megfelelő járművekből állítanak össze vonatszerelvényt, üzemeltetési eljárásokat kell létrehozni annak biztosítása érdekében, hogy a vonaton legalább két olyan kerekesszék számára kialakított hely legyen, amely megfelel a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME-nek. Azt is biztosítani kell, hogy ha a vonaton vannak mosdók, a kerekesszéket használó személy meg tudjon közelíteni egy univerzális mosdót.

Az ilyen járműkombinációk esetében eljárásokat kell létrehozni annak biztosítása érdekében, hogy az útvonalról szóló hangos tájékoztatás minden járművön hallható legyen.

Elfogadható, hogy a dinamikus tájékoztató rendszerek és a kerekesszékek számára szolgáló helyek, illetve az univerzális mosdók riasztórendszerei nem biztos, hogy teljes mértékben működnek ilyen körülmények között.

A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő járművekből összeállított vonatok

Amikor a 6.2.7. szakasszal összhangban egyenként értékelt járművekből vonatok állítanak össze, üzemeltetési szabályokat kell megállapítani annak biztosítása érdekében, hogy a teljes vonat megfeleljen ezen ÁME 4.2. pontja vonatkozó szakaszainak.

4.2.5. Karbantartási szabályok

A 3. szakaszban szereplő alapvető követelmények fényében a Járművek alrendszerre vonatkozó, ezen ÁME által az 1.1. szakaszban definiált műszaki hatály szerint érintett karbantartási szabály, hogy, ha a mozgáskorlátozott személyek által használható valamely berendezés meghibásodik (a tapintható jelzéseket is ideértve), a vasúti társaságnak biztosítania kell, hogy eljárások legyenek érvényben a berendezésnek az esemény bejelentésétől számított 6 munkanapon belüli megjavítása vagy cseréje érdekében.

4.2.6. Szakmai képesítések

Ezen ÁME hatálya alá tartozó, az 1.1. pontban meghatározott műszaki hatály és az üzemeltetési szabályokat felsoroló 4.1.4. pont szerinti járművek alrendszer működtetéséért és karbantartásáért felelős személyzet szakmai képesítései a következők:

- a vonatkísérési feladatokat ellátó, az állomáson az utasoknak szolgáltatásokat és segítséget nyújtó és jegyértékesítő személyzet szakmai képzésének ki kell terjednie a fogyatékkal szembeni tudatosságra és egyenlőségre, ideértve a mozgáskorlátozott személyek egyes kategóriáinak konkrét igényeit;
- a vonatok karbantartásáért és üzemeltetéséért felelős mérnökök és vezetők szakmai képzésének ki kell terjednie a fogyatékkal szembeni tudatosságra és egyenlőségre, ideértve a mozgáskorlátozott személyek egyes kategóriáinak konkrét igényeit.

4.2.7. Egészségvédelmi és biztonsági feltételek

Ezen ÁME alkalmazási területén nincsenek meghatározott követelmények sem a járművek alrendszer üzemeltetéséért felelős személyzet, sem ezen ÁME végrehajtásának egészségvédelmi és biztonsági feltételeire vonatkozóan.

4.2.8. Járműnyilvántartás

A járműnyilvántartásra ezen ÁME alapján vonatkozó követelmények az alábbiak:

- a járműnyilvántartásnak tartalmaznia kell a következő általános adatokat minden típusú jármű vonatkozásában:
 - a jármű típusának általános leírása (ideértve a legnagyobb üzemi sebességet és a rögzített ülések számát);
 - a járművet üzemeltető vasúti társaság és – ha eltérő – a jármű tulajdonosa;
 - a járművet ezen ÁME szerint jóváhagyó tagállam
 - a jármű osztályának száma és járműazonosítója;
 - a jármű építője;
 - a jármű nyilvános utasforgalmi szolgálatának kezdőnapja;
 - azok az útvonalak, amelyeken a jármű üzemeltetése megengedett;
 - a jármű ezen ÁME-nek való megfeleléséről szóló nyilatkozat kelte;
 - a megfelelést tanúsító bejelentett szervezet neve;
 - az(ok) a járművekből álló vonatszerelvény(ek), amelyek működése összhangban van ezen ÁME-vel.

Az egyes járművek mellett ezen felül fel kell sorolni és ismertetni a következő jellemzőket ezen ÁME vonatkozó pontjai tekintetében az alábbiak szerint:

- a megkülönböztetett ülések száma, a 4.2.2.2. ponttal összhangban;
- a kerekesszékek számára fenntartott helyek száma, a 4.2.2.3. ponttal összhangban;
- a mosdók száma, a 4.2.2.6. ponttal összhangban;
- a kerekesszékekkel megközelíthető hálófülkék száma, ha vannak, a 4.2.2.11. ponttal összhangban;
- a jármű padlómagassága és a járműre való fel- és leszállásra szolgáló összes lépcső pozíciója a 4.2.2.12.1., a 4.2.2.12.2. és a 4.2.2.12.3. ponttal összhangban;

- azok a peronmagasságok, amelyekkel kompatibilisnek tervezték a járművet (a különleges eseteket is ideértve), a 4.2.2.12.1. ponttal összhangban;
- az összes beépített fel- és leszállást segítő eszköz leírása, ha van, a 4.2.2.12.4. ponttal összhangban;
- az összes olyan mozgatható fel- és leszállást segítő eszköz leírása, amelyet magától értetődően a járművön szállítanak, a 4.2.2.12.4. ponttal összhangban.

Ahol nemzeti szabályokat alkalmaznak ezen ÁME-nek való megfelelés kialakítása érdekében, a vonatkozó szabályoknál és rendelkezéseknél hivatkozni kell a nyilvántartás vonatkozó elemére.

Ha megváltozik a bejegyzés szerinti tagállam, az eredeti bejegyzés szerinti állam átadja az adott jármű ezen ÁME-vel kapcsolatos járműnyilvántartását az új bejegyzés szerinti államnak.

A járműnyilvántartásban szereplő adatokra az alábbiaknak van szüksége:

- az a tagállam, amely megerősíti, hogy a jármű megfelel ezen ÁME követelményeinek;
- az a pályahálózat-működtető, amely megerősíti, hogy a jármű kompatibilis azzal az infrastruktúrával, amelyen való működésre szánják;
- az a vasúti társaság, amely megerősíti, hogy a jármű megfelel a követelményeinek.

4.3. Ezen ÁME-ben használt fogalmak meghatározása

Tenyérrel működtetett:

- a "tenyérrel működtetett" kifejezés azt jelenti, hogy az eszköznek kézfejjel vagy a kéz bármely részével működtethetőnek kell lennie üzemi pozícióban anélkül, hogy szét kellene nyitni az ujjakat. A tervezési igény az, hogy az ízületeket érintő fájdalmas állapotoktól, például ízületi gyulladástól (arthritis) szenvedő utasok nem biztos, hogy bármilyen erő is ki tudnak fejteni egyetlen ujjbeggyel (és valószínűleg kényelmetlenséget vagy fájdalmat tapasztalnak, ha ezt megteszik). Sokan nem is képesek ehhez szétnyitni az ujjukat.

Színbeli elütés (kontraszt):

- amikor két egymás melletti felületre visznek fel színt a kellő kontraszt eléréséhez, a színek közötti elütést azok fényvisszaverési értéke, árnyalata és telítettsége határozza meg. Ezen ÁME alkalmazásában a "színbeli elütést" a diffúz fényvisszaverési érték határozza meg, de ez fokozható a színárnyalat és a telítettség változtatásával.

"A diffúz fényvisszaverési érték szerinti színbeli elütés" a felületek következő képlettel leírt kontrasztját jelenti:

$$K = \frac{(L_0 - L_h)}{L_0 + L_h}$$

Ahol az L a visszavert diffúz fény erőssége a felület valamely elemétől bármely irányban, osztva az elem azonos irányba néző területével.

K = kontraszt

L_0 = a tárgy diffúz fényvisszaverési értéke.

L_h = a háttér vagy a szomszédos felület diffúz fényvisszaverési értéke.

Amikor ezen ÁME színbeli elütést ír elő, a legkisebb értéknek $K = 0,3$ -nek kell lennie.

A piros és a zöld színek együtt nem használhatók kontraszt létrehozására.

A diffúz fényvisszaverési értéket európai vagy nemzeti szabványokkal összhangban kell mérni.

A színárnyalatbeli elütés mértékét a két szín színspektrumon való közelsége határozza meg oly módon, hogy a spektrumon egymáshoz közel lévő színek kevésbé ütnek el egymástól, mint a távolabb lévőek.

A telítettség értéke bármely színdefinícióban az intenzitást és a telítettség szintjét jelzi. Minél telítettebb egy szín, annál nagyobb az intenzitása.

Első lépcsőfok:

- az "első lépcsőfok" a járműnek azt az első lépcsőfokát jelenti, amelyet az utasok a járműre való fel- és leszállásra használnak. Normál esetben ez a peron széléhez legközelebb lévő lépcsőfok. Ez lehet rögzített, vagy mozgatható.

Csúszásmentes:

- a "csúszásmentes" jelentése, hogy bármely felületi burkolatnak kellően érdesnek vagy más módon kialakítottak kell lennie, hogy a felület és a személy cipőtalpa vagy a mozgást segítő eszköz közötti súrlódás elfogadható szintű maradjon mind nedves, mind száraz körülmények között. Megjegyzendő, hogy nincs egységes vagy általánosan elfogadott rendszer a súrlódási együttható meghatározására a járófelületek csúszásmentességének meghatározásakor.

A járművek esetében ezért elég azt bizonyítani – nemzetileg vagy nemzetközileg elismert vizsgálati módszerrel mérve –, hogy a kijelölt "csúszásmentes" felület és egy gumitalpú cipő közötti statikus súrlódási együttható legalább 0,35 értéket ér el akkor is, amikor a felületet tiszta vízzel megnedvesítik. A vizsgálatban használt gumi minőségét fel kell tüntetni a vizsgálati eredményekben, és annak reprezentatívnak kell lennie az Európai Unió tagállamaiban mindennapi viseletre értékesített cipők gyártása során felhasznált anyag szempontjából.

Az infrastruktúra esetében az egyenértékű kijelölt felületekre vonatkozó nemzeti szabályozás az irányadó.

"Tapintható jelzések" és "tapintható kezelőszervek":

- a "tapintható jelzések" és "tapintható kezelőszervek" kiálló piktogramokat, karaktereket vagy Braille-írást tartalmazó jelzések vagy kezelőszervek. A tapintható piktogramokat és karaktereket legalább 0,5 mm-rel a felület fölé kell emelni, nem szabad bevésni, és szögletes szélűnek (azaz nem lekerekítettek vagy élesek) kell lenniük.

A karaktereknek vagy a piktogramoknak olyan távolságra kell lenniük egymástól, hogy a kiálló betű, szám vagy szimbólum mindkét oldala egyetlen tapintással érzékelhető legyen.

A karakterek és a számok minimális magassága 15 mm.

Ahol Braille-írást használnak, a szabványos nemzeti Braille-karaktereket kell alkalmazni. A Braille-pontoknak lekerekítetteknek kell lenniük. Az I. szintű Braille-írást kell használni egyszavas feliratokhoz, és iránymutatót kell alkalmazni.

Az állomás személyszállítási létesítményeinek az üzemeltetője:

- az állomás személyszállítási létesítményeinek üzemeltetője az állomás mindennapi üzemeltetéséért felelős személy. Ezt a feladatot elláthatja a vasúti társaság, a vasúti pályahálózat-működtető vagy harmadik személy.

Biztonsági tájékoztatás:

- a biztonsági tájékoztatás az utasoknak adott olyan tájékoztatás, amely lehetővé teszi számukra, hogy előre tudják, hogyan viselkedjenek vészhelyzet esetén.

Biztonsági utasítások:

- a biztonsági utasítások az utasoknak vészhelyzet esetén annak érdekében adott utasítások, hogy megértsék, mit kell tenniük.

Közlekedő:

- a közlekedő az az akadálymentes tér, amely lehetővé teszi a járművön belüli mozgást a 4. fejezetben említett helyekhez.

Átjáró:

- az átjáró az a terület, amelyen keresztül az utasok átmehetnek a vonat egyik járművéből a másikba.

5. Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek

5.1. Meghatározás

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 2. cikkének d) pontja szerint a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek a berendezések olyan elemi rendszerelemei, rendszerelem-csoportjai, szerkezeti részegységei vagy egésze, amelyeket beszereltek vagy beszerelni terveznek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát közvetlenül vagy közvetve meghatározó valamely alrendszerbe. A rendszerelem fogalma materiális és immateriális javakat, például szoftvert, egyaránt magában foglal.

5.2. Innovatív megoldások

Az ezen ÁME 4. szakaszában kijelentettek szerint az innovatív megoldások új előírásokat, illetve új értékelési módszereket igényelnek. Ezeket az előírásokat és értékelési módszereket a 6.1.3. szakaszban leírt módszerrel kell kidolgozni.

5.3. A rendszerelemek felsorolása

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekkel a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv vonatkozó rendelkezései foglalkoznak, és ezek az alábbiakban felsorolva találhatók.

5.3.1. Infrastruktúra

Az alábbi elemek tekinthetők az infrastruktúra kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeinek:

- vizuális utastájékoztató berendezés,
- fel- és leszállást segítő eszközök,

- nyomógombok,
- pelenkázóhely,
- tapintható jelzések,
- jegyárusító automaták.

5.3.2. Járművek

A járművek esetében az alábbiak tekinthetők kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeknek:

- normál és univerzális mosdómodulok,
- utastájékoztató berendezés (hangos és vizuális),
- az utasok által működtetett riasztóberendezések,
- fel- és leszállást segítő eszközök,
- nyomógombok,
- pelenkázóhely,
- látható és tapintható jelzések.

5.4. A rendszerelemek paraméterei és előírásai

5.4.1. Infrastruktúra

A figyelembe veendő jellemzőket a 4.1. szakasz alább jelzett vonatkozó rendelkezései tartalmazzák.

- vizuális utastájékoztató berendezés (4.1.2.11.2. és N. melléklet);
- fel- és leszállást segítő eszközök (4.1.2.21.2);
- tapintható nyomógombok (4.1.2.4);
- pelenkázóhely (4.1.2.7.2);
- tapintható jelzések (4.1.2.11);
- jegyárusító automaták (4.1.2.9.2);

5.4.2. Járművek

A figyelembe veendő jellemzőket a 4.2. szakasz alább jelzett vonatkozó rendelkezései tartalmazzák.

- mosdómodulok (4.2.2.6);
- vizuális utastájékoztató berendezés (4.2.2.8.3. és N. melléklet);
- az utasok által működtetett riasztóberendezések (a riasztóberendezéseknek tényérrel működtethetőknek kell lenniük, és a működtetésük nem igényelhet 30 N-t meghaladó erőt);
- fel- és leszállást segítő eszközök (4.2.2.12.3.);
- nyomógombok (nyomógomboknak legfeljebb 15 newton erővel működtethetőknek kell lenniük);
- pelenkázóhely (4.2.2.6.3.2);
- látható és tapintható jelzések (4.2.2.8.1, 4.2.2.8.2 és N. melléklet).

6. Megfelelőségi és/vagy alkalmazhatósági értékelés

6.1. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek

6.1.1. Megfelelőségi értékelés (általános)

A gyártónak vagy hivatalos közösségbeli képviselőjének a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 13. cikkének (1) bekezdésével és IV. mellékletének

3. fejezetével összhangban álló EK megfelelőségi nyilatkozatot vagy EK alkalmazhatósági nyilatkozatot kell kiállítania a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő valamely rendszerelem forgalmazásának megkezdése előtt.

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő egyes rendszerelemek megfelelőségi értékelését a következő modulok szerint kell elvégezni (a modulok leírása ezen ÁME F. mellékletében található):

Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek moduljai:

- A. modul: belső termelési ellenőrzés a tervezési, fejlesztési és gyártási fázis esetében;
- A1. modul: belső tervezési ellenőrzés termékhitelítéssel a tervezési, fejlesztési és gyártási fázis esetében;
- B. modul: típusvizsgálat a tervezési és fejlesztési fázis esetében;
- C. modul: típus-megfelelőség a gyártási fázis esetében;
- D. modul: termelési minőségirányítási rendszer a gyártási fázis esetében;
- F. modul: termékhitelítés a gyártási fázis esetében;
- H1. modul: teljes minőségirányítási rendszer a tervezési, fejlesztési és gyártási fázis esetében;
- H2. modul: teljes minőségirányítási rendszer konstrukcióvizsgálattal a tervezési, fejlesztési és gyártási fázis esetében;
- V. modul: típushitelítés üzemi tapasztalatok alapján (alkalmazhatóság);

Ha valamely bejelentett szervezet részvétele kötelező a megfelelő modul esetében, a gyártó vagy hivatalos közösségbeli képviselője és a bejelentett szervezet egymás között határozza meg a jóváhagyási folyamatot és az értékelés tartalmát az ezen ÁME-ben meghatározott követelményekkel összhangban.

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő minden egyes rendszerelem esetében a gyártó által kiválasztandó bejelentett szervezetnek jogosultnak kell lennie a Járművek és/vagy az Infrastruktúra alrendszer kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeinek értékelésére.

6.1.2. Megfelelőség-értékelési eljárások (modulok)

A megfelelőség értékelése kiterjed az ezen ÁME D. mellékletének D1. táblázatában X-szel jelzett fázisokra és jellemzőkre is. A gyártónak vagy hivatalos közösségbeli képviselőjének ki kell választania a következő 16. táblázatban jelzett egyik modult vagy modulkombinációt a kívánt rendszerelemnek megfelelően.

16. táblázat

Értékelési eljárások

Pont	Értékelendő rendszerlemek	A. modul	A1. modul [*]	B.+C. modul	B.+D. modul	B.+F. modul	H1. modul [*]	H2. modul
4.1.2.11.2 és 4.1.2.12.2	Vizuális utastájékoztató berendezés		X	X	X		X	X
4.1.2.21.2	Fel- és leszállást segítő eszközök		X		X	X	X	X
4.1.2.4	Tapintható nyomógombok	X		X			X	
4.1.2.7.2	Pelenkázóhely	X		X			X	
4.1.2.11	Tapintható jelzések	X		X			X	
4.1.2.9.2	Jegyárusító automaták	X		X			X	
4.2.2.6	Mosdómodulok		X	X	X		X	X
4.2.2.8	Vizuális utastájékoztató berendezés		X	X	X		X	X
4.2.2.3, 4.2.2.6 és 4.2.2.11	Az utasok által működtetett riasztóberendezések	X		X			X	
4.2.2.12.3	Fel- és leszállást segítő eszközök		X		X	X	X	X
4.2.2.4	Nyomógombok	X		X			X	
4.2.2.6.3.2	Pelenkázóhely	X		X			X	
4.2.2.8.1, 4.2.2.8.2 és N. melléklet	Látható és tapintható jelzések	X		X			X	

(*) Az A1. és H1. modulok csak a 6.1.3. pontban meghatározott feltételekkel megengedettek a meglévő megoldások esetében.

6.1.3. Innovatív megoldások

Ha az 5.2. pont meghatározása szerinti innovatív megoldást javasolnak a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemként, a gyártónak vagy hivatalos közösségbeli képviselőjének közölnie kell az ÁME megfelelő szakaszaitól való eltéréseket, és be kell nyújtania azokat az Európai Vasúti Ügynökségnek (ERA). Az Európai Vasúti Ügynökség véglegesíti a rendszerelemek működésére és interfészeire vonatkozó megfelelő előírásokat, és kidolgozza az értékelési módszereket.

A működésre és interfészekre vonatkozóan így kialakított megfelelő előírásokat és az értékelési módszereket felülvizsgálati eljárással beépítik az ÁME-be.

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 21. cikkének (2) bekezdése alapján hozott bizottsági határozat hatályba lépése után megengedett az innovatív megoldások használata, mielőtt azokat az ÁME-be építenék.

6.1.4. Az alkalmazhatóság értékelése

Az alkalmazhatóságnak az ezen ÁME F. mellékletében jelzett üzem közbeni tapasztalati eljárás alapján történő típusHITELESÍTÉSE (V. modul) szerinti értékelése kötelező a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő következő rendszerelemek esetében:

- jelenleg nincs ilyen

6.2. Alrendszerek

6.2.1. Megfelelőségi értékelés (általános)

A 96/48/EK irányelv VI. mellékletével összhangban az ajánlatkérőnek vagy hivatalos közösségbeli képviselőjének megfelelőség-értékelési kérelmet kell benyújtania a Járművek vagy az Infrastruktúra alrendszerre vonatkozóan a választása szerinti bejelentett szervezethez.

Ennek a bejelentett szervezetnek jogosultnak kell lennie a Járművek vagy az Infrastruktúra alrendszer értékelésére.

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 18. cikke (1) bekezdésével és VI. mellékletével összhangban a kérelmezőnek kell kibocsátania az EK-hitelesítési nyilatkozatot.

Az EK-hitelesítési nyilatkozat megszerzése kötelező az alrendszer üzembe állítási engedélyének megszerzéséhez.

Az alrendszer megfelelőségi nyilatkozatát a következő modulok egyike vagy azok kombinációja szerint kell kibocsátani, ezen ÁME 6.2.2. pontjával és E. mellékletével összhangban (a modulok leírása ezen ÁME F. mellékletében olvasható):

Az alrendszerek EK-hitelesítésére szolgáló modulok

- SB modul: típusvizsgálat a tervezési és fejlesztési fázis esetében;
- SD modul: termékminőség-irányítási rendszer a gyártási fázis esetében;
- SF modul: termékHITELESÍTÉS a gyártási fázis esetében;
- SG modul: az egységek hitelesítése;
- SH2 modul: teljes minőségirányítási rendszer konstrukcióvizsgálattal a tervezési, fejlesztési és gyártási fázis esetében;

A jóváhagyási folyamatot és az értékelés tartalmát a kérelmezőnek és a bejelentett szervezetnek egymás között kell meghatározni ezen ÁME követelményeivel és az ezen ÁME 7. szakaszában megállapított szabályokkal összhangban.

6.2.2. Megfelelőség-értékelési eljárások (modulok)

A kérelmezőnek választania kell egyet a 17. táblázatban lévő modulok és modulkombinációk közül.

17. táblázat

Értékelési eljárások

Értékelendő alrendszer	SB+SD modul	SB+SF modul	SG modul	SH2 modul
Járművek alrendszer	X	X		X
Infrastruktúra alrendszer	X		X	X

A vonatkozó szakaszok során értékelendő alrendszer jellemzőit ezen ÁME E. melléklete jelzi, az E.1. táblázat az Infrastruktúra, az E.2. táblázat a Járművek alrendszer esetében. A kérelmezőnek meg kell erősítenie, hogy az általa létrehozott valamennyi alrendszer megfelel a típusnak.

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeknek a D. melléklet D1. táblázatában jelzett jellemzői az E. melléklet E.1. és E.2. táblázatában is

megjelennek. Az ilyen jellemzők értékelésére vonatkozik a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem EK megfelelőségi nyilatkozatának megléte.

A karbantartás alrendszer értékelését a 6.2.5. pont írja le.

6.2.3. Innovatív megoldások

Ha valamely alrendszer a 4.1.1. vagy 4.2.1. szakasz meghatározása szerinti innovatív megoldást tartalmaz, a gyártónak vagy az ajánlatkérőnek közölnie kell az ezen ÁME vonatkozó szakaszától való eltérést, és be kell nyújtania azt az Európai Vasúti Ügynökségnek (ERA). Az Európai Vasúti Ügynökség véglegesíti az ilyen megoldás működésére és interfészeire vonatkozó megfelelő előírásokat, és kidolgozza az értékelési módszereket.

A működésre és interfészekre vonatkozó megfelelő előírásokat és az értékelési módszereket felülvizsgálati eljárással belefoglalják az ÁME-be.

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 21. cikkének (2) bekezdése alapján hozott bizottsági határozat hatályba lépése után megengedett az innovatív megoldások használata, mielőtt azokat az ÁME-be beépítenék.

6.2.4. A karbantartás értékelése

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 18. cikkének 3. bekezdésével összhangban a bejelentett szervezet összeállítja a karbantartási dokumentációt is tartalmazó műszaki dokumentációt. Ez különösen azt jelenti, hogy a bejelentett szervezetnek ellenőriznie kell:

- a karbantartási nyilvántartás meglétét,
 - a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.10.2. pontjában részletezett elemek karbantartási jegyzékének meglétét a járművön belül, de nem kell ellenőriznie a karbantartási jegyzék tartalmának érvényességét.
- A karbantartás megfelelőségének értékelése az egyes érintett tagállamok felelőssége.

6.2.5. Az üzemeltetési szabályok értékelése

A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 6.2.1. pontja kimondja, hogy jelenleg a hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME egyetlen eleme sem igényel bejelentett szervezet általi külön értékelést.

A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME alkalmazásában a bejelentett szervezet még akkor sem ellenőriz egyetlen üzemeltetési szabályt sem, ha az fel van sorolva a 4.1.4. vagy 4.2.4. pontban.

6.2.6. Az egyes járművek értékelése

Amikor a járművet önálló járművekként szállítják, nem pedig fix szerelvényként, az ilyen járműveket értékelni kell ezen ÁME vonatkozó pontjai alapján, elfogadva, hogy nem minden ilyen jármű rendelkezik kerekesszékek számára fenntartott hellyel, azokkal megközelíthető berendezésekkel vagy univerzális mosdóval.

Bizonyítani kell azonban, hogy amikor teljes vonatot alkotnak más kompatibilis járművekkel, a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME minden pontja teljesül.

6.3. Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, EK-nyilatkozattal nem rendelkező rendszerelemek

6.3.1. Általános tudnivalók

Korlátozott ideig (ún. "átmeneti időszak") az EK megfelelőségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozattal nem rendelkező, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek kivételesen beépíthetők az alrendszerekbe azzal a feltétellel, hogy e szakasz rendelkezései teljesülnek.

6.3.2. Az átmeneti időszak

Az átmeneti időszak 2014. július 1-jéig tart.

Az átmeneti időszak végét követően és az alábbi 6.3.3. szakasz szerinti kivételekkel a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre alkalmazni kell a kötelező EK megfelelőségi és/vagy alkalmazhatósági nyilatkozatokat, mielőtt azok az alrendszer részét képezhetnék.

6.3.3. A nem tanúsított kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket tartalmazó alrendszerek tanúsítása az átmeneti időszakban

6.3.3.1. Feltételek

Az átmeneti időszak alatt a bejelentett szervezet még akkor is kiadhat megfelelőségi nyilatkozatokat egy alrendszerről, ha az alrendszer részét képező, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő egyes rendszerelemek nem rendelkeznek az ezen ÁME szerinti EK megfelelőségi és/vagy alkalmazhatósági nyilatkozatokkal, ha a következő három feltétel teljesül:

- a bejelentett szervezet ellenőrizte az alrendszer megfelelőségét az ezen ÁME 4. fejezetében meghatározott követelmények szempontjából, és
- további értékelések elvégzése útján a bejelentett szervezet megerősíti, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelősége és/vagy alkalmazhatósága összhangban van az 5. fejezet követelményeivel, és
- az EK megfelelőségi és/vagy alkalmazhatósági nyilatkozattal nem rendelkező, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket olyan alrendszerben fogják használni, amelyet ezen ÁME hatályba lépése előtt üzembe helyeztek a tagállamok egyikében.

Az ilyen módon értékelt, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek esetében nem lehet kiadni EK megfelelőségi és/vagy használatra való alkalmassági nyilatkozatokat.

6.3.3.2. Értesítés

Az alrendszer megfelelőségi nyilatkozatának egyértelműen jeleznie kell, hogy a bejelentett szervezet a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő melyik rendszerelemeket értékelte az alrendszer hitelesítésének részeként.

Az alrendszer EK-hitelesítési nyilatkozatának egyértelműen jeleznie kell a következőket:

- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő mely rendszerelemeket értékelték az alrendszer részeként;
- annak megerősítése, hogy az alrendszer olyan kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket tartalmaz, amelyek azonosak az alrendszer részeként tanúsítottakkal;
- adott esetben annak okát vagy okait, hogy a gyártó miért nem biztosított EK megfelelőségi és/vagy használatra való alkalmassági nyilatkozatot, mielőtt az

ilyennel nem rendelkező, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket beépítette volna az alrendszerbe.

6.3.3.3. Az egész életciklusra kiterjedő megvalósítás

Az érintett alrendszer gyártását vagy korszerűsítését, illetve felújítását az átmeneti időszak alatt be kell fejezni. Az alrendszer életciklusával kapcsolatban, az átmeneti időszak, és az alrendszer EK-hitelesítési nyilatkozatát kiadó testület felelőssége alatt az EK megfeleléségi és/vagy alkalmazhatósági nyilatkozattal nem rendelkező és azonos gyártó által épített azonos típusú, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek tovább használhatók karbantartással kapcsolatos cserék céljára és az alrendszer pótalkatrészeként.

Az átmeneti időszak lejárta után, az alrendszer korszerűsítéséig, felújításáig vagy cseréjéig, és az alrendszer EK-hitelesítési nyilatkozatát kiadó testület felelőssége alatt az EK megfeleléségi és/vagy alkalmazhatósági nyilatkozattal nem rendelkező és azonos gyártó által épített azonos típusú, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek tovább használhatók karbantartással kapcsolatos cserék céljára.

6.3.4. Figyelemmel kíséresi rendelkezések

Az átmeneti időszak alatt figyelemmel kell kísérni a következőket:

- a piacon bevezetett, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek száma és típusa;
- amennyiben egy alrendszert bemutatnak engedélyezés céljára, biztosítják annak azonosítását, hogy a gyártó miért nem tanúsította a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet;
- értesítik a Bizottságot és a többi tagállamot a nem tanúsított, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek részletes adatairól és a tanúsítás elmaradásának okairól.

7. A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME végrehajtása

Ez a fejezet az ÁME végrehajtásának stratégiájával foglalkozik. Különösen fontos meghatározni azokat a szakaszokat, amelyeket végre kell hajtani a jelenlegi helyzetről a végleges helyzetre való fokozatos áttérés érdekében, ahol az ÁME-nek való megfelelés alapelvárásnak számít. E fejezet alapja az az igény, hogy elsősorban műszaki és üzemeltetési okokból össze kell hangolni az ÁME végrehajtását, de kellő figyelmet fordít a költség-haszonelemzésre is az irányelv vonatkozó rendelkezéseivel összhangban. Emellett figyelembe kell venni azt a tényt, hogy az ÁME megvalósítását alkalmanként össze kell egyeztetni más ÁME-k megvalósításával.

Az ÁME-k végrehajtásakor figyelembe kell venni a hagyományos és nagysebességű vasúthálózat teljes átjárhatóságra való általános áttérését. Az áttérés támogatása érdekében az ÁME-k lehetővé teszik a fokozatos alkalmazást és a más ÁME-kkel való összehangolt megvalósítást.

7.1. Ezen ÁME alkalmazása új infrastruktúrára / járművekre

7.1.1. Infrastruktúra

Ezen ÁME 2–6. fejezetének és minden alábbi különös rendelkezésének infrastruktúrával kapcsolatos szempontjai teljes mértékben vonatkoznak az üzembe állított új infrastruktúrákra.

Az ÁME e pontja nem vonatkozik az annak hatálybalépése előtt már aláírt szerződés tárgyát képező vagy akkor valamely tendereljárás végső fázisában lévő új infrastruktúrákra.

A vasúti pályahálózat-működtető, a vasúti társaság vagy az állomásért felelős, az állomás személyszállítási létesítményeinek üzemeltetője konzultációkat szervez a közigazgatási egység irányításáért felelős vezetéssel az állomás vagy a környék minden új építkezése esetében, hogy lehetővé tegye a megközelíthetőséggel kapcsolatos követelmények teljesülését nem csak az állomáson, hanem az állomás környékén is.

7.1.2. Járművek

7.1.2.1. Általános tudnivalók

Ezen ÁME 2–6. fejezetének és minden alábbi különös rendelkezésének járművekkel kapcsolatos szempontjai teljes mértékben vonatkoznak az üzembe állított új járművekre.

Ezen ÁME nem vonatkozik az annak hatálybalépésekor már aláírt szerződés tárgyát képező vagy akkor valamely tendereljárás végső fázisában lévő új járművekre.

7.1.2.2. Újonnan épített, új tervezésű járművek

7.1.2.2.1. Fogalommeghatározások

A 7.1.1. és a 7.1.2.1. szakasz alkalmazásában:

- az "A" fázis időtartama akkor kezdődik, amikor kijelölik a bejelentett szervezetet, és átadják számára a fejlesztendő, megépítendő vagy beszerzendő járművek leírását.
- a "B" fázis időtartama akkor kezdődik, amikor a bejelentett szervezet kiadja az EK-hitelesítés típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványát, és akkor ér véget, amikor lejár annak érvényessége.

7.1.2.2.2. Általános tudnivalók

Bármely kérelmező kérheti az EK-hitelesítés típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványát és/vagy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek esetében a megfelelőségi és/vagy alkalmazhatósági nyilatkozat típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványát a 6.2.1., illetve a 6.1.1. pontban meghatározott módon.

A kérelmező az ezen ÁME 6. fejezetével összhangban kiválasztott bejelentett szervezettel közli az új jármű vagy kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem kifejlesztésére és értékelésére irányuló szándékát. Ezzel a bejelentéssel együtt a kérelmező biztosítja az általa kifejleszteni, megépíteni vagy beszerezni kívánt jármű vagy kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírását.

7.1.2.2.3. "A" fázis

A bejelentett szervezet kijelölésének napját követően, a meghatározott járműnek a kijelölés napján érvényes ÁME szerinti tanúsítási alapját egy hétéves "A" fázis időtartamra rögzítik, kivéve a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 19. cikke alkalmazásának esetét.

Amennyiben az "A" fázis időtartama alatt hatályba lép az ÁME felülvizsgált változata – ezt is ideértve –, megengedett a felülvizsgált változat használata, egészében vagy részeiben, ha ahhoz mind a kérelmező, mind a bejelentett szervezet hozzájárul. Az ilyen megállapodásokat dokumentálni kell.

Pozitív értékelés után a bejelentett szervezet kiadja az EK-hitelesítés típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványát az alrendszerre vagy a megfelelőségi és/vagy alkalmazhatósági nyilatkozat típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványát a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozóan.

7.1.2.2.4. "B" fázis

a) Az alrendszerre vonatkozó követelmények

Az alrendszer ilyen típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványa egy hétéves "B" fázis időtartamig érvényes még akkor is, ha új ÁME lép hatályba, kivéve a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 19. cikke alkalmazásának esetét. Ezen idő alatt azonos típusú jármű új típusértékelés nélkül helyezhető üzembe.

A hétéves "B" fázis időtartamának vége előtt értékelni kell a járművet az akkor hatályos ÁME szempontjából a hitelesítés alapjához képest megváltozott vagy új követelmények alapján.

Ha eltérést kérnek és fogadnak el, az EK-hitelesítés típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványa egy további hároméves "B" fázis időtartamig marad érvényes. A három év vége előtt megengedett az azonos értékelési és eltérés-kérelmezési eljárás újbóli lefolytatása.

Ha az alrendszer konstrukciója megfelelő, az EK-hitelesítés típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványa egy további hétéves "B" fázis időtartamig marad érvényes.

Amennyiben nem lép hatályba új ÁME a "B" fázis időtartamának végéig, a járművek értékelése nem kötelező, és a megfelelő hitelesítés egy további hétéves "B" fázis időtartamig marad érvényes.

b) Az átjárhatóságot biztosító rendszerelemekre vonatkozó követelmény

Az alrendszer ilyen típus- vagy konstrukcióvizsgálati vagy alkalmazhatósági tanúsítványa egy ötéves "B" fázis időtartamig érvényes még akkor is, ha új ÁME lép hatályba, kivéve a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 19. cikke alkalmazásának esetét. Ezen idő alatt azonos típusú rendszerelemek új típusértékelés nélkül helyezhetők üzembe.

Az ötéves "B" fázis időtartamának vége előtt értékelni kell a rendszerelemet az akkor hatályos ÁME szempontjából a hitelesítés alapjához képest megváltozott vagy új követelmények alapján.

7.1.2.3. Meglévő konstrukciójú jármű

Az ÁME-kkel összhangban nem tanúsított konstrukciójú járműre a 7.5.2. szakaszban leírt feltételek vonatkoznak.

7.1.2.4. Átmeneti időszak

*

7.2. Az ÁME felülvizsgálata

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 6. cikk (3) bekezdésének megfelelően az Ügynökség felelős a felülvizsgálat elkészítéséért és az ÁME-k korszerűsítéséért, valamint a megfelelő ajánlások megtételéért az irányelv 21. cikkében említett bizottság felé a technológia és a szociális követelmények terén bekövetkezett fejlődés figyelembe vétele érdekében. Emellett más ÁME-k folyamatos elfogadása és felülvizsgálata ezt az ÁME-t is érintheti. Ezen ÁME javasolt változtatásait szigorú felülvizsgálatnak vetik alá, és 3 éves irányadó időközönként kiadják a naprakésszé tett ÁME-eket.

Az Ügynökséget értesítik az összes fontolóra vett innovatív megoldásról, hogy dönthessen azok ÁME-be való jövőbeni felvételéről.

7.3. Ezen ÁME alkalmazása meglévő infrastruktúrára / járművekre

A meglévő infrastruktúra és járművek tekintetében ezen ÁME olyan részegységekre vonatkozik, amelyeket az irányelv 14. cikk (3) bekezdésében megállapított feltételekkel összhangban újítottak fel vagy korszerűsítettek.

7.3.1. Infrastruktúra

A meglévő infrastruktúra az az infrastruktúra, amely ezen ÁME hatályba lépésekor már üzemben van.

Az ÁME nem vonatkozik a meglévő infrastruktúrára annak felújításáig vagy korszerűsítéséig.

Ezen ÁME nem vonatkozik a hatálybalépéskor már aláírt szerződés vagy valamely tendereljárás végső fázisa alapján éppen felújítás vagy korszerűsítés alatt álló infrastruktúrára.

A vasúti pályahálózat-működtető, a vasúti társaság vagy az állomási személyszállítási létesítmények üzemeltetője konzultációkat szervez a közigazgatási egység irányításáért felelős vezetéssel az állomás vagy a környék minden korszerűsítése vagy felújítása esetében, hogy lehetővé tegye a megközelíthetőséggel kapcsolatos követelmények teljesülését nem csak az állomáson, hanem az állomás környékén is.

Azon felújított vagy korszerűsített állomásoknak, amelyek egy 12 hónapos időszakra vonatkozóan a fel- és leszálló utasok teljes számát tekintve átlag napi 1000-nél kevesebb utast szolgálnak ki, nem kötelező olyan felvonóval és/vagy rámpával rendelkezniük, amelyekre egyébként szükség lenne a rendelkezésnek való megfelelés szempontjából, ha ugyanazon az útvonalon 50 km-en belül egy másik állomás teljesen megfelelő akadálymentes utat biztosít. Ilyen körülmények között az állomások tervezésekor gondoskodni kell egy felvonó és/vagy rámpák későbbi elhelyezhetőségéről annak biztosítása érdekében, hogy az állomás megközelíthető legyen a mozgáskorlátozott személyek összes kategóriája számára.

7.3.1.1. Általános tudnivalók

Ahol elemeket újítanak fel vagy modernizálnak, azoknak meg kell felelniük ezen ÁME követelményeinek a következő kivételekkel:

- ahol az infrastruktúra korszerűsítési vagy felújítási munkája érinti e mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME bármely rendelkezésének

hatálya alatti infrastruktúrát, azt újból kell értékelni ezen ÁME említett követelménye szempontjából az alábbi feltételeknek megfelelően:

- az ezen ÁME tartalmának való megfelelés nem kötelező, ha a megfelelés eléréséhez szükséges munka bármely teherhordó elem szerkezeti módosítását tenné szükségessé.
- a meghatározott korszerűsítési vagy felújítási program hatálya alá nem tartozó rendszereket és elemeket nem kell megfelelővé tenni az ilyen programok idején.

Amennyiben az infrastruktúrát felújítási vagy korszerűsítési munkálatok eredményeként újraértékelik bármely más ÁME alapján, csak a munkálatok által közvetlenül érintett rendszerek vagy elemek tekintetében kell elvégezni az újraértékelést ezen ÁME alapján.

Kétfajta infrastruktúra-blokk van:

- állomásépületek (ideértve a parkolókat, mosdókat, értékesítési irodákat stb.),
- peronok.

Amikor egy teljes blokkot korszerűsítene vagy felújítanak, annak olyan akadálymentes útvonalat kell tartalmaznia (ahol ez alkalmazható), amely összeköthető más blokkokkal azok korszerűsítésekor vagy felújításakor.

Az infrastruktúra elemeinek normál karbantartása nem jár újraértékeléssel ezen ÁME keretein belül.

7.3.1.2. Akadálymentes útvonalak – Általános (4.1.2.4.1.)

A gyaloghidak és az aluljárók méretbeli követelményeinek való megfelelés szélesség és/vagy belmagasság tekintetében nem kötelező a meglévő gyaloghidak és aluljárók esetében.

7.3.1.3. A gyalogos felüljárók, lépcsők és aluljárók geometriája (4.1.2.14. és 4.1.2.15.)

A gyalogos felüljárók, lépcsők és aluljárók méretbeli követelményeinek való megfelelés szélesség és/vagy belmagasság tekintetében nem kötelező a meglévő gyalogos felüljárók, lépcsők és aluljárók esetében.

7.3.1.4. Rámpák, mozgólépcsők, felvonók és mozgójárdák (4.1.2.17)

A rámpákkal, mozgólépcsőkkel, felvonókkal és mozgójárdákkal kapcsolatos követelményeknek való megfelelés nem kötelező a meglévő rámpák, mozgólépcsők, felvonók és mozgójárdák esetében.

7.3.1.5. A peronok szélessége és pereme (4.1.2.19.)

A peron legkisebb szélességére vonatkozó követelménynek való megfelelés nem kötelező a meglévő állomások esetében, ha a nem megfelelés oka meghatározott, valószínűleg mozdíthatatlan peronakadályok (pl. szerkezeti oszlopok, lépcsőházak, felvonók stb.) jelenléte.

7.3.1.6. A peronok magassága és vízszintes távolsága (4.1.2.18.)

A peron magasságával és vízszintes távolságával kapcsolatos követelményeknek való megfelelés nem kötelező felújított peronok, de továbbra is kötelező korszerűsített peronok esetében.

7.3.1.7. Műemlék épületek

Amennyiben egy meglévő állomást vagy annak egy részét műemlék épületként tartanak nyilván és védenek nemzeti jogszabályokkal, a vasúti pályahálózat-működtetőnek törekednie kell ezen ÁME tartalmának végrehajtására. Amennyiben azonban bizonyítható, hogy az épület védelmére szolgáló nemzeti jogszabály sérülne, ezen ÁME vonatkozó követelményeit nem kötelező végrehajtani.

7.3.2. Járművek

A meglévő járművek olyan járművek, amelyek már üzemben voltak, vagy amelyek ezen ÁME hatálybalépése előtt már aláírt szerződés tárgyát képezték vagy valamely tendereljárás végső fázisa alatt voltak.

Ezen ÁME nem vonatkozik a meglévő járművekre, amennyiben azokat nem újítják fel, vagy nem korszerűsítik.

Ezen ÁME rendelkezése nem vonatkozik az annak hatálybalépésekor már aláírt szerződés vagy valamely tendereljárás végső fázisa alapján éppen felújítás vagy korszerűsítés alatt álló járművekre.

7.3.2.1. Általános tudnivalók

Ahol a járművek korszerűsítési vagy felújítási munkája érinti e mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME bármely rendelkezésének hatálya alatti járműveket, azokat újból kell értékelni ezen ÁME említett követelménye szempontjából az alábbi feltételeknek megfelelően:

- a meghatározott korszerűsítési vagy felújítási program hatálya alá nem tartozó rendszereket és elemeket nem kell megfelelővé tenni az ilyen programok idején;
- amennyiben a járműveket felújítási vagy korszerűsítési munkálatok eredményeként újraértékelik bármely más ÁME alapján, csak a munkálatok által közvetlenül érintett rendszerek vagy elemek tekintetében kell elvégezni az újraértékelést ezen ÁME alapján.

Az ezen ÁME tartalmának való megfelelés nem kötelező, ha a megfelelés eléréséhez szükséges munka a külső vagy belső ajtók portáljainak, az alvázak, az ütközőbakok, a járművek karosszériájának, a járművek túlfutás elleni védelmének szerkezeti változtatását vagy bármely olyan munkát igényel, amely szükségessé tenné a jármű szerkezeti integritásának újraértékelését az EN 12663 szabvány és/vagy más ÁME-k alapján.

7.3.2.2. Ülések

Az ülések támláin lévő kapaszkodókra vonatkozó 4.2.2.1. pontnak való megfelelés csak akkor szükséges, ha az egész járműben felújítják vagy korszerűsítik az ülések szerkezeteit.

A megkülönböztetett ülések biztosítására vonatkozó 4.2.2.2. pontnak való megfelelés csak akkor szükséges, ha az egész vonaton belül megváltoztatják az ülések elrendezését, és ez elérhető a vonat meglévő kapacitásának csökkentése nélkül. Az utóbbi esetben a meglévő kapacitás megmaradása mellett lehetséges maximális számú megkülönböztetett ülést kell biztosítani.

Nem kötelező megfelelni a megkülönböztetett ülések fölötti belmagasságra vonatkozó követelményeknek, ha a korlátozó tényező olyan poggyásztartó, amelyet szerkezetiileg nem változtatnak meg a felújítási vagy korszerűsítési munka során.

7.3.2.3. Kerekesszékek számára kialakított helyek

A kerekesszékek számára kialakított helyekre vonatkozó követelményeknek csak akkor kötelező megfelelni, ha a teljes vonatszerelvényben megváltoztatják az ülések elrendezését. Ha azonban nem lehet módosítani a bejáratí ajtót vagy a közlekedőket, hogy kerekesszékekkel megközelíthetők legyenek, a kerekesszék számára fenntartott helyről nem kell gondoskodni, ha megváltoztatják az ülések elrendezését.

A kerekesszék számára fenntartott helyen nem kötelező vészjelzőről gondoskodni, ha a jármű nem rendelkezik olyan elektromos kommunikációs rendszerrel, amelyhez hozzáilleszthető egy ilyen eszköz.

7.3.2.4. Külső ajtók

Az ajtók külsejének jellel és elütő színnel való megjelölésére vonatkozó követelményeknek csak akkor kell megfelelni, ha átfestik (vagy más módon átalakítják) a járművet.

A külső ajtók helyzetének elütő színű padlóburkolattal való megjelölésére vonatkozó követelményeknek csak akkor kell megfelelni, ha felújítják vagy korszerűsítik a padlóburkolatot.

Az ajtó nyitására és zárására figyelmeztető jelzésekre vonatkozó követelményeknek csak akkor kell megfelelni, ha felújítják vagy korszerűsítik az ajtóvezérlő rendszert.

Az ajtónyitó pozíciójára és megvilágítására vonatkozó követelményeknek csak akkor kell teljes mértékben megfelelni, ha felújítják vagy korszerűsítik az ajtóvezérlő rendszert, és ha az ajtónyitók áthelyezhetők a jármű szerkezete vagy az ajtó módosítása nélkül. Ilyen esetben azonban a felújított vagy korszerűsített ajtónyitókat a lehető legközelebb kell felszerelni a megfelelő pozícióhoz.

7.3.2.5. Belső ajtók

Az ajtónyitó működtetési erejére és pozíciójára vonatkozó követelményeknek csak akkor kell megfelelni, ha felújítják vagy korszerűsítik az ajtót és az ajtó mechanizmusát és/vagy a vezérlését.

A járművek közötti és egymás utáni összekötő ajtók egyidejű működésére vonatkozó követelményeknek csak akkor kell megfelelni, ha az ajtók már automatikusan működnek, felújítják vagy korszerűsítik az ajtóvezérlő rendszert, és van a járművek között megfelelő kommunikációs és vezérlőrendszer.

7.3.2.6. Megvilágítás

A 4.2.2.5. ponttal összhangban a lépcsőfokoknak a külső ajtónál történő megvilágítására vonatkozó követelménynek való megfelelés nem kötelező, ha az elektromos rendszer bizonyíthatóan nem rendelkezik elegendő kapacitással a további terhelés elviseléséhez, vagy ha az ilyen megvilágítás nem helyezhető el az ajtó szerkezetének megváltoztatása nélkül.

7.3.2.7. Mosdók

A teljesen megfelelő univerzális mosdóról csak akkor kötelező gondoskodni, ha teljesen felújítják vagy korszerűsítik a meglévő mosdókat, helyeket alakítanak ki a kerekesszékek számára, és ha a megfelelő univerzális mosdó elhelyezhető a jármű szerkezetének megváltoztatása nélkül.

Az univerzális mosdókban nem kötelező vészjelzőről gondoskodni, ha a jármű nem rendelkezik olyan elektromos kommunikációs rendszerrel, amelyhez hozzáilleszthető egy ilyen eszköz.

7.3.2.8. Közlekedők

A 4.2.2.7. pont követelményeinek való megfelelés csak akkor kötelező, ha az egész járműben megváltoztatják az ülések elrendezését, és helyeket alakítanak ki a kerekesszékek számára.

Az egymás mögötti járművek közötti átjárókra vonatkozó követelményeknek csak akkor kell megfelelni, ha felújítják vagy korszerűsítik az átjárót.

7.3.2.9. Tájékoztatás

A 4.2.2.8.2.2. pontban az útvonallal kapcsolatos tájékoztatásra vonatkozó követelménynek nem kötelező megfelelni felújítás vagy korszerűsítés esetén. Amennyiben azonban automatikus útvonaljelző rendszert telepítenek a felújítási vagy korszerűsítési program keretében, annak meg kell felelnie e pont követelményeinek.

A 4.2.2.8. pont más részeinek való megfelelés akkor kötelező, ha felújítják vagy korszerűsítik a jelzéseket vagy a belső burkolatokat.

7.3.2.10. Szintkülönbségek

A 4.2.2.9. pont követelményeinek való megfelelés nem kötelező felújítás vagy korszerűsítés esetén azzal a kivétellel, hogy egy elütő színű figyelmeztető sávot el kell helyezni a lépcsőfokok élein, amikor felújítják vagy korszerűsítik a járófelület anyagait.

7.3.2.11. Kapaszkodók

A 4.2.2.10. pont követelményeinek való megfelelés csak akkor kötelező, ha felújítják vagy korszerűsítik a meglévő kapaszkodókat.

7.3.2.12. Kerekesszékekkel elérhető hálófülkék

A kerekesszékekkel megközelíthető hálófülkékkel kapcsolatos követelményeknek való megfelelés csak akkor kötelező, ha felújítják vagy korszerűsítik a meglévő hálófülkét.

A kerekesszékekkel megközelíthető hálófülkékben nem kötelező vészjelzőről gondoskodni, ha a jármű nem rendelkezik olyan elektromos kommunikációs rendszerrel, amelyhez hozzáilleszthető egy ilyen eszköz.

7.3.2.13. A lépcsők pozíciói, a lépcsők és a fel- és leszállást segítő eszközök

A 4.2.2.12. pont követelményeinek való megfelelés nem kötelező felújítás vagy korszerűsítés esetén azzal a kivétellel, hogy ha mozgatható lépcsők vagy más beépített fel- és leszállást segítő eszközök vannak felszerelve, azoknak meg kell felelniük ezen ÁME e szakasza vonatkozó alpontjainak.

Ha azonban a felújítás vagy a korszerűsítés során helyet alakítanak ki a kerekesszék számára a 4.2.23. ponttal összhangban, akkor kötelező valamilyenfajta fel- és leszállást segítő eszközről gondoskodni a 4.2.2.12.4. ponttal összhangban.

A felelős vasúti pályahálózat-működtető (vagy az állomás személyszállítási létesítményeinek üzemeltetője, ha ő a felelős szerv), és a vasúti társaság a felújított vagy korszerűsített járművek üzembe helyezése előtt megállapodik a 2004/51/EK irányelvvel módosított 91/440/EGK irányelv 10.5. cikkével összhangban, annak megállapítása érdekében, hogy szükség esetén melyik fél felelős a fel- és leszállást segítő eszközök biztosításáért (lásd: 4.2.2.12.4. pont). A vasúti pályahálózat-működtető (vagy az állomás személyszállítási létesítményeinek üzemeltetője és a

vasúti társaság biztosítja, hogy a felelősségek általuk egyeztetett megosztása a leginkább működőképes átfogó megoldás.

7.4. Különleges esetek

7.4.1. Általános tudnivalók

Az alábbi különleges esetekben a következő különös rendelkezések megengedettek.

E különleges esetek két kategóriába tartoznak: a rendelkezések vagy folyamatosan ("P" eset), vagy ideiglenesen ("T" eset) alkalmazandók. Ideiglenes esetekben ajánlatos, hogy az érintett tagállamok a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban célként kitűzött 2010-ig ("T1" eset), vagy 2020-ig ("T2" eset) feleljenek meg a vonatkozó alrendszernek.

7.4.1.1. *

7.4.1.2. *

7.4.1.3. *

7.4.1.3.1. *

7.4.1.3.2. *

7.4.1.3.3. *

7.4.1.3.4. *

7.4.1.4. *

7.4.1.5. *

7.4.1.6. *

7.4.1.7. *

7.4.1.8. *

7.5. A nemzeti, kétoldalú, többoldalú vagy nemzetközi megállapodások alapján üzemelő járművek

7.5.1. Meglévő megállapodások

Értesíteni kell a Bizottságot az alábbi olyan megállapodásokról, amelyek alapján ezen ÁME (a járművek ezen ÁME 2. fejezetében meghatározott konstrukciója, felújítása, korszerűsítése, üzembe helyezése, működése és kezelése) hatálya alá tartozó járművek üzemelnek:

- az állam és a vasúti társaságok vagy vasúti pályahálózat-működtetők közötti nemzeti, kétoldalú vagy többoldalú, állandó vagy ideiglenes alapon létrejött, és a

tervbe vett közlekedési szolgáltatás igen speciális vagy helyi jellege által szükségessé tett megállapodások;

- a vasúti társaságok, vasúti pályahálózat-működtetők vagy biztonsági hatóságok közötti olyan két- vagy többoldalú megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális átjárhatóságot eredményeznek;
- egy vagy több tagállam és legalább egy harmadik ország közötti, illetve a tagállamok vasúti társaságai vagy vasúti pályahálózat-működtetői és valamely harmadik ország legalább egy vasúti társasága vagy vasúti pályahálózat-működtetője között létrejött olyan nemzetközi megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális átjárhatóságot eredményeznek.

Az ilyen megállapodások hatálya alá tartozó járművek folyamatos üzemeltetése, illetve karbantartása akkor megengedett, amennyiben azok megfelelnek a közösségi joganyagnak.

A Bizottság értékeli, hogy e megállapodások mennyire egyeztethetők össze az uniós joganyaggal, köztük azok megkülönböztetést kizáró rendelkezéseivel, különösen pedig ezen ÁME-vel, és megteszi a szükséges intézkedéseket, például felülvizsgálja ezen ÁME-t az esetleges különleges esetekkel vagy átmeneti intézkedésekkel való kiegészítése érdekében.

7.5.2. Jövőbeni megállapodások

Minden jövőbeni megállapodás vagy a meglévő megállapodások jövőbeni módosítása – különösen azoké, amelyek olyan járművek beszerzéséről szólnak, amelyek konstrukciója nincs tanúsítva az ÁME-k alapján – figyelembe veszi az uniós jogszabályokat, különös tekintettel ezen ÁME-re. A tagállamok értesítik a Bizottságot az ilyen megállapodásokról, illetve módosításokról. Ekkor a 7.5.1. bekezdéssel azonos eljárást alkalmaznak.

7.6. Az infrastruktúra és a járművek üzembe helyezése

A 2001/16/EK irányelv 16. cikkének (1) bekezdésével összhangban, amennyiben elérték a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME-nek való megfelelést és valamely tagállamban megadták az EK-hitelesítési nyilatkozatot az infrastruktúrára és a járművekre vonatkozóan, azt minden tagállam kölcsönösen elismeri.

A 2004/49 irányelv 10. cikke szerinti biztonsági nyilatkozat (a nyilatkozat B. része) kérelmezésekor vagy a 2001/16 irányelv 14. cikkének (1) bekezdése szerinti üzembe helyezés engedélyezésekor a vasúti társaságok kérelmezhetik az infrastruktúra és a járművek üzembe helyezésének tanúsítását, illetve engedélyezését. A járművek sorozatonként vagy típusonként csoportosíthatók.

Igazolni kell azonban, hogy amennyiben az infrastruktúrát és a járműveket együtt üzemeltetik, azok kompatibilisek egymással. Ezt az infrastruktúra- és a járműnyilvántartás segítségével lehet megtenni.

A. MELLÉKLET

Fenntartva

B. MELLÉKLET

Fenntartva

C. MELLÉKLET

Fenntartva

D. MELLÉKLET

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek értékelése

D.1 Hatály

Ez a melléklet a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségével és alkalmazhatóságával foglalkozik.

D.2 Jellemzők

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeknek a tervezés, fejlesztés és a gyártás különböző fázisaiban vizsgálandó jellemzői a D.1 táblázatban "X"-szel vannak jelölve.

D.1 táblázat

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek értékelése

1	2	3	4	5
A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek és értékelendő jellemzők	Értékelés a következő fázisban:			
	Tervezési és fejlesztési fázis			Gyártási fázis
	A tervezés felülvizsgálata és/vagy tervvizsgálat	A gyártási folyamat felülvizsgálata	A típus tesztelése	A típusnak való megfelelés igazolása
4.1.2.11.2. és 4.1.2.12.2. Vizuális utastájékoztató berendezés	X		X	X
4.1.2.21.2. Fel-és leszállást segítő eszközök	X		X	X
4.1.2.4. Tapintható nyomógombok	X		X	X
4.1.2.7.2. Pelenkázóhely	X		X	X
4.1.2.11. Tapintható jelzések	X		X	X
4.1.2.9.2. Jegyárusító automaták	X		X	X
4.2.2.6. Mosdómodulok	X		X	X
4.2.2.8.3. Vizuális utastájékoztató berendezés	X		X	X
4.2.2.3., 4.2.2.6. és 4.2.2.11. Az utasok által működtetett riasztóberendezések	X		X	X
4.2.2.12.3. Fel-és leszállást segítő eszközök	X		X	X
4.2.2.4. Nyomógombok	X		X	X
4.2.2.6.3.2. Pelenkázóhely	X		X	X
4.2.2.8.1., 4.2.2.8.2. és N. melléklet Vizuális tájékoztatás és jelzések	X		X	X

E. MELLÉKLET

Az alrendszerek értékelése

E.1 Hatály

Ez a melléklet az alrendszerek megfelelőségének értékelését írja le.

E.2 Jellemzők és modulok

Az alrendszernek a tervezés, fejlesztés és gyártás különböző fázisaiban értékelendő jellemzőit "X" jelzi az E.1. táblázatban az infrastruktúra alrendszer, az E.2. táblázatban a járművek alrendszer esetében.

E.1 táblázat

Az Infrastruktúra alrendszer értékelése (egyetlen egységként létrehozva és szállítva)

1	2	3	4	5
Értékelendő jellemzők	Tervezési és fejlesztési fázis	Gyártási fázis		
	A tervezés felülvizsgálata és/vagy tervvizsgálat	Összeszerelés, összeállítás a gyártás során	Összeszerelés (üzembe helyezés előtt)	Érvényesítés teljes üzemi feltételek között
4.1.2.2 Akadálymentes parkoló kialakítása	X		X	
4.1.2.3 Akadálymentes útvonalak				
4.1.2.3.1. Általános	X		X	
4.1.2.3.2. Az útvonalak azonosítása	X		X	
4.1.2.4 Ajtók és bejáratok	X		X	
4.1.2.5 Járófelületek	X		X	
4.1.2.6 Átlátszó akadályok	X		X	
4.1.2.7 Mosdók	X		X	
4.1.2.8 Bútorok és kiegészítő műtárgyak	X		X	
4.1.2.9 Jegykezelés / Pult vagy jegyértékesítő automata / Információs pult / Jegyellenőrző automata / Forgókeresztek / Ügyfélszolgálati pontok	X		X	
4.1.2.10. Megvilágítás	X		X	
4.1.2.11. Vizuális tájékoztatás: jelzőtáblák, piktogramok, dinamikus információk	X		X	X
4.1.2.12. Szóbeli tájékoztatás	X		X	X
4.1.2.13. Vészkijáratok, riasztók	X		X	X
4.1.2.14. A hidak és aluljárók geometriája	X		X	
4.1.2.15. Lépcsők	X		X	
4.1.2.16. Kapaszkodók	X		X	

1	2	3	4	5
Értékelendő jellemzők	Tervezési és fejlesztési fázis	Gyártási fázis		
	A tervezés felülvizsgálata és/vagy tervvizsgálat	Összeszerelés, összeállítás a gyártás során	Összeszerelés (üzembe helyezés előtt)	Érvényesítés teljes üzemi feltételek között
4.1.2.17. Rámpák, mozgólépcsők, felvonók, mozgójárdák	X		X	
4.1.2.18.1 A peronok magassága	X		X	
4.1.2.18.2 A peronok kinyúlása	X			
4.1.2.18.3. A pálya elrendezése a peronok körül	X			
4.1.2.19. A peronok szélessége és pereme	X		X	
4.1.2.20. A peronok vége	X		X	
4.1.2.21. A kerekesszéket használó utasok fel- és leszállást segítő eszközei	X		X	
4.1.2.22. Szintbeli vágányátjárók az állomásokon	X		X	

E.2 táblázat

A járművek alrendszer értékelése (sorozatgyártott termékeként létrehozva és szállítva)

1	2	3	4
Értékelendő jellemzők	Tervezési és fejlesztési fázis		Gyártási fázis
	A tervezés felülvizsgálata és/vagy tervvizsgálat	A típus tesztelése	Rutintesztesztelés
4.2.2.2 Ülések			
4.2.2.2.1. Általános	X	X	
4.2.2.2.1. Megkülönböztetett ülések, általános	X	X	
4.2.2.2.2. Egy irányban álló ülések	X	X	
4.2.2.2.3.3. Egymással szemben lévő ülések	X	X	
4.2.2.3 Kerekesszékek számára kialakított helyek	X	X	
4.2.2.4 Ajtók			
4.2.2.4.1. Általános	X	X	
4.2.2.4.2. Külső ajtók	X	X	
4.2.2.4.3. Belső ajtók	X	X	
4.2.2.5 Megvilágítás		X	

1	2	3	4
Értékelendő jellemzők	Tervezési és fejlesztési fázis		Gyártási fázis
	A tervezés felülvizsgálata és/vagy tervvizsgálat	A típus tesztelése	Rutintesztelés
4.2.2.6 Mosdók			
4.2.2.6.1. Általános	X	X	
4.2.2.6.2. Normál mosdó	X	X	
4.2.2.6.3. Univerzális mosdó	X	X	
4.2.2.7 Közlekedők	X	X	
4.2.2.8 Ügyfél-tájékoztatás			
4.2.2.8.1. Általános	X	X	
4.2.2.8.2. Tájékoztatás (jelzések)	X	X	
4.2.2.8.2. Tájékoztatás (az útvonalak leírása és ülőhelyfoglalás)	X	X	
4.2.2.9 Szintkülönbségek	X	X	
4.2.2.10. Kapaszkodók	X	X	
4.2.2.11. Kerekesszékekkel elérhető hálófülkék	X	X	
4.2.2.12. A lépcső pozíciója a járműre való fel-és leszálláshoz			
4.2.2.12.1. Általános követelmények	X		
4.2.2.12.2. Fel-és leszállásra szolgáló lépcsők	X		
4.2.2.12.3.5. Mozgatható lépcsők	X	X	X
4.2.2.12.3.6. Hordozható rámpák	X	X	
4.2.2.12.3.7. Félautomata rámpák	X	X	X
4.2.2.12.3.8. Hídelemek	X	X	X
4.2.2.12.3.9. A vonatokon lévő felvonók	X	X	X

F. MELLÉKLET

A megfelelés és az alkalmazhatóság értékelésének eljárásai

F.1. A modulok felsorolása

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek moduljai:

- A. modul: belső gyártásellenőrzés
- A1. modul: belső tervezésellenőrzés termékhitelesítéssel
- B. modul: típusvizsgálat
- C. modul: típusnak való megfelelés
- D. modul: gyártási minőségirányítási rendszer
- F. modul: termékhitelesítés
- H1. modul: teljes minőségirányítási rendszer
- H2. modul: teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal
- V. modul: típusérvényesítés üzemi tapasztalatok alapján (alkalmazhatóság)

Az alrendszerek moduljai:

- SB modul: típusvizsgálat
- SD modul: termékminőség-irányítási rendszer
- SF modul: termékhitelesítés
- SG modul: az egységek hitelesítése
- SH2 modul: teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal

A karbantartási előírások modulja:

- a megfelelés-értékelési eljárás modulja

F.2. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek moduljai

F.2.1. A. modul: Belső gyártásellenőrzés

1. Ez a modul leírja azt az eljárást, amelynek során a gyártó cég vagy annak meghatalmazott közösségbeli képviselője, aki teljesíti a 2. pontban rögzített kötelezettségeket, biztosítja és kijelenti, hogy az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel az ÁME rá vonatkozó követelményeinek.

2. A gyártónak el kell készítenie a 3. pontban leírt műszaki dokumentációt.

3. A műszaki dokumentációnak lehetővé kell tennie annak értékelését, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel-e az ÁME követelményeinek. Tartalmaznia kell, az értékeléshez szükséges mértékben, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezésére, gyártására, karbantartására és üzemeltetésére vonatkozó előírásokat. A dokumentációnak, az értékelésre vonatkozó mértékben, tartalmaznia kell a következőket:

- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem általános leírása;
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, áramkörök stb.;
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezési és gyártási adatainak, karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok;

- műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat a vonatkozó rendelkezésekkel együtt, amelyeket teljes mértékben vagy részben alkalmaztak;
- az ÁME követelményeinek teljesítése érdekében alkalmazott megoldások leírása, ha nem alkalmazták teljes mértékben az európai előírásokat;
- az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei;
- tesztjelentések.

Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

4. A gyártónak minden szükséges intézkedést meg kell tennie annak biztosítása érdekében, hogy a gyártott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek gyártási folyamata megfeleljen a 3. pontban hivatkozott műszaki dokumentációnak, valamint az ÁME vonatkozó követelményeinek.

5. A gyártó cégnek, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselőjének írásos megfelelési nyilatkozatot kell kiadnia a kölcsönös átjárhatóságot biztosító rendszerelemekre vonatkozóan. A nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 2001/16/EK irányelv IV. mellékletének (3) bekezdésében és 13. cikkének (3) bekezdésében rögzített adatokat. Az EK-megfelelési nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell elkészíteni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (2001/16/EK irányelv és más, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozó irányelvek);
- a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is);
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.);
- a megfelelés igazolására alkalmazott eljárás (modul) leírása;
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek;
- hivatkozás ezen és minden egyéb vonatkozó ÁME-re, adott esetben az európai előírásokra;
- a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró azonosító adatai.

6. A gyártó cég, illetve meghatalmazott képviselője megőrzi az EK-megfelelési nyilatkozat és a műszaki dokumentáció egy példányát az utolsó, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig.

Amennyiben sem a gyártó cég, sem pedig meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

7. Amennyiben az ÁME az EK-megfelelési nyilatkozat mellett EK-alkalmazhatósági nyilatkozat kiadását is előírja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozóan, ezt a nyilatkozatot a gyártó általi kibocsátást követően csatolni kell a V. modul feltételei szerint.

F.2.2. A1. modul: Belső tervezésellenőrzés termékhitelesítéssel

1. Ez a modul leírja azt az eljárást, amelynek során a gyártó cég vagy annak meghatalmazott közösségbeli képviselője, aki teljesíti a 2. pontban rögzített kötelezettségeket, biztosítja és kijelenti, hogy az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel az ÁME rá vonatkozó követelményeinek.

2. A gyártónak el kell készítenie a 3. pontban leírt műszaki dokumentációt.

3. A műszaki dokumentációnak lehetővé kell tennie annak értékelését, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel-e az ÁME követelményeinek.

A műszaki dokumentációnak továbbá igazolnia kell, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem még ezen ÁME végrehajtása előtt elfogadott terve megfelel az ÁME-nek, és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet már üzembe helyezték ugyanazon a felhasználási területen.

Tartalmaznia kell, az értékeléshez szükséges mértékben, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezésére, gyártására, karbantartására és üzemeltetésére vonatkozó előírásokat. A dokumentációnak, az értékelésre vonatkozó mértékben, tartalmaznia kell a következőket:

- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem általános leírása és használati feltételei;
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, áramkörök stb.;
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezési és gyártási adatainak, karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok;
- műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat, a vonatkozó rendelkezésekkel együtt, amelyeket teljes mértékben vagy részben alkalmaztak;
- az ÁME követelményeinek teljesítése érdekében alkalmazott megoldások leírásai, ha nem alkalmazták teljes mértékben az európai előírásokat;
- az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei;
- tesztjelentések.

4. A gyártónak minden szükséges intézkedést meg kell tennie annak biztosítása érdekében, hogy a gyártott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek gyártási folyamata megfeleljen a 3. pontban hivatkozott műszaki dokumentációnak, valamint az ÁME vonatkozó követelményeinek.

5. A gyártó cég által választott bejelentett szervezet elvégzi a megfelelő vizsgálatokat és teszteknek annak hitelesítésére, hogy a gyártott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelnek a 3. pontban hivatkozott műszaki dokumentációban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek. A gyártó a következő eljárások közül választhat:

5.1. Hitelesítés az összes termék vizsgálatával és próbájával

5.1.1. A termékeket egyenként kell megvizsgálni, és végre kell hajtani a megfelelő teszteknek annak hitelesítésére, hogy a termék megfelel a műszaki dokumentációban leírt típusnak, valamint az ÁME rá vonatkozó követelményeinek. Ha az ÁME (vagy

egy, az ÁME-ben idézett európai szabvány) nem írja elő valamelyik tesztet, a vonatkozó európai előírások vagy egyenértékű tesztek alkalmazandók.

5.1.2. A bejelentett szervezet a jóváhagyott termékekhez írásos megfelelőségi tanúsítványt állít ki az elvégzett tesztekre vonatkozóan.

5.2. Statisztikai hitelesítés

5.2.1. A gyártónak egységes tételek formájában kell bemutatnia a termékeit, és meg kell hoznia a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy gyártási eljárás biztosítsa az előállított tételek egységességét.

5.2.2 A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő valamennyi rendszerelemet az ellenőrzés céljából egységes tételek formájában rendelkezésre kell bocsátania. Minden tételből véletlenszerű mintát kell venni. A mintában szereplő valamennyi kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem egyenként meg kell vizsgálni, és el kell végezni a megfelelő teszteket annak biztosítására, hogy a termék megfelel a műszaki dokumentációban leírt típusnak és az ÁME rá vonatkozó követelményeinek, valamint ezek alapján állapítható meg a tétel elfogadása vagy elutasítása. Ha az ÁME (vagy egy, az ÁME-ben idézett európai szabvány) nem írja elő valamelyik tesztet, a vonatkozó európai előírások vagy egyenértékű tesztek alkalmazandók.

5.2.3. A statisztikai eljárás során az értékelendő jellemzőktől függő megfelelő elemeket kell használni (statisztikai módszer, mintavételi terv stb.), az ÁME-ben rögzítettek szerint.

5.2.4. Az elfogadott tételek esetében a bejelentett szervezetnek az elvégzett próbákkal kapcsolatban írásos megfelelőségi igazolást kell kiállítania. A tételben szereplő összes kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem forgalomba hozható azon mintadarabok kivételével, amelyeket nem találtak megfelelőnek.

5.2.5. Ha a tételt elutasítják, a bejelentett szervezet vagy az illetékes hatóság megfelelő intézkedéseket hoz a tétel forgalomba hozatalának megakadályozására. A tételek gyakori elutasítása esetén a bejelentett szervezet felfüggeszti a statisztikai hitelesítés alkalmazását.

6. A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője kiállítja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó EK-megfelelőségi nyilatkozatot.

E nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 2001/16/EK irányelv IV. mellékletének (3) bekezdésében és 13. cikkének (3) bekezdésében rögzített adatokat. Az EK-megfelelőségi nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (2001/16/EK irányelv és más, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó irányelvek);

- a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is);
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.);
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárás (modul) leírása;
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek;
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárásba bevont bejelentett szervezet(ek) neve és címe, valamint a tanúsítványok dátuma azok érvényességi idejével és feltételeivel együtt;
- hivatkozás ezen és minden egyéb vonatkozó ÁME-re és adott esetben az európai előírásokra;
- a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró azonosító adatai.

A hivatkozott tanúsítvány az 5. pontban említett megfelelőségi tanúsítvány. A gyártó cégnek, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselőjének igazolnia kell, hogy kérésre rendelkezésre tudja bocsátani a bejelentett szervezet megfelelőségi tanúsítványait.

7. A gyártó cég, illetve meghatalmazott képviselője megőrzi az EK-megfelelőségi nyilatkozat és a műszaki dokumentáció egy példányát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig.

Amennyiben sem a gyártó cég, sem pedig meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

8. Amennyiben az ÁME az EK-megfelelőségi nyilatkozat mellett EK-alkalmazhatósági nyilatkozat kiadását is előírja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozóan, ezt a nyilatkozatot a gyártó általi kibocsátást követően csatolni kell a V. modul feltételei szerint.

F.2.3. B. modul: Típusvizsgálat

1. Ez a modul az eljárásnak azt a részét írja le, amelynek során a bejelentett szervezet megállapítja és igazolja, hogy a tervezett gyártásra jellemző mintapéldány megfelel az ÁME rá vonatkozó rendelkezéseinek.

2. Az EK-típusvizsgálatra vonatkozó kérelmet a gyártó cégnek vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének kell benyújtania.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a gyártó cég neve és címe, illetve ha a kérelmet a meghatalmazott képviselő nyújtja be, akkor az ő neve és címe;
- írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet;
- a 3. pontban ismertetett műszaki dokumentáció.

A kérelmező a bejelentett szervezet rendelkezésére bocsát egy, a tervezett gyártás szempontjából reprezentatív mintát (a továbbiakban "típus"). A típus lefedheti a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem több változatát is, feltéve, ha a változatok közötti különbségek nem érintik az ÁME rendelkezéseit.

A bejelentett szervezet további mintákat kérhet, ha ezt a vizsgálati program elvégzéséhez szükségesnek tartja.

Ha a típusvizsgálati eljárás során nem igénylik típustesztek végrehajtását, és a műszaki dokumentáció elégséges módon meghatározza a típust (a 3. pontban leírtak alapján), a bejelentett szervezet hozzájárul ahhoz, hogy nem bocsátanak rendelkezésére mintákat.

3. A műszaki dokumentációnak lehetővé kell tennie annak értékelését, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel-e az ÁME követelményeinek. Tartalmaznia kell, az értékeléshez szükséges mértékben, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezésére, gyártására, karbantartására és üzemeltetésére vonatkozó előírásokat.

A műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

- általános típusleírás;
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, áramkörök stb.;
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezési és gyártási adatainak, karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok;
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem rendszerkörnyezetbe való integrációjának feltételei (alegység, szerkezeti egység, alrendszer) és a kapcsolódási pontokra vonatkozó szükséges feltételek;
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem használati és karbantartási feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.);
- műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat, a vonatkozó rendelkezésekkel együtt, amelyeket teljes mértékben vagy részben alkalmaztak;
- az ÁME követelményeinek teljesítése érdekében alkalmazott megoldások leírása, ha nem alkalmazták teljes mértékben az európai előírásokat;
- az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei;
- tesztjelentések.

4. A bejelentett szervezet:

4.1. megvizsgálja a műszaki dokumentációt;

4.2. ellenőrzi, hogy a tesztekhez igényelt mintá(ka)t a műszaki dokumentációnak megfelelően gyártották-e, valamint típusvizsgálatokat végez, vagy végeztet el az ÁME, illetve a vonatkozó európai előírások rendelkezéseivel összhangban;

4.3. amennyiben az ÁME a terv felülvizsgálatát írja elő, végrehajtja a tervezési módszerek, eszközök és eredmények vizsgálatát, és ez alapján értékeli, hogy a tervezési folyamat végén képesek-e eleget tenni a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó megfelelőségi követelményeknek;

4.4. amennyiben az ÁME a gyártási folyamat felülvizsgálatát írja elő, elvégzi a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártásához tervezett gyártási folyamat vizsgálatát, és ez alapján értékeli, hogy az alkalmas-e a termék megfelelőségének biztosítására, illetve ellenőrzi a gyártó által a tervezési folyamat befejezésekor végzett felülvizsgálatot;

4.5. azonosítja az ÁME és az európai előírások vonatkozó rendelkezései szerint, illetve az európai előírások vonatkozó rendelkezéseinek alkalmazása nélkül tervezett elemeket;

4.6. elvégzi vagy elvégezteti a megfelelő vizsgálatokat és a szükséges teszteket a 4.2., 4.3. és 4.4. pont rendelkezései értelmében annak megállapítása érdekében, hogy amennyiben a gyártó a megfelelő európai előírások alkalmazását választotta, ezeket valóban alkalmazta-e;

4.7. elvégzi vagy elvégezteti a megfelelő vizsgálatokat és a szükséges teszteket a 4.2., 4.3. és 4.4. pont rendelkezései értelmében annak megállapítása érdekében, hogy ahol nem alkalmazták a vonatkozó európai előírásokat, a gyártó által alkalmazott megoldások megfelelnek-e az ÁME követelményeinek;

4.8. megállapodik a kérelmezővel arról, hogy hol végzik el a vizsgálatokat és a szükséges teszteket.

5. Amennyiben a típus megfelel az ÁME-nek, a bejelentett szervezet típusvizsgálati tanúsítványt ad ki a kérelmezőnek. A tanúsítvány tartalmazza a gyártó nevét és címét, a vizsgálat következtetéseit, az érvényességének feltételeit és a jóváhagyott típus azonosításához szükséges adatokat.

Az érvényességi idő nem lehet hosszabb 5 évnél.

A műszaki dokumentáció vonatkozó részeinek felsorolását mellékelni kell a tanúsítványhoz, és a bejelentett szervezetnek meg kell őriznie egy példányt.

Ha a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője által igényelt típusvizsgálati tanúsítvány kiadását elutasítják, a bejelentett szervezetnek részletesen közölnie kell az elutasítás okát.

Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.

6. A kérelmező köteles tájékoztatni a típusvizsgálati tanúsítvánnyal kapcsolatos műszaki dokumentációt megőrző bejelentett szervezetet a jóváhagyott termék minden olyan módosításáról, amely érintheti az ÁME követelményeinek való megfelelést vagy a termék előírt használati körülményeit. Ilyen esetekben a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre további jóváhagyás szükséges attól a bejelentett szervezettől, amely az EK-típusvizsgálati tanúsítványt kibocsátotta. Ilyen esetben a bejelentett szervezet csak a módosításokra vonatkozó és azokhoz szükséges vizsgálatokat és teszteket végzi el. Ez a további jóváhagyás az eredeti típusvizsgálati tanúsítvány kiegészítéseként, illetve a régi tanúsítvány visszavonását követően új tanúsítvány kiállításával adható meg.

7. Ha nem történt a 6. pont szerinti módosítás, a lejáró tanúsítvány érvényességét egy újabb érvényességi időtartamra meg lehet hosszabbítani. A kérelmező ezt a meghosszabbítást annak írásos megerősítésével kérelmezi, hogy nem hajtottak végre ilyen módosításokat, a bejelentett szervezet pedig az 5. pont szerint egy további érvényességi időtartamra vonatkozó meghosszabbítást állít ki, amennyiben annak nincs akadálya. Ez az eljárás megismételhető.

8. Valamennyi bejelentett szervezet közli a többi bejelentett szervezettel a kiadott, visszavont vagy elutasított típusvizsgálati tanúsítványokkal és kiegészítésekkel kapcsolatos információkat.

9. A többi bejelentett szervezet, kérésre másolatokat kap a kiadott típusvizsgálati tanúsítványokról, illetve azok kiegészítéseiről. A tanúsítványok mellékleteit (lásd az 5. bekezdést) a többi bejelentett szervezet rendelkezésére kell bocsátani.

10. A gyártó cégnek, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselőjének a műszaki dokumentációval együtt meg kell őriznie a típusvizsgálati tanúsítványok és azok kiegészítéseinek másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig.

Amennyiben sem a gyártó, sem pedig meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

F.2.4. C. modul: Típusnak való megfelelés

1. E modul az eljárás azon részét írja le, amelynek során a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője biztosítja és kijelenti, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak, valamint az ÁME vonatkozó követelményeinek.

2. A gyártó minden szükséges intézkedést megtesz annak érdekében, hogy a gyártási folyamat biztosítsa valamennyi gyártott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemnek az EK-típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak, valamint az ÁME vonatkozó követelményeinek való megfelelését.

3. A gyártó cég, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselője EK-megfeleléségi nyilatkozatot állít ki a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozóan.

A nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 2001/16/EK irányelv IV. mellékletének (3) bekezdésében és 13. cikkének (3) bekezdésében előírt adatokat. Az EK-megfeleléségi nyilatkozatot és kísérő dokumentumait dátummal és aláírással kell ellátni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (2001/16/EK irányelv és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó egyéb irányelvek);
- a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is);
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.);
- a megfelelés igazolására végrehajtott eljárás (modul) leírása;
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek;
- a típusvizsgálati megfelelésre vonatkozó eljárásba bevont bejelentett szervezet(ek) neve és címe, valamint az EK-típusvizsgálati tanúsítvány (és annak kiegészítéseinek) dátuma a tanúsítvány érvényességi idejével és feltételeivel együtt;

- hivatkozás az ÁME-ra és bármely más vonatkozó ÁME-ra, illetve adott esetben hivatkozás az európai előírásokra;
- a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró azonosító adatai.

4. A gyártó cégnek, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselőjének meg kell őriznie az EK-megfelelőségi nyilatkozat másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig.

Amennyiben sem a gyártó, sem pedig a meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

5. Ha az EK-megfelelőségi nyilatkozat mellett a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemhez az ÁME előírja az EK-alkalmazhatósági nyilatkozat megszerzését is, e nyilatkozatot a V. modul feltételei alapján a gyártó általi kibocsátást követően csatolni kell.

F.2.5. D. modul: Gyártási minőségirányítási rendszer

1. E modul az eljárás azon részét írja le, amelynek során a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője, aki teljesíti a 2. pontban leírt kötelezettségeket, biztosítja és kijelenti, hogy az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak, valamint az ÁME vonatkozó követelményeinek.

2. A gyártó cég jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtet a gyártásra, a végső termékellenőrzésre és a tesztelésre vonatkozóan a 3. pont előírásai alapján, és ugyanezen pont rendelkezései értelmében ellenőrzés alá veti magát.

3. Minőségirányítási rendszer

3.1. A gyártó kérelmezi az általa választott bejelentett szervezetnél minőségirányítási rendszere vizsgálatát az érintett kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a tervezett kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre jellemző termékkategória lényeges adatai;
- a minőségirányítási rendszerre vonatkozó dokumentáció;
- a jóváhagyott típus műszaki dokumentációjának és a B. modul típusvizsgálati eljárásának befejezése után kibocsátott típusvizsgálati tanúsítvány másolata;
- írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet.

3.2. A minőségirányítási rendszernek biztosítania kell, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelnek a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak, valamint az ÁME rájuk vonatkozó követelményeinek. A gyártó által elfogadott elemeket, követelményeket és rendelkezéseket módszeresen és rendszerezetten, írásos szabályok, eljárások és utasítások formájában dokumentálni kell. A minőségirányítási rendszer dokumentációjának lehetővé kell

tennie a minőségbiztosítási programok, tervek, kézikönyvek és jegyzőkönyvek következetes értelmezését.

Megfelelő leírást kell tartalmaznia különösen a következőkre vonatkozóan:

- minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés;
- a vezetőség felelősségi körei és hatáskörei a termékminőséggel kapcsolatban;
- az alkalmazandó gyártási, minőségellenőrzési és minőségirányítási technikák, folyamatok és módszeres intézkedések;
- a gyártás közben és azt követően elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága;
- minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képzéséről szóló jelentések stb.;
- az előírt termékminőség elérését, valamint a minőségirányítási rendszer hatékony üzemeltetését célzó ellenőrzés eszközei.

3.3. A bejelentett szervezet a minőségirányítási rendszer vizsgálata alapján megállapítja, hogy az megfelel-e a 3.2. pontban rögzített követelményeknek. Feltételezi a követelményeknek való megfelelést, ha a gyártó olyan EN/ISO 9001–2000 minőségbiztosítási rendszert valósít meg a gyártás, a végtermék-ellenőrzés és a tesztelés területén, amely figyelembe veszi annak a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemnek a konkrét jellemzőit, amelyre vonatkozóan a minőségbiztosítási rendszert megvalósították.

Ha a gyártó tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a vizsgálat során.

A felülvizsgálatnak kifejezetten arra a termékkategóriára kell vonatkoznia, amely a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre jellemző. Az ellenőrzést végző csoport legalább egy tagjának tapasztalattal kell rendelkeznie az érintett termék technológiai vizsgálatában. Az értékelési eljárásnak tartalmaznia kell a gyártó üzemében végzett helyszíni vizsgálatot.

A határozatról értesíteni kell a gyártó céget. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

3.4. A gyártó vállalja a jóváhagyás szerinti minőségirányítási rendszer üzemeltetéséből eredő kötelezettségek teljesítését, és azt, hogy a rendszert oly módon tartja fenn, hogy az továbbra is megfelelő és hatékony maradjon.

A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője tájékoztatja a minőségirányítási rendszert jóváhagyó bejelentett szervezetet a minőségirányítási rendszert érintő módosítási szándékáról.

A bejelentett szervezet értékeli a javasolt módosításokat, és eldönti, hogy a módosított minőségirányítási rendszer továbbra is elegendő tesz-e a 3.2. pont követelményeinek, vagy újbóli értékelésre van szükség.

A döntéséről értesíti a gyártó céget. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

4. A minőségirányítási rendszer felügyelete a bejelentett szervezet felelőssége alatt

4.1. A felügyelet célja annak biztosítása, hogy a gyártó megfelelő módon teljesítse a jóváhagyott minőségirányítási rendszerből adódó kötelezettségeit.

4.2. A gyártó lehetővé teszi, hogy a bejelentett szervezet ellenőrzés céljából belépessen a gyártási, ellenőrzési, tesztelési és tárolási helyekre, és

rendelkezésére bocsát minden szükséges információt, különös tekintettel a következőkre:

- a minőségirányítási rendszer dokumentációja;
- minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítéséről szóló jelentések stb.;

4.3. A bejelentett szervezet időszakos ellenőrzéseket hajt végre annak igazolása érdekében, hogy a gyártó fenntartja és alkalmazza a minőségirányítási rendszert, és ellenőrzési jelentést készít a gyártó cég részére.

Az ellenőrzéseket legalább évente egyszer elvégzik.

Ha a gyártó tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi az ellenőrzés során.

4.4. A bejelentett szervezet szűrőpróbaszerű bejárásokat is tehet a gyártó cégnél. A bejárások alkalmával a bejelentett szervezet, ha szükséges, tesztek végezhet, illetve végeztethet el annak ellenőrzésére, hogy a minőségirányítási rendszer megfelelően működik. A bejelentett szervezet bejárési jelentést, illetve teszt végrehajtása esetén tesztjelentést készít a gyártó cég részére.

5. Valamennyi bejelentett szervezet közli a többi bejelentett szervezettel a minőségirányítási rendszerre vonatkozóan kiadott, visszavont vagy elutasított jóváhagyásokkal kapcsolatos adatokat.

A többi bejelentett szervezet, kérésre másolatokat kaphat a minőségirányítási rendszerhez kiadott jóváhagyásokról.

6. A gyártónak az utolsó termék gyártásától számított 10 évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé kell tennie az alábbiakat:

- a 3.1. pont második bekezdésében hivatkozott dokumentáció,
- a 3.4. pont második bekezdésében hivatkozott módosítás,
- a bejelentett szervezetnek a 3.4., 4.3. és 4.4. pont utolsó bekezdésében említett határozatai és jelentései.

7. A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője kiállítja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó EK-megfelelőségi nyilatkozatot.

E nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 2001/16/EK irányelv IV. mellékletének (3) bekezdésében és 13. cikkének (3) bekezdésében rögzített adatokat. Az EK-megfelelőségi nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (2001/16/EK irányelv és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó egyéb irányelvek);
- a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is);
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.);
- a megfelelés igazolására végrehajtott eljárás (modul) leírása;
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek;

- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárásba bevont bejelentett szervezet(ek) neve és címe, valamint a tanúsítványok dátuma azok érvényességi idejével és feltételeivel együtt;
- hivatkozás az ÁME-ra és bármely más vonatkozó ÁME-ra, illetve adott esetben hivatkozás az európai előírásokra;
- a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró azonosító adatai.

A hivatkozott tanúsítványok a következők:

- a minőségirányítási rendszer jóváhagyása a 3. pont rendelkezései szerint;
- a típusvizsgálati tanúsítvány és annak kiegészítései.

8. A gyártó cégnek, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselőjének meg kell őriznie az EK-megfelelőségi nyilatkozat másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig.

Amennyiben sem a gyártó, sem pedig a meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

9. Amennyiben az ÁME a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemmel kapcsolatban az EK-megfelelőségi nyilatkozaton kívül egy EK-alkalmazhatósági nyilatkozatot is előír, akkor ezt a nyilatkozatot ki kell egészíteni, miután a gyártó a V. modul feltételei alapján kiállította azt.

F.2.6. F. modul: Termékhitelesítés

1. E modul azt az eljárást írja le, amelynek során a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője ellenőrzi és tanúsítja, hogy az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem, amelyre a 3. pontban leírt rendelkezések érvényesek, megfelel az EK-típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak, valamint az ÁME vonatkozó követelményeinek.

2. A gyártónak minden szükséges intézkedést meg kell tennie annak érdekében, hogy a gyártási folyamat biztosítsa a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak való megfelelőségét, valamint az ÁME vonatkozó követelményeinek teljesítését.

3. A bejelentett szervezet elvégzi a megfelelő vizsgálatokat és tesztek annak ellenőrzése érdekében, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel-e az EK-típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek. A gyártó – figyelemmel az egyes ÁME-k esetleges korlátozásaira - eldöntheti, hogy a 4. pont rendelkezései értelmében megvizsgálja és teszteli az összes kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet, vagy statisztikai alapon végzi el a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek vizsgálatát és tesztelését az 5. pontban leírtak szerint.

4. Hitelesítés az összes kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem vizsgálata és tesztelése alapján

4.1. Minden egyes terméket önállóan meg kell vizsgálni, és el kell végezni a megfelelő teszteket annak ellenőrzése érdekében, hogy a termék megfelel-e a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak, valamint az ÁME vonatkozó követelményeinek. Ha az ÁME (vagy egy, az ÁME-ben idézett európai szabvány) nem írja elő valamelyik tesztet, a vonatkozó európai előírások, vagy egyenértékű tesztek alkalmazandók.

4.2. A bejelentett szervezet a jóváhagyott termékekhez írásos megfelelőségi tanúsítványt állít ki az elvégzett tesztekre vonatkozóan.

4.3. A gyártó vagy meghatalmazott képviselője biztosítja, hogy kérésre rendelkezésre tudja bocsátani a bejelentett szervezet megfelelőségi tanúsítványait.

5. Statisztikai hitelesítés

5.1. A gyártónak egységes tételek formájában kell bemutatnia a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemait, és meg kell hoznia minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy a gyártási folyamat biztosítsa a gyártott tételek egységességét.

5.2. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő valamennyi rendszerelemet az ellenőrzés céljából egységes tételek formájában rendelkezésre kell bocsátania. Minden tételből véletlenszerű mintát kell venni. A mintában szereplő kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket egyenként meg kell vizsgálni, és el kell végezni a megfelelő teszteket annak biztosítására, hogy a termék megfelel a típusvizsgálatban leírt típusnak és az ÁME vonatkozó követelményeinek, valamint ezek alapján állapítható meg a tétel elfogadása vagy elutasítása. Ha az ÁME (vagy egy, az ÁME-ben idézett európai szabvány) nem írja elő valamelyik tesztet, a vonatkozó európai előírások vagy egyenértékű tesztek alkalmazandók.

5.3. A statisztikai eljárás során a vizsgálandó jellemzőktől függő megfelelő elemeket kell használni (statisztikai módszer, mintavételi terv stb.), az ÁME-ben rögzítettek szerint.

5.4. Elfogadott tételek esetén a bejelentett szervezet kiállítja az írásos megfelelőségi tanúsítványt az elvégzett tesztekre vonatkozóan. A tételben szereplő összes kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem forgalomba hozható azon mintadarabok kivételével, amelyeket nem találtak megfelelőnek.

Ha a tételt elutasítják, a bejelentett szervezet vagy az illetékes hatóság megfelelő intézkedéseket tesz a tétel forgalomba hozatalának megakadályozására. A tételek gyakori elutasítása esetén a bejelentett szervezet felfüggeszti a statisztikai hitelesítés alkalmazását.

5.5. A gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője biztosítja, hogy kérésre rendelkezésre tudja bocsátani a bejelentett szervezet által kiállított megfelelőségi tanúsítványokat.

6. A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője kiállítja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó EK-megfelelőségi nyilatkozatot.

E nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 2001/16/EK irányelv IV. mellékletének (3) bekezdésében és 13. cikkének (3) bekezdésében rögzített adatokat. Az EK-megfelelőségi nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (2001/16/EK irányelv és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó egyéb irányelvek);
- a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is);
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.);
- a megfelelés igazolására végrehajtott eljárás (modul) leírása;
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek;
- a megfelelés igazolására végrehajtott eljárásba bevont bejelentett szervezet(ek) neve és címe, valamint a tanúsítványok dátuma azok érvényességi idejével és feltételeivel együtt;
- hivatkozás ezen és minden egyéb vonatkozó ÁME-re és adott esetben az európai előírásokra;
- a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró azonosító adatai.

A hivatkozott tanúsítványok a következők:

- a típusvizsgálati tanúsítvány és annak kiegészítései;
- megfelelési tanúsítvány a 4. vagy az 5. pontban leírtak szerint.

7. A gyártó cégnek, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselőjének meg kell őriznie az EK-megfelelőségi nyilatkozat másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig.

Amennyiben sem a gyártó, sem pedig a meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

8. Amennyiben az ÁME a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemmel kapcsolatban az EK-megfelelőségi nyilatkozaton kívül egy EK-alkalmazhatósági nyilatkozatot is előír, akkor ezt a nyilatkozatot ki kell egészíteni, miután a gyártó a V. modul feltételei alapján kiállította azt.

F.2.7. H1. modul: Teljes minőségirányítási rendszer

1. E modul leírja azt az eljárást, amelynek során a gyártó cég vagy annak meghatalmazott közösségbeli képviselője, aki teljesíti a 2. pontban rögzített kötelezettségeket, biztosítja és kijelenti, hogy az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel az ÁME rá vonatkozó követelményeinek.

2. A gyártó cég jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtet a tervezésre, a gyártásra, a végső termékellenőrzésre és a tesztelésre vonatkozóan a 3. pont

előírásai alapján, és ugyanezen pont rendelkezései értelmében ellenőrzés alá veti magát.

3. Minőségirányítási rendszer

3.1. A gyártó kérelmezi az általa választott bejelentett szervezetnél minőségirányítási rendszere vizsgálatát az érintett kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a tervezett kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre jellemző termékkategória adatai;
- a minőségirányítási rendszer dokumentációja;
- írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet.

3.2. A minőségirányítási rendszernek biztosítania kell a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelelőségét az ÁME vonatkozó követelményeinek. A gyártó által elfogadott elemeket, követelményeket és rendelkezéseket módszeresen és rendszerezetten, írásos szabályok, eljárások és utasítások formájában dokumentálni kell. A minőségirányítási rendszer dokumentációjának biztosítania kell a minőségpolitikák és a minőségügyi eljárások – így például a minőségügyi programok, tervek, kézikönyvek és feljegyzések – általános megértését.

Megfelelő leírást kell tartalmaznia különösen a következőkre vonatkozóan:

- minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés;
- a vezetőség felelősségi körei és hatáskörei a tervezéssel és a termékminőséggel kapcsolatban;
- az alkalmazandó műszaki tervezési előírások, ideértve az európai előírásokat, és amennyiben az európai előírásokat nem alkalmazzák teljes egészében, azok az eszközök, amelyek biztosítják, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfeleljen az ÁME követelményeinek;
- a tervezés ellenőrzési és hitelesítési technikái, folyamatai és módszeres intézkedései, amelyeket a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek tervezésénél használnak, a megfelelő termékkategóriára vonatkozóan;
- az alkalmazandó gyártási, minőségellenőrzési és minőségirányítási technikák, folyamatok és módszeres intézkedések;
- a gyártás közben és azt követően elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága;
- minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítéséről szóló jelentések stb.;
- az előírt tervezési és termékminőség elérését, valamint a minőségirányítási rendszer hatékony üzemeltetését célzó ellenőrzés eszközei.

A minőségügyi politikáknak és eljárásoknak különösen tartalmazniuk kell a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek különböző jellemzőire és teljesítményére vonatkozó értékelési fázisokat, például a tervezés és a gyártási folyamat felülvizsgálatát, valamint a típusteszteket, az ÁME rendelkezései értelmében.

3.3. A bejelentett szervezet a minőségirányítási rendszer értékelése alapján megállapítja, hogy az megfelel-e a 3.2. pontban rögzített követelményeknek. Feltételezi a követelményeknek való megfelelést, ha a gyártó olyan EN/ISO 9001–2000 minőségbiztosítási rendszert valósít meg a tervezés, a gyártás, a végtermék-ellenőrzés és a tesztelés területén, amely figyelembe veszi annak a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemnek a konkrét jellemzőit, amelyre vonatkozóan a minőségbiztosítási rendszert megvalósították.

Ha a gyártó tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a vizsgálat során.

A felülvizsgálatnak kifejezetten arra a termékkategóriára kell vonatkoznia, amely a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre jellemző. Az ellenőrzést végző csoport legalább egy tagjának tapasztalattal kell rendelkeznie az érintett termék technológiai vizsgálatában. Az értékelési eljárásnak tartalmaznia kell a gyártó üzemében végzett helyszíni ellenőrzést.

A határozatról értesíteni kell a gyártó céget. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

3.4. A gyártó vállalja a jóváhagyás szerinti minőségirányítási rendszer üzemeltetéséből eredő kötelezettségek teljesítését, és azt, hogy a rendszert oly módon tartja fenn, hogy az továbbra is megfelelő és hatékony maradjon.

A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője tájékoztatja a minőségirányítási rendszert jóváhagyó bejelentett szervezetet a minőségirányítási rendszert érintő módosítási szándékáról.

A bejelentett szervezet értékeli a javasolt módosításokat, és eldönti, hogy a módosított minőségirányítási rendszer továbbra is eleget tesz-e a 3.2. pont követelményeinek, vagy újbóli értékelésre van szükség.

A döntéséről értesíti a gyártó céget. Az értesítés tartalmazza az értékelés végkövetkeztetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

4. A minőségirányítási rendszer felügyelete a bejelentett szervezet felelőssége alatt

4.1. A felügyelet célja annak biztosítása, hogy a gyártó megfelelő módon teljesítse a jóváhagyott minőségirányítási rendszerből adódó kötelezettségeit.

4.2. A gyártónak lehetővé kell tennie, hogy a bejelentett szervezet ellenőrzés céljából bejusson a tervezés, a gyártás, az ellenőrzés, a próbák és a raktározás helyszíneire, és a rendelkezésére kell bocsátania a szükséges információkat, különösen a következőket:

- a minőségirányítási rendszer dokumentációja;
- a minőségirányítási rendszer tervezési részében előírt minőségügyi feljegyzések, például elemzések, számítások, tesztek stb. eredményei;
- a minőségirányítási rendszer, gyártásra vonatkozó részében előírt minőségügyi feljegyzések, köztük vizsgálati jelentések és tesztelési adatok, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítésére vonatkozó jelentések stb.

4.3. A bejelentett szervezet időszakos ellenőrzéseket hajt végre annak igazolására, hogy a gyártó fenntartja és alkalmazza a minőségirányítási rendszert, és ellenőrzési jelentést készít a gyártó cég részére. Ha a gyártó tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi az ellenőrzés során.

Az ellenőrzéseket legalább évente egyszer elvégzik.

4.4. A bejelentett szervezet előre be nem jelentett ellenőrzéseket végezhet a gyártónál. A bejárások alkalmával a bejelentett szervezet, - ha szükséges - tesztek végezhet, illetve végeztethet el annak ellenőrzése érdekében, hogy a minőségirányítási rendszer megfelelően működik-e. A bejelentett szervezet ellenőrzési jelentést, illetve teszt végrehajtása esetén tesztjelentést készít a gyártó cég részére.

5. A gyártónak az utolsó termék gyártásától számított 10 évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé kell tennie az alábbiakat:

- a 3.1. pont második albekezdésének második francia bekezdésében említett dokumentáció;
- a 3.4. pont második albekezdésében hivatkozott módosítás;
- a bejelentett szervezetnek a 3.4., 4.3. és 4.4. pont utolsó albekezdésében említett határozatai és jelentései.

6. Valamennyi bejelentett szervezet köteles közölni a többi bejelentett szervezettel a minőségirányítási rendszerre vonatkozóan kiadott, visszavont vagy elutasított jóváhagyásokkal kapcsolatos adatokat.

A többi bejelentett szervezet, kérésre másolatokat kaphat a minőségirányítási rendszerhez kiadott jóváhagyásokról és kiegészítő jóváhagyásokról.

7. A gyártó cég, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselője kiállítja az EK-megfelelőségi nyilatkozatot a kölcsönös átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozóan.

E nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 2001/16/EK irányelv IV. mellékletének (3) bekezdésében és 13. cikkének (3) bekezdésében rögzített adatokat. Az EK-megfelelőségi nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (2001/16/EK irányelv és más, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó irányelvek);
- a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is);
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.);
- a megfelelés igazolására végrehajtott eljárás (modul) leírása;
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek;
- a megfelelés igazolására végrehajtott eljárásba bevont bejelentett szervezet(ek) neve és címe, valamint a tanúsítványok dátuma azok érvényességi idejével és feltételeivel együtt;
- hivatkozás ezen és minden egyéb vonatkozó ÁME-re és adott esetben az európai előírásokra;
- a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró azonosító adatai.

A hivatkozott tanúsítvány a következő:

- a minőségirányítási rendszer jóváhagyásai a 3. pont rendelkezései szerint.

8. A gyártó cégnek, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselőjének meg kell őriznie az EK-megfelelőségi nyilatkozat másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig.

Amennyiben sem a gyártó, sem pedig a meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

9. Amennyiben az ÁME a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemmel kapcsolatban az EK-megfelelőségi nyilatkozaton kívül egy EK-alkalmazhatósági nyilatkozatot is előír, akkor ezt a nyilatkozatot ki kell egészíteni, miután a gyártó a V. modul feltételei alapján kiállította azt.

F.2.8. H2. modul: Teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal

1. E modul leírja azt az eljárást, amelynek során a bejelentett szervezet végrehajtja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervének vizsgálatát, és a gyártó vagy annak meghatalmazott közösségbeli képviselője, aki teljesíti a 2. pontban rögzített kötelezettségeket, biztosítja és kijelenti, hogy az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel az ÁME rá vonatkozó követelményeinek.

2. A gyártó cég jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtet a tervezésre, a gyártásra, a végső termékellenőrzésre és a tesztelésre vonatkozóan a 3. pont előírásai alapján, és ugyanezen pont rendelkezései értelmében ellenőrzés alá veti magát.

3. Minőségirányítási rendszer

3.1. A gyártónak kérelmeznie kell az általa választott bejelentett szervezetnél minőségirányítási rendszere vizsgálatát az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a tervezett kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre jellemző termék kategória adatai;
- a minőségirányítási rendszer dokumentációja;
- írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet.

3.2. A minőségirányítási rendszernek biztosítania kell a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelelőségét az ÁME vonatkozó követelményeinek.

A gyártó által elfogadott elemeket, követelményeket és rendelkezéseket módszeresen és rendszerezetten, írásos szabályok, eljárások és utasítások formájában dokumentálni kell. A minőségirányítási rendszer dokumentációjának biztosítania kell a minőségpolitikák és a minőségügyi eljárások – így például a minőségügyi programok, tervek, kézikönyvek és feljegyzések – általános megértését.

Megfelelő leírást kell tartalmaznia különösen a következőkre vonatkozóan:

- minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés;
- a vezetőség felelősségi körei és hatáskörei a tervezéssel és a termékminőséggel kapcsolatban;
- az alkalmazandó műszaki tervezési előírások, ideértve az európai előírásokat, és amennyiben az európai előírásokat nem alkalmazzák teljes egészében, azok az eszközök, amelyek biztosítják, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfeleljen az ÁME követelményeinek;
- a tervezés ellenőrzési és hitelesítési technikái, folyamatai és módszeres intézkedései, amelyeket a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek tervezésénél használnak, a megfelelő termék kategóriára vonatkozóan;
- az alkalmazandó gyártási, minőségellenőrzési és minőségirányítási technikák, folyamatok és módszeres intézkedések;
- a gyártás közben és azt követően elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága;
- minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képzéséről szóló jelentések stb.;
- az előírt tervezési és termékminőség elérését, valamint a minőségirányítási rendszer hatékony üzemeltetését célzó ellenőrzés eszközei.

A minőségügyi politikáknak és eljárásoknak különösen tartalmazniuk kell a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem különböző jellemzőire és teljesítményére vonatkozó értékelési fázisokat, például a tervezés és a gyártási folyamatok felülvizsgálatát, valamint a típusteszteket, az ÁME rendelkezései értelmében.

3.3. A bejelentett szervezet a minőségirányítási rendszer értékelése alapján megállapítja, hogy az megfelel-e a 3.2. pontban rögzített követelményeknek. Feltételezi a követelményeknek való megfelelést, ha a gyártó olyan EN/ISO 9001–2000 minőségbiztosítási rendszert valósít meg a tervezés, a gyártás, a végtermék-ellenőrzés és a tesztelés területén, amely figyelembe veszi annak a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemnek a konkrét jellemzőit, amelyre vonatkozóan a minőségbiztosítási rendszert megvalósították.

Ha a gyártó tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a vizsgálat során.

A felülvizsgálatnak kifejezetten arra a termék kategóriára kell vonatkoznia, amely a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre jellemző. Az ellenőrzést végző csoport legalább egy tagjának tapasztalattal kell rendelkeznie az érintett termék technológiai vizsgálatában. Az értékelési eljárásnak tartalmaznia kell a gyártó üzemében végzett helyszíni ellenőrzést.

A határozatról értesíteni kell a gyártó céget. Az értesítés tartalmazza az ellenőrzés végkövetkeztetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

3.4. A gyártó vállalja a jóváhagyás szerinti minőségirányítási rendszer üzemeltetéséből eredő kötelezettségek teljesítését, és azt, hogy a rendszert oly módon tartja fenn, hogy az továbbra is megfelelő és hatékony maradjon.

A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője tájékoztatja a minőségirányítási rendszert jóváhagyó bejelentett szervezetet a minőségirányítási rendszert érintő módosítási szándékáról.

A bejelentett szervezet értékeli a javasolt módosításokat, és eldönti, hogy a módosított minőségirányítási rendszer továbbra is eleget tesz-e a 3.2. pont követelményeinek, vagy újbóli értékelésre van szükség.

A döntéséről értesíti a gyártó céget. Az értesítés tartalmazza az értékelés végkövetkeztetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

4. A minőségirányítási rendszer felügyelete a bejelentett szervezet felelőssége alatt

4.1. A felügyelet célja annak biztosítása, hogy a gyártó megfelelő módon teljesítse a jóváhagyott minőségirányítási rendszerből adódó kötelezettségeit.

4.2. A gyártónak lehetővé kell tennie, hogy a bejelentett szervezet ellenőrzés céljából belépessen a tervezési, gyártási, ellenőrzési, tesztelési és tárolási helyekre, és rendelkezésére kell bocsátania minden szükséges alábbi információt:

- a minőségirányítási rendszer dokumentációja;
- a minőségirányítási rendszer tervezési részében előírt minőségügyi feljegyzések, például elemzések, számítások, tesztek stb. eredményei;
- a minőségirányítási rendszer, gyártásra vonatkozó részében előírt minőségügyi feljegyzések, köztük vizsgálati jelentések és tesztelési adatok, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képzésére vonatkozó jelentések stb.

4.3. A bejelentett szervezet időszakos ellenőrzéseket hajt végre annak igazolására, hogy a gyártó fenntartja és alkalmazza a minőségirányítási rendszert, és ellenőrzési jelentést készít a gyártó cég részére. Ha a gyártó tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi az ellenőrzés során. Az ellenőrzéseket legalább évente egyszer elvégzik.

4.4. A bejelentett szervezet előre be nem jelentett ellenőrzéseket végezhet a gyártónál. A bejárások alkalmával a bejelentett szervezet, - ha szükséges - tesztek végezhet, illetve végeztethet el annak ellenőrzése érdekében, hogy a minőségirányítási rendszer megfelelően működik-e. A bejelentett szervezet ellenőrzési jelentést, illetve teszt végrehajtása esetén tesztjelentést készít a gyártó cég részére.

5. A gyártónak az utolsó termék gyártásától számított 10 évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé kell tennie az alábbiakat:

- a 3.1. pont második albekezdésének második francia bekezdésében említett dokumentáció;
- a 3.4. pont második albekezdésében hivatkozott módosítás;
- a bejelentett szervezetnek a 3.4., 4.3. és 4.4. pont utolsó albekezdésében említett határozatai és jelentései.

6. Tervvizsgálat

6.1. A gyártó kérelmezi az általa választott bejelentett szervezetnél a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezésére vonatkozó vizsgálatot.

6.2. A kérelemnek lehetővé kell tennie a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezésének, gyártásának, karbantartásának és üzemeltetésének megértését, és az ÁME követelményeinek való megfelelés értékelését.

A következőket tartalmazza:

- általános típusleírás;
- a műszaki tervezési előírások, ideértve az európai előírásokat a vonatkozó rendelkezésekkel együtt, amelyeket teljes mértékben vagy részben alkalmaztak;
- az ezek megfelelőségét igazoló bizonyítékok, különösen akkor, ha nem alkalmazzák az európai előírásokat és a vonatkozó rendelkezéseket;
- a tesztprogram;
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem rendszerkörnyezetbe való integrációjának feltételei (alegység, szerkezeti egység, alrendszer) és a kapcsolódási pontra vonatkozó szükséges feltételek;
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem használati és karbantartási feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.);
 - írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet.

6.3. A kérelmezőnek be kell mutatnia a megfelelő laboratóriuma által, vagy megbízásából, elvégzett tesztek eredményeit, beleértve a típusteszteket is (ha szükséges). A tesztek eredményeinek bemutatása történhet a kérelemmel egy időben vagy később is.

6.4. A bejelentett szervezet megvizsgálja a kérelmet, és értékeli a tesztek eredményeit. Amennyiben a terv megfelel az ÁME vonatkozó rendelkezéseinek, a bejelentett szervezet EK-tervizsgálati tanúsítványt ad ki a kérelmezőnek. A tanúsítványnak tartalmaznia kell a vizsgálat eredményeit, az érvényességének feltételeit, a jóváhagyott tervezet azonosításához szükséges adatokat, szükség esetén pedig a termék működésének leírását.

Az érvényességi idő nem lehet hosszabb 5 évnél.

6.5. A kérelmező köteles folyamatosan tájékoztatni az EK-tervizsgálati tanúsítványt kiadó bejelentett szervezetet a jóváhagyott tervezet minden olyan módosításáról, amely érintheti az ÁME követelményeinek való megfelelést vagy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem előírt használati körülményeit. Ilyen esetekben a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremre további jóváhagyás szükséges attól a bejelentett szervezettől, amely az EK-tervizsgálati tanúsítványt kibocsátotta. Ilyen esetben a bejelentett szervezet csak a módosításokra vonatkozó és azokhoz szükséges vizsgálatokat és tesztek végzi el. A további jóváhagyást az eredeti EK-tervizsgálati tanúsítvány kiegészítéseként kell kiadni.

6.6. Ha nem történt a 6.4. pont szerinti módosítás, a lejáró tanúsítvány érvényességét egy újabb érvényességi időtartamra meg lehet hosszabbítani. A kérelmező írásos igazolással kérelmezheti a meghosszabbítást, amelyben nyilatkozik arról, hogy nem történt ilyen jellegű módosítás, és a bejelentett szervezet a 6.3. pontban leírtak szerint meghosszabbítja a tanúsítványt egy újabb érvényességi időtartamra, ha nincsenek a birtokában az igazolással ellentétes információk. Ez az eljárás megismételhető.

7. Valamennyi bejelentett szervezetnek közölnie kell a többi bejelentett szervezettel a minőségirányítási rendszerre és az EK-tervizsgálati tanúsítványokra vonatkozóan kiadott, visszavont vagy elutasított jóváhagyásokkal kapcsolatos adatokat.

A többi bejelentett szervezet, kérésre másolatot kaphat az alábbiakról:

- a minőségirányítási rendszer jóváhagyásai és a kiadott további jóváhagyások, valamint,
- a kiadott EK-tervizsgálati tanúsítványok és azok kiegészítései.

8. A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője kiállítja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó EK-megfelelőségi nyilatkozatot.

E nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 2001/16/EK irányelv IV. mellékletének (3) bekezdésében és 13. cikkének (3) bekezdésében rögzített adatokat. Az EK-megfelelőségi nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (2001/16/EK irányelv és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó egyéb irányelvek);
- a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is);
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.);
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárás (modul) leírása;
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek;
- a megfelelőség igazolására lefolytatott eljárásba bevont bejelentett szervezet(ek) neve és címe, valamint a tanúsítványok dátuma azok érvényességi idejével és feltételeivel együtt;
- hivatkozás ezen és minden egyéb vonatkozó ÁME-re és adott esetben az európai előírásokra;
- a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró azonosító adatai.

A hivatkozott tanúsítványok a következők:

- a minőségirányítási rendszer jóváhagyása és a felügyeleti jelentések a 3. és 4. pont rendelkezései szerint;
- az EK-tervizsgálati tanúsítvány és annak kiegészítései.

9. A gyártó cégnek, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselőjének meg kell őriznie az EK-megfelelőségi nyilatkozat másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig.

Amennyiben sem a gyártó, sem pedig a meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

10. Amennyiben az ÁME a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerellel kapcsolatban az EK-megfelelőségi nyilatkozaton kívül egy EK-alkalmazhatósági nyilatkozatot is előír, akkor ezt a nyilatkozatot ki kell egészíteni, miután a gyártó a V. modul feltételei alapján kiállította azt.

F.2.9. V. modul: Típusérvényesítés üzemi tapasztalatok alapján (alkalmazhatóság)

1. E modul az eljárásnak azt a részét írja le, amelynek során a bejelentett szervezet – típusérvényesítés alapján, amelyet az üzemeltetési tapasztalatok szemléltetnek – igazolja és tanúsítja, hogy a tervezett gyártásra nézve reprezentatív mintadarab megfelel az ÁME rá vonatkozó, alkalmazhatósággal kapcsolatos rendelkezéseinek. Az üzemeltetési tapasztalatszerzés ideje alatt a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem nem hozható forgalomba.

2. A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője kérelmezi az általa választott bejelentett szervezetnél az üzemi tapasztalatok alapján végrehajtott típusérvényesítést.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a gyártó cég neve és címe, illetve ha a kérelmet a meghatalmazott képviselő nyújtja be, akkor az ő neve és címe;
- írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet;
- a 3. pontban ismertetett műszaki dokumentáció;
- az üzemi tapasztalatok alapján végrehajtható érvényesítési program a 4. pont rendelkezései szerint;
- azon társaság(ok)nak (infrastruktúra-kezelők, illetve vasúti vállalkozások) a neve és címe, amelyekkel a kérelmező megállapodást kötött az üzemi tapasztalatok alapján elvégzendő alkalmazhatósági értékelés elősegítésére;
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem üzemeltetésével,
- az üzemeltetés közbeni viselkedés megfigyelésével, valamint
- az üzemi tapasztalatokkal kapcsolatos jelentés készítésével;
- az üzemi tapasztalatok megszerzéséhez szükséges időtartam, illetve futásteljesítmény alatt a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem karbantartását vállaló cég neve és címe;
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem EK-megfelelőségi nyilatkozata, valamint
- EK-típusvizsgálati tanúsítvány, ha az ÁME előírja a B. modul alkalmazását,
- EK-tervizsgálati tanúsítvány, ha az ÁME előírja a H2 modul alkalmazását.

A kérelmező a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem üzemeltetését ellátó társaság(ok) rendelkezésére bocsát egy, a tervezett gyártás szempontjából reprezentatív mintát vagy elegendő számú mintát (a továbbiakban: "típus"). A típus a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem különböző változataira vonatkozhat, amennyiben a változatok eltéréseit a fent említett EK-megfelelőségi nyilatkozatok és tanúsítványok szabályozzák.

A bejelentett szervezet további mintákat kérhet, ha ezeket az üzemi tapasztalat alapján történő érvényesítés végrehajtásához szükségesnek tartja.

3. A műszaki dokumentációnak biztosítania kell a termék ÁME követelményei szerinti értékelését. A dokumentációnak tartalmaznia kell a kölcsönösen átjárható rendszerelem üzemeltetésével, valamint – az értékeléshez szükséges mértékben – a tervezéssel, gyártással és karbantartással kapcsolatos adatokat.

A műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

- általános típusleírás;

- az a műszaki előírás, amely alapján a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem teljesítményét és üzem közbeni viselkedését vizsgálják (vonatkozó ÁME, illetve európai előírások a megfelelő rendelkezésekkel együtt);
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem rendszerkörnyezetbe való integrációjának feltételei (alegység, szerkezeti egység, alrendszer) és a kapcsolódási pontokra vonatkozó szükséges feltételek;
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem használati és karbantartási feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.);
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezési, gyártási és üzemeltetési folyamatának megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok; és, amennyiben az értékelés szempontjából lényeges:
- tervrajz és gyártási rajzok;
- az elvégzett tervezési számítások és vizsgálatok eredményei;
- tesztjelentések.

Ha az ÁME további információkat ír elő a műszaki dokumentáció számára, azokat bele kell foglalni.

A műszaki dokumentációban hivatkozott, teljes egészében vagy részben alkalmazott európai előírások jegyzékét mellékelni kell.

4. Az üzemi tapasztalat alapján történő érvényesítési programnak tartalmaznia kell a következőket:

- a vizsgálat alatt álló, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem előírt üzem közbeni teljesítménye vagy viselkedése;
- a telepítéshez szükséges intézkedések;
- a program tartama, időben vagy távolságban megadva;
- az elvárt üzemeltetési feltételek és üzemi program;
- a karbantartási program;
- végrehajtandó speciális üzem közbeni tesztek (ha vannak);
- a minták tételszáma (ha egynél több van);
- az ellenőrzési program (az ellenőrzések jellege, száma és gyakorisága, dokumentáció);
- a tűrhető hibák feltételei és a programra kifejtett hatásuk;
- azok az adatok, amelyeket az üzemben lévő kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet működtető társaság jelentésében kell szerepeltetni (lásd a 2. pontot).

5. A bejelentett szervezet:

- 5.1. megvizsgálja a műszaki dokumentációt és az üzemi tapasztalat alapján történő érvényesítési programot;
- 5.2. ellenőrzi, hogy a minta reprezentatív-e, és hogy a műszaki dokumentációnak megfelelően gyártották-e;
- 5.3. ellenőrzi, hogy az üzemi tapasztalat alapján történő érvényesítési program alkalmas-e a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem előírt teljesítményének és üzem viselkedésének értékelésére;
- 5.4. megállapodik a kérelmezővel a programról, az ellenőrzések és a szükséges tesztek végrehajtási helyéről, valamint a tesztek végrehajtó szervezetről (bejelentett szervezet vagy más illetékes laboratórium),

- 5.5. felügyeli és ellenőrzi a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem üzemi működésének, üzemeltetésének és karbantartásának folyamatát,
- 5.6. értékeli a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet üzemeltető társaság(ok) (pályahálózat-működtetők, illetve vasúti társaságok) által kiadott jelentést, illetve az eljárás során összegyűlt egyéb dokumentációt és adatokat (tesztjelentések, karbantartási tapasztalatok stb.),
- 5.7. értékeli, hogy az üzemi viselkedés megfelel-e az ÁME követelményeinek.

6. Amennyiben a típus megfelel az ÁME rendelkezéseinek, a bejelentett szervezet alkalmazhatósági tanúsítványt ad ki a kérelmezőnek. A tanúsítványnak tartalmaznia kell a gyártó nevét és címét, az érvényesítés végkövetkeztetéseit, az érvényesség feltételeit, valamint a jóváhagyott típus azonosításához szükséges adatokat. Az érvényességi idő nem lehet hosszabb 5 évnél.

A műszaki dokumentáció vonatkozó részeinek felsorolását mellékelni kell a tanúsítványhoz, és a bejelentett szervezetnek meg kell őriznie egy példányt. Ha a kérelmező alkalmazhatósági tanúsítványra vonatkozó kérelmét elutasítják, a bejelentett szervezetnek részletesen meg kell indokolnia az elutasítást. Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.

7. A kérelmezőnek tájékoztatnia kell az alkalmazhatósági tanúsítvánnyal kapcsolatos műszaki dokumentációt megőrző bejelentett szervezetet a jóváhagyott termékre vonatkozó minden olyan módosításról, amelyhez további jóváhagyás szükséges, mivel az érintheti az alkalmazhatóságot vagy a termékhez előírt használati feltételeket. Ilyen esetben a bejelentett szervezet csak a módosításokra vonatkozó és azokhoz szükséges vizsgálatokat és tesztek köteles elvégezni. Ez a további jóváhagyás az eredeti alkalmazhatósági tanúsítvány kiegészítéseként, illetve a régi tanúsítvány visszavonását követően új tanúsítvány kiadásával bocsátható ki.

8. Ha nem történt a 7. pont szerinti módosítás, a lejáró tanúsítvány érvényességét egy újabb érvényességi időtartamra meg lehet hosszabbítani. A kérelmező ezt a meghosszabbítást írásban kérelmezi annak megerősítésével, hogy nem hajtottak végre ilyen módosításokat, a bejelentett szervezet pedig a 6. pont szerint egy további érvényességi időtartamra vonatkozó meghosszabbítást állít ki, amennyiben nincsen birtokában a fentiekkel ellentétes információ. Ez az eljárás megismételhető.

9. Valamennyi bejelentett szervezetnek közölnie kell a többi bejelentett szervezettel a kiadott, visszavont vagy elutasított alkalmazhatósági tanúsítványokkal kapcsolatos adatokat.

10. A többi bejelentett szervezet, kérésre másolatokat kaphat a kiadott alkalmazhatósági tanúsítványokról, illetve azok kiegészítéseiről. A tanúsítványok mellékleteit a többi bejelentett szervezet rendelkezésére kell bocsátani.

11. A gyártó cég, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselője kiállítja az EK-alkalmazhatósági nyilatkozatot a kölcsönös átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozóan.

E nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 2001/16/EK irányelv IV. mellékletének (3) bekezdésében és 13. cikkének (3) bekezdésében rögzített adatokat. Az EK-

alkalmazhatósági nyilatkozatot és az azt kísérő dokumentumokat dátummal és aláírással kell ellátni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- a hivatkozott irányelvek (2001/16/EK irányelv);
- a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is);
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.);
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek;
- az alkalmazhatóság igazolására végrehajtott eljárásba bevont bejelentett szervezet(ek) neve és címe, valamint az alkalmazhatósági tanúsítványok dátuma azok érvényességi idejével és feltételeivel együtt;
- hivatkozás ezen és minden egyéb vonatkozó ÁME-re és adott esetben az európai előírásokra;
- a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró azonosító adatai.

12. A gyártó cégnek, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselőjének meg kell őriznie az EK-alkalmazhatósági nyilatkozat másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig.

Amennyiben sem a gyártó, sem pedig a meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

F.3. Az alrendszerek EK-hitelesítésére szolgáló modulok

F.3.1. SB modul: Típusvizsgálat

1. Ez a modul az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az infrastruktúra vagy járművek alrendszer egyik, a tervezett gyártás szempontjából reprezentatív típusa:

- megfelel ennek az ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményei teljesültek;
- megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek.

Az e modulban definiált típusvizsgálat tartalmazhat bizonyos értékelési fázisokat: a vonatkozó ÁME-ben meghatározott tervezési felülvizsgálatot, típusvizsgálatot vagy a gyártási folyamat felülvizsgálatát.

2. Az ajánlatkérő kérelmezi az alrendszer (típusvizsgálaton keresztüli) EK-hitelesítését a választása szerinti bejelentett szervezettől. E modul szempontjából „ajánlatkérő” „az alrendszer irányelvben meghatározott ajánlatkérője vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője”.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének neve és címe;
- a 3. pontban ismertetett műszaki dokumentáció.

3. A kérelmező a bejelentett szervezet rendelkezésére bocsátja az alrendszernek a tervezett termelés szempontjából reprezentatív mintáját (a továbbiakban: minta).

A típus lefedheti az alrendszer több változatát is, feltéve, ha a változatok közötti különbségek nem érintik az ÁME rendelkezéseit.

A bejelentett szervezet további mintákat kérhet, ha ezt a vizsgálati program elvégzéséhez szükségesnek tartja.

Ha azt a különös tesztelési vagy vizsgálati módszerek esetében kérik, és az ÁME-ben vagy az ÁME-ben hivatkozott európai előírásban meghatározzák, biztosítani kell valamely részszerkezet vagy szerkezet mintáját vagy mintáit, illetve az alrendszer mintáját előre összeszerelt állapotban.

A műszaki dokumentációnak és a mintá(k)nak lehetővé kell tenniük az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének és karbantartásának megértését, valamint az ÁME rendelkezéseinek való megfelelés értékelését.

A műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

- az alrendszer általános leírása, átfogó terve és felépítése;
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás;
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, szerkezeti egységek, áramkörök stb.;
- az alrendszer tervezésével és gyártásával kapcsolatos információk, valamint a karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok;
- alkalmazott műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat;
- a fenti előírások használatát igazoló minden szükséges bizonyíték, különösen ha nem alkalmazzák teljes mértékben az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket;
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek felsorolása;
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségéről vagy alkalmazhatóságáról szóló EK-nyilatkozatok másolatai és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem;
- a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt);
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció;
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása;
- az alrendszer használati feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.);
- az alrendszer karbantartásával kapcsolatos karbantartási feltételek és műszaki dokumentáció;
- az alrendszer gyártásánál, karbantartásánál és üzemeltetésénél figyelembe veendő összes műszaki követelmény;
- az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei;
- tesztjelentések.

Ha az ÁME további információkat ír elő a műszaki dokumentáció számára, azokat bele kell foglalni.

4. A bejelentett szervezet:

- 4.1. megvizsgálja a műszaki dokumentációt,
- 4.2. ellenőrzi, hogy az alrendszernek, illetve az alrendszer szerkezeteinek vagy részszerkezeteinek (egy vagy több) mintáját a műszaki dokumentációnak megfelelően gyártották-e, és típusvizsgálatokat végez vagy végeztet el az ÁME és a megfelelő európai előírások rendelkezéseivel összhangban. Az ilyen gyártás hitelesítése megfelelő értékelési modulok révén történik;
- 4.3. amennyiben az ÁME a terv felülvizsgálatát írja elő, végrehajtja a tervezési módszerek, eszközök és eredmények vizsgálatát annak értékelése érdekében, hogy a tervezési folyamat végén azok képesek-e eleget tenni az alrendszerre vonatkozó megfelelőségi követelményeknek;
- 4.4. azonosítja az ÁME és az európai előírások vonatkozó rendelkezései szerint, illetve az európai előírások vonatkozó rendelkezéseinek alkalmazása nélkül tervezett elemeket;
- 4.5. elvégzi vagy elvégezteti a megfelelő vizsgálatokat és szükséges teszteket a 4.2. és 4.3. ponttal összhangban annak megállapítása érdekében, hogy valóban alkalmazták-e a vonatkozó európai előírásokat, amennyiben kiválasztották azokat;
- 4.6. elvégzi vagy elvégezteti a megfelelő vizsgálatokat és szükséges teszteket a 4.2. és 4.3. ponttal összhangban annak megállapítása érdekében, hogy az alkalmazott megoldások megfelelnek-e az ÁME követelményeinek, ha nem alkalmazták a megfelelő európai előírásokat;
- 4.7. megállapodik a kérelmezővel arról, hogy hol végzik el a vizsgálatokat és a szükséges teszteket.

5. Amennyiben a típus megfelel az ÁME-nek, a bejelentett szervezet típusvizsgálati tanúsítványt ad ki a kérelmezőnek. A tanúsítvány tartalmazza az ajánlatkérő, illetve a műszaki dokumentációban feltüntetett gyártó(k) nevét és címét, a vizsgálat végkövetkeztetéseit, az érvényességének feltételeit és a jóváhagyott típus azonosításához szükséges adatokat.

A műszaki dokumentáció vonatkozó részeinek felsorolását mellékelni kell a tanúsítványhoz, és a bejelentett szervezetnek meg kell őriznie egy példányt.

Ha az ajánlatkérő elutasít egy típusvizsgálati tanúsítványt, a bejelentett szervezetnek részletesen meg kell indokolnia az ilyen elutasítást.

Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.

6. Valamennyi bejelentett szervezetnek közölni kell a többi bejelentett szervezettel a kiadott, visszavont vagy elutasított típusvizsgálati tanúsítványokkal kapcsolatos vonatkozó információkat.

7. A többi bejelentett szervezet kérésre másolatokat kaphat a kiadott típusvizsgálati tanúsítványokról, illetve azok kiegészítéseiről. A tanúsítványok mellékleteit a többi bejelentett szervezet rendelkezésére kell bocsátani.

8. Az ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációval együtt a típusvizsgálati tanúsítványok és minden kiegészítés példányait. Ezt minden olyan tagállamnak el kell küldenie, amelyik ezt kéri.

9. A gyártási fázis során a kérelmező köteles tájékoztatni a típusvizsgálati tanúsítvánnyal kapcsolatos műszaki dokumentációt megőrző bejelentett szervezetet minden olyan módosításról, amely érintheti az ÁME követelményeinek való megfelelést vagy az alrendszer előírt használati körülményeit. Ilyen esetekben az alrendszerhez további jóváhagyás szükséges. Ilyen esetben a bejelentett szervezetnek csak a módosításokra vonatkozó és azokhoz szükséges vizsgálatokat és tesztekkel kell elvégeznie. Ez a további jóváhagyás az eredeti típusvizsgálati tanúsítvány kiegészítéseként, illetve a régi tanúsítvány visszavonását követő új tanúsítvány kiadásával adható meg.

F.3.2. SD modul: Gyártási minőségirányítási rendszer

1. Ez a modul azt az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az infrastruktúra vagy a járművek alrendszer, amely számára egy bejelentett szervezet már kiadott típusvizsgálati tanúsítványt:

- megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek eleget tettek;
- megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek, és üzembe helyezhető.

2. A bejelentett szervezet elvégzi az eljárást a következő feltételekkel:

- az értékelés előtt kiadott típusvizsgálati tanúsítvány érvényben marad a kérelem tárgyát képező alrendszer esetében;
- az ajánlatkérő és a bevont fővállalkozó eleget tesznek a 3. pont szerinti kötelezettségeiknek. E modul szempontjából „ajánlatkérő” „az alrendszer irányelvben meghatározott ajánlatkérője vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője”.

A "fővállalkozó" kifejezés olyan társaságokra utal, amelyek tevékenysége hozzájárul az ÁME alapvető követelményeinek teljesüléséhez. Ez az alábbiakat érinti:

- az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért) felelős társaság;
- az alrendszerre irányuló projektbe csak részlegesen bevont (például az alrendszer összeállítását vagy telepítését végző) más társaságok.

Nem vonatkozik a részegységeket és az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket szállító gyártói alvállalkozókra.

3. Az EK-hitelesítési eljárás alá vont alrendszer esetében az ajánlatkérő, vagy megbízása esetén a fővállalkozó, jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtet az 5. pontban meghatározott gyártás, illetve végtermék-ellenőrzés és -vizsgálat esetében, és ez a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

Ha az ajánlatkérő önállóan felelős az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különös tekintettel az alrendszer integrálásával kapcsolatos felelősségre), vagy az ajánlatkérőt közvetlenül bevonják a gyártásba (az összeszerelést és telepítést is ideértve), jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie e tevékenységekkel kapcsolatban, ami a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

Ha valamely fővállalkozó felelős az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különös tekintettel az alrendszer integrálásával kapcsolatos felelősségre), minden esetben

jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie a gyártással, illetve végtermék-ellenőrzéssel és -vizsgálattal kapcsolatban, ami a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

4. EK-hitelesítési eljárás

4.1. Az ajánlatkérőnek a választása szerinti bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtania az alrendszer (gyártási minőségirányítási rendszeren keresztül történő) EK-hitelesítésére vonatkozóan, ideértve a minőségirányítási rendszerek felügyeletének 5.3. és 6.5. pont szerinti összehangolását. Az ajánlatkérőnek tájékoztatnia kell a bevont gyártókat erről a választásáról és a kérelemről.

A kérelemben ismertetni kell az alrendszer tervezésének, gyártásának, összeszerelésének, telepítésének, karbantartásának és üzemeltetésének folyamatát, és lehetővé kell tennie a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek való megfelelés értékelését.

4.2. A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének neve és címe;
- a jóváhagyott típussal kapcsolatos műszaki dokumentáció, ideértve az SB modulban meghatározott eljárás végrehajtása után kibocsátott típusvizsgálati tanúsítványt;

továbbá – amennyiben e dokumentáció nem tartalmazza – a következőket:

- az alrendszer általános leírása, annak átfogó terve és felépítése;
- az alkalmazott műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat;
- a fenti előírások használatát igazoló minden bizonyíték, különösen ott, ahol nem alkalmazzák teljes mértékben ezeket az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket. Ennek a bizonyítéknak tartalmaznia kell a gyártó megfelelő laboratóriumában vagy részéről elvégzett próbák eredményeit;
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás;
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció;
- bizonyíték arra, hogy a gyártási fázis megfelel a Szerződésből eredő más rendeleteknek (a tanúsítványokkal együtt);
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek felsorolása;
- a rendszerelemekhez biztosítandó, megfelelőségről vagy alkalmazhatóságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem;
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása;
- annak igazolása, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő, illetve a fővállalkozó az 5.2. pontban említett összes fázisra vonatkozóan rendelkezik minőségirányítási rendszerrel, és bizonyítani kell annak hatékonyságát;
- e minőségirányítási rendszerek jóváhagyásáért és felülvizsgálataért felelős bejelentett szervezet megjelölése.

4.3. A bejelentett szervezet először megvizsgálja a kérelmet a típusvizsgálat érvényessége és a típusvizsgálati tanúsítvány szempontjából.

Ha a bejelentett szervezet úgy véli, hogy a típusvizsgálati tanúsítvány már nem érvényes vagy nem megfelelő, és új típusvizsgálati tanúsítványt kell kibocsátani, megindokolja a határozatát.

5. Minőségirányítási rendszer

5.1. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és megbízása esetén a fővállalkozónak az általuk kiválasztott bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtaniuk minőségbiztosítási rendszereik értékelésére vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a tervezett alrendszerrel kapcsolatos minden vonatkozó információ;
- a minőségirányítási rendszer dokumentációja;
- a jóváhagyott típus műszaki dokumentációja és az SB modul típusvizsgálati eljárásának befejezése után kibocsátott típusvizsgálati tanúsítvány másolata.

Az alrendszerre irányuló projektnek csak egy részébe bevont személyeknek csak a vonatkozó résszel kapcsolatban kell információt benyújtaniuk.

5.2. Az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében a minőségirányítási rendszer biztosítja, hogy az alrendszer teljesen megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek. Más vállalkozók esetében azok minőségirányítási rendszereinek biztosítaniuk kell, hogy az alrendszerhez való megfelelő hozzájárulásuk megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek.

A kérelmező(k) által elfogadott összes elemet, követelményt és rendelkezést módszeres és rendezett módon dokumentálni kell írásban rögzített politikák, eljárások és utasítások formájában. A minőségirányítási rendszer dokumentációjának biztosítania kell a minőségpolitikák és a minőségügyi eljárások – így például a minőségügyi programok, tervek, kézikönyvek és feljegyzések – általános megértését. Különösen tartalmaznia kell az alábbi tételek megfelelő leírását az összes kérelmező esetében:

- minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés;
- az alkalmazandó megfelelő gyártási, minőségellenőrzési és minőségirányítási technikák, folyamatok és módszeres intézkedések;
- a gyártás, összeszerelés és telepítés előtt, közben és után elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága;
- minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képzéséről szóló jelentések stb.;

továbbá, az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében:

- az irányítás felelősségei és hatáskörei az alrendszer általános minőségével, és különösen az alrendszer integrációjának irányításával kapcsolatban.

A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések a következő fázisok mindegyikére vonatkoznak:

- az alrendszer felépítése, ezen belül különösen az építőmérnöki tevékenységek, a rendszerelemek összeszerelése és végső beállítások;
- az alrendszer végellenőrzése;
- és amennyiben az ÁME meghatározza, a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés.

5.3. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezetnek meg kell vizsgálnia, hogy az alrendszer összes, az 5.2. pontban említett fázisát kellő mértékben és megfelelően lefedi-e a kérelmezők minőségirányítási rendszereinek jóváhagyása és felügyelete.

Ha egynél több minőségirányítási rendszerre alapozzák, hogy az alrendszer megfelel-e a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezetnek különösen meg kell vizsgálnia, hogy:

- egyértelműen dokumentálják-e a minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolatokat és kapcsolódási pontokat;
- és hogy a fővállalkozó esetében kellően és megfelelően meghatározták-e a teljes alrendszer megfelelőségének irányításával kapcsolatos átfogó felelősségeket és hatásköröket.

5.4. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek értékelnie kell a minőségirányítási rendszert annak meghatározása érdekében, hogy az eleget tesz-e az 5.2. pontban említett követelményeknek. Feltételezi e követelményeknek való megfelelést, ha a kérelmező olyan EN/ISO 9001–2000 szabvány szerinti minőségbiztosítási rendszert valósít meg a gyártás, végtermék-ellenőrzés és tesztelés esetében, amely figyelembe veszi annak az alrendszernek a különös jellemzőit, amely esetében megvalósítják.

Ha valamely kérelmező tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a vizsgálat során.

Az ellenőrzésnek – a kérelmezőnek az alrendszerben való konkrét közreműködését figyelembe véve – az érintett alrendszerre nézve specifikusnak kell lennie. Az ellenőrző csoportnak legyen legalább egy, az érintett alrendszer-technológiában tapasztalt értékelője. Az értékelési eljárás kiterjed a kérelmező telephelyein tett értékelő szemlére is.

A határozatról értesíteni kell a kérelmezőt. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

5.5. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozók vállalják, hogy teljesítik a jóváhagyott minőségirányítási rendszerből fakadó kötelezettségeiket, és fenntartják azt oly módon, hogy megőrizték megfelelő és hatékony voltát.

Folyamatosan tájékoztatniuk kell a minőségirányítási rendszert jóváhagyó bejelentett szervezetet minden olyan jelentős változásról, amely érinti az ÁME követelményeinek az alrendszer általi teljesítését.

A bejelentett szervezetnek értékelnie kell a javasolt módosításokat, és el kell döntenie, hogy a módosított minőségirányítási rendszer továbbra is eleget tesz-e az 5.2. pontban említett követelményeknek, vagy újbóli értékelésre van szükség.

A határozatáról értesíti a kérelmezőt. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

6. A minőségirányítási rendszer(ek) felügyelete a bejelentett szervezet felelőssége alatt

6.1. A felügyelet célja annak ellenőrzése, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó kellően eleget tesz-e a jóváhagyott minőségirányítási rendszer(ek)ből eredő kötelezettségeinek.

6.2. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó köteles megküldeni (vagy megküldetni) az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek az ehhez szükséges összes dokumentumot, ideértve az alrendszerrel kapcsolatos megvalósítási terveket és műszaki feljegyzéseket (amennyiben azok a kérelmezőknek az alrendszerben való közreműködésére vonatkoznak), különösen az alábbiakat:

- a minőségirányítási rendszer dokumentációja, ideértve az alábbiak biztosítása érdekében végrehajtott konkrét intézkedéseket:
 - az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében megfelelően és pontosan meghatározták-e az egész alrendszer megfelelőségére vonatkozó irányítás átfogó felelősségeit és hatásköreit;
 - minden kérelmező esetében:
 - a minőségirányítási rendszer megfelelő kezelése az alrendszer szintű integráció elérése érdekében,
 - a minőségirányítási rendszer (összeszerelésre és telepítésre is kiterjedő) gyártási részében előírt minőségügyi feljegyzések, köztük vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítéseiről szóló jelentések stb.

6.3. A bejelentett szervezet rendszeres időközönként felülvizsgálja, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó fenntartja és alkalmazza-e a minőségirányítási rendszert, és felülvizsgálati jelentést nyújt be számukra. Ha azok tanúsított minőségirányítási rendszert működtetnek, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a felülvizsgálat során.

A felülvizsgálatokat évente legalább egyszer kell elvégezni, legalább egy felülvizsgálatnak pedig a 8. pontban említett EK-hitelesítési eljárás tárgyát képező alrendszerrel kapcsolatos tevékenységek (gyártás, összeszerelés és telepítés) elvégzésekor kell megtörténnie.

6.4. Emellett a bejelentett szervezet szűrőpróbaszerű bejárásokat tehet a kérelmező(k) megfelelő telephelyein. E bejárások alkalmával a bejelentett szervezet teljes vagy részleges felülvizsgálatot végezhet, és tesztek végezhet, vagy végeztethet el annak ellenőrzése érdekében, hogy a minőségirányítási rendszer megfelelően működik-e a szükséges helyeken. Vizsgálati és – adott esetben – felülvizsgálati, illetve tesztjelentést készít a kérelmező(k) számára.

6.5. Ha az ajánlatkérő által kiválasztott és az EK-hitelesítésért felelős bejelentett szervezet nem végzi el az érintett minőségirányítási rendszer(ek) egészének felülvizsgálatát, koordinálnia kell az azon feladat elvégzéséért felelős bármely más bejelentett szervezet felügyeleti tevékenységét az alábbiak érdekében:

- biztosítani kell, hogy megfelelően végrehajtják az alrendszerek integrálásával kapcsolatos különböző minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolódási pontok kezelését;
- az ajánlatkérővel közösen össze kell gyűjtenie az értékelés azon elemeit, amelyek a különböző minőségirányítási rendszerek következetességének és átfogó felülvizsgálatának szavatolásához szükségesek.

Ez az összehangolás kiterjed a bejelentett szervezet alábbiakkal kapcsolatos jogaira:

- a más bejelentett szervezetek által kibocsátott összes (jóváhagyási és felügyeleti) dokumentáció kézhezvétele;
- jelenlét a 6.3. pontban említett felügyeleti vizsgálatoknál;
- a 6.4. pontban említett további vizsgálatok kezdeményezése a saját felelőssége alatt és a többi bejelentett szervezettel együtt.

7. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek ellenőrzési, felülvizsgálati és felügyeleti célokból bejárási joggal kell rendelkeznie az építési területekre, gyártóüzemekbe, összeszerelési és telepítési helyekre, raktárhelyiségekbe és adott esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekben, általánosabban pedig minden olyan létesítménybe, ahová szükségesnek tartja a feladatai elvégzése érdekében, a kérelmezőnek az alrendszerre irányuló projektben való konkrét közreműködésének megfelelően.

8. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és a fővállalkozónak az utolsó alrendszer gyártásától számított 10 évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé kell tenniük az alábbiakat:

- az 5.1. pont második albekezdésének második francia bekezdésében említett dokumentáció;
- az 5.5. pont második albekezdésében hivatkozott módosítás;
- a bejelentett szervezet 5.4., 5.5. és 6.4. pontban említett határozatai és jelentései.

9. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet a típusvizsgálat, valamint a minőségirányítási rendszer(ek) jóváhagyása és felülvizsgálata alapján kiállítja a megfelelőségi tanúsítványt az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállambeli felügyeleti hatóság számára, amelyben az alrendszer található, illetve üzemel.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információkat kell tartalmaznia.

10. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kötelezően kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információkat, és különösen az alábbiakat:

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum;
- az alrendszerbe beépített, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek felsorolása;
- a megfelelőségi és – adott esetben – alkalmazhatósági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyekkel az említett rendszerelemeknek rendelkezniük kell az irányelv 13. cikkével összhangban, adott esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszerek jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérvé;
- az alrendszer karbantartásával, annak használati feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem;
- a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű megfigyeléssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem;

- az alrendszer típusvizsgálati tanúsítványa és az SB modulban meghatározott kísérő műszaki dokumentáció;
- a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt);
- a bejelentett szervezet 9. pontban említett, hitelesítési, illetve számítási feljegyzésekkel kísért és általa aláírt megfelelési tanúsítványa, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és adott esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat.

A tanúsítványhoz mellékelni kell a hitelesítéssel kapcsolatban kiállított, a 6.3. és 6.4. pontokban említett vizsgálati és ellenőrzési jelentéseket, különösen az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartást.

11. Valamennyi bejelentett szervezet köteles közölni a többi bejelentett szervezettel a minőségirányítási rendszerre vonatkozóan kiadott, visszavont vagy elutasított jóváhagyásokkal kapcsolatos adatokat.

A többi bejelentett szervezet, kérésre másolatokat kaphat a minőségirányítási rendszerhez kiadott jóváhagyásokról.

12. A megfelelési tanúsítványt kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek.

A közösségbeli ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációt, és további három évig azt kérésre meg kell küldenie bármely más tagállamnak.

F.3.3. SF modul: TermékHITELESÍTÉS

1. Ez a modul azt az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az infrastruktúra vagy a járművek alrendszer, amely számára egy bejelentett szervezet már kiadott típusvizsgálati tanúsítványt:

- megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek eleget tettek,
 - megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek,
- és üzembe helyezhető.

2. Az ajánlatkérő kérelmezi az alrendszer (termékHITELESÍTÉS útján történő) EK-hitelesítését a választása szerinti bejelentett szervezettől. E modul szempontjából „ajánlatkérő” „az alrendszer irányelvben meghatározott ajánlatkérője vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője”.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének neve és címe;
- a műszaki dokumentáció.

3. Az eljárás említett részén belül az ajánlatkérő ellenőrzi és tanúsítja, hogy az érintett alrendszer összhangban van a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típussal, és eleget tesz a rá vonatkozó ÁME-nek.

A bejelentett szervezet elvégzi az eljárást azzal a feltétellel, hogy az értékelés előtt kibocsátott típusvizsgálati tanúsítvány érvényben marad a kérelem tárgyát képező alrendszer esetében.

4. Az ajánlatkérőnek meg kell tennie minden ahhoz szükséges intézkedést, hogy a gyártási folyamat (ideértve az átjárhatóságot biztosító rendszerelemek fővállalkozók általi összeszerelését és integrálását azok megbízása esetén) biztosítsa, hogy az alrendszer megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME rá vonatkozó követelményeinek. A „fővállalkozó” kifejezés olyan társaságokra utal, amelyek tevékenysége hozzájárul az ÁME alapvető követelményeinek teljesüléséhez. Vonatkozhat az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős társaságra vagy az alrendszerre irányuló projektnek csak egy részébe bevont (például az alrendszer összeszerelését vagy telepítését végző) más társaságokra.

5. A kérelemnek lehetővé kell tennie az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének, karbantartásának és üzemeltetésének megértését, és lehetővé kell tennie a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az értékelendő ÁME követelményeinek való megfelelést.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a jóváhagyott típussal kapcsolatos műszaki dokumentáció, ideértve az SB modulban meghatározott eljárás végrehajtása után kibocsátott típusvizsgálati tanúsítványt;

továbbá – amennyiben e dokumentáció nem tartalmazza – a következőket:

- az alrendszer általános leírása, átfogó terve és felépítése;
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás;
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, szerkezeti egységek, áramkörök stb.;
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció;
- az alkalmazott műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat;
- a fenti előírások használatát igazoló minden bizonyíték, különösen ahol nem alkalmazzák teljes mértékben ezeket az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket;
- bizonyíték arra, hogy a gyártási fázis megfelel a Szerződésből eredő más rendeleteknek (a tanúsítványokkal együtt);
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek;
- a megfelelőségről vagy alkalmazhatóságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket biztosítani kell az említett rendszerelemekhez, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem;
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása.

Ha az ÁME további információkat ír elő a műszaki dokumentáció számára, azokat bele kell foglalni.

6. A bejelentett szervezet először megvizsgálja a kérelmet a típusvizsgálat érvényessége és a típusvizsgálati tanúsítvány szempontjából.

Ha a bejelentett szervezet úgy véli, hogy a típusvizsgálati tanúsítvány már nem érvényes vagy nem megfelelő, és új típusvizsgálati tanúsítványt kell kibocsátani, megindokolja a határozatát.

A bejelentett szervezet elvégzi a megfelelő vizsgálatokat és tesztek annak ellenőrzése érdekében, hogy az alrendszer megfelel-e a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek. A bejelentett szervezet megvizsgálja és teszteli a 4. pont szerint sorozattermékként gyártott alrendszereket.

7. Hitelesítés az összes (sorozattermékként gyártott) alrendszer vizsgálatával és tesztelésével

7.1. A bejelentett szervezet elvégzi a tesztek, ellenőrzések és hitelesítési vizsgálatokat az ÁME előírásai szerint sorozatban gyártott alrendszerek megfelelőségének biztosítása érdekében. A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések kiterjednek az ÁME által előírt fázisokra is.

7.2. Minden egyes (sorozatban gyártott) alrendszert egyedileg meg kell vizsgálni, tesztelni és hitelesíteni kell a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME rá vonatkozó követelményeinek való megfelelés igazolása érdekében. Amikor az ÁME (vagy az ÁME-ben idézett európai szabvány) nem ír elő valamely tesztet, a vonatkozó európai előírások vagy egyenértékű tesztek alkalmazandók.

8. A bejelentett szervezet megállapodik az ajánlatkérővel (és a fővállalkozóval), hogy mely helyeken végzik el a tesztek, és arról, hogy az alrendszer végső vizsgálatát és – ha azt az ÁME előírja – a teljes üzemi körülmények melletti tesztek és érvényesítéseket az ajánlatkérő végzi el a bejelentett szervezet közvetlen felügyelete és jelenléte mellett.

A bejelentett szervezet ellenőrzési és hitelesítési célokból bejárási joggal rendelkezik a gyártóüzemekbe, összeszerelési és telepítési helyekre, és adott esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekben, az ÁME által előírt feladatai elvégzése érdekében.

9. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet kiállítja a megfelelőségi nyilatkozatot az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot az alrendszer helye vagy működése szerinti tagállam felügyeleti hatósága számára.

A bejelentett szervezet e tevékenységeinek alapja a típusvizsgálat és az összes sorozatban gyártott terméken elvégzett, a 7. pontban jelzett és az ÁME-ben, illetve a vonatkozó európai előírásokban előírt tesztek, hitelesítések és ellenőrzések.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információkat kell tartalmaznia.

10. A bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelvek 18. cikkének (3) bekezdésében található információkat, és különösen az alábbiakat:

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum;

- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás;
- az alrendszerbe beépített, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek felsorolása;
- a megfelelőségi és – adott esetben – az alkalmazhatósági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket az említett rendszerelemekhez biztosítani kell az irányelv 13. cikkével összhangban, adott esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszerek jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérvé;
- az alrendszer karbantartásával, annak használati feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem;
- a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű megfigyeléssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem;
- az alrendszer típusvizsgálati tanúsítványa és az SB modulban meghatározott kísérő műszaki dokumentáció;
- a bejelentett szervezet 9. pontban említett, vonatkozó számítási feljegyzésekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi tanúsítványa, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és adott esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat. Amennyiben indokolt, a tanúsítványt a hitelesítéssel kapcsolatban kiállított vizsgálati és ellenőrzési jelentéseknek kell kísérniük.

11. A megfelelőségi tanúsítványt kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek.

Az ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációt, és további három évig azt kérésre meg kell küldenie bármely más tagállamnak.

F.3.4. SG modul: Az egységek hitelesítése

1. Ez a modul az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak meghatalmazott közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az infrastruktúra vagy jármű alrendszer:

- megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek eleget tettek,
- megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek, és üzembe helyezhető.

2. Az ajánlatkérő kérelmezi az alrendszer (egységek hitelesítése útján történő) EK-hitelesítését a választása szerinti bejelentett szervezettől. E modul szempontjából „ajánlatkérő” „az alrendszer irányelvben meghatározott ajánlatkérője vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője”.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének neve és címe;
- a műszaki dokumentáció.

3. A műszaki dokumentációnak lehetővé kell tennie az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének és üzemeltetésének értelmezését, valamint az ÁME rendelkezéseinek való megfelelés értékelését.

A műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

- az alrendszer általános leírása, annak átfogó terve és felépítése;
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás;
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, szerkezeti egységek, áramkörök stb.;
- az alrendszer tervezésével és gyártásával kapcsolatos információk, valamint a karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok;
- az alkalmazott műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat;
- a fenti előírások használatát igazoló minden szükséges bizonyíték, különösen ha nem alkalmazzák teljes mértékben az európai előírásokat és a vonatkozó rendelkezéseket;
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek felsorolása;
- a megfelelőségről vagy alkalmazhatóságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket biztosítani kell az említett rendszerelemekhez, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem;
- a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt);
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció;
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása;
- az alrendszer használati feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.);
- az alrendszer karbantartásával kapcsolatos karbantartási feltételek és műszaki dokumentáció;
- az alrendszer gyártásánál, karbantartásánál és üzemeltetésénél figyelembe veendő összes műszaki követelmény;
- az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei;
- minden egyéb megfelelő műszaki bizonyíték, amely képes szemléltetni, hogy a korábbi ellenőrzéseket vagy tesztek sikeresen elvégezték független és illetékes szervezetek, összehasonlítható feltételek mellett.

Ha az ÁME további információkat ír elő a műszaki dokumentáció számára, azokat bele kell foglalni.

4. A bejelentett szervezetnek meg kell vizsgálnia az alkalmazást és a műszaki dokumentációt, és azonosítani kell azokat az elemeket, amelyeket az ÁME és az európai előírások vonatkozó rendelkezései szerint terveztek meg, illetve az azok figyelembe vétele nélkül tervezett elemeket.

A bejelentett szervezet megvizsgálja az alrendszert, és ellenőrzi, hogy elvégezték-e a megfelelő és szükséges tesztek annak megállapítására, hogy amennyiben kiválasztották a megfelelő európai előírásokat, ezeket ténylegesen alkalmazták-e, illetve hogy az elfogadott megoldások teljesítik-e az ÁME követelményeit, amikor a vonatkozó európai előírásokat nem alkalmazták.

A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések kiterjednek az ÁME által előírt következő fázisokra:

- átfogó terv;

- az alrendszer felépítése, ezen belül különösen – ha alkalmazható – az építőmérnöki tevékenységek, a rendszerelemek összeszerelése és a végső beállítások;
- az alrendszer végellenőrzése;
- és amennyiben az ÁME meghatározza, a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés.

A bejelentett szervezet figyelembe veheti a más szervezetek vagy a kérelmező (vagy a kérelmező nevében eljáró más személy) által, összehasonlítható feltételek mellett sikeresen elvégzett vizsgálatokat, ellenőrzéseket vagy tesztekhez igazoló dokumentumokat, ha ezt a vonatkozó ÁME előírja. Az ellenőrzések és tesztek feltételeinek meg kell egyeznie a bejelentett szervezet által az alvállalkozói tevékenységeknél figyelembe vett feltételekkel.

A bejelentett szervezet ezután eldönti, hogy felhasználja-e ezeknek az ellenőrzéseknek vagy teszteknek az eredményeit.

A bejelentett szervezet által összegyűjtött bizonyítékoknak, alkalmasnak és elegendőnek kell lenniük az ÁME követelményeinek való megfelelés, továbbá annak igazolására, hogy az összes előírt és megfelelő ellenőrzést és tesztet végrehajtották.

A tesztek vagy ellenőrzések végrehajtása előtt meg kell állapítani, hogy a többi féltől származó mely bizonyítékokat használják fel, mivel a bejelentett szervezet úgy dönthet, hogy a tesztek vagy ellenőrzések végrehajtása közben saját maga végzi el azok értékelését, szemrevételezését vagy felülvizsgálatát.

Az ilyen egyéb bizonyítékok terjedelmét dokumentált elemzéssel kell igazolni, többek között az alábbiakban felsorolt tényezők használatával.

A bejelentett szervezet megvizsgálja az alrendszerrel kapcsolatos feladat különböző részeit, és annak végzése előtt, közben és annak befejezésekor megállapítja a következőket:

- az alrendszer és különböző részeinek kockázati és biztonsági vonzatai;
- a meglévő berendezések és rendszerek használatával kapcsolatban:
 - a korábbival azonos módon használják;
 - korábban is használták, de az új munkálatok közbeni használathoz igazították;
- meglévő tervek, technológiák, anyagok és gyártási eljárások használata;
- tervezéssel, gyártással, teszteléssel és megbízásokkal kapcsolatos intézkedések;
- üzemeltetési és szervizelési feladatok;
- más illetékes szervezetek által kiadott, korábbi jóváhagyások;
- más érintett szervezetek meghatalmazása:
 - a bejelentett szervezet figyelembe veheti az EN 45004 szabvány szerinti, érvényes meghatalmazást, ha nincs érdeklődés, a meghatalmazás az elvégzendő tesztelésre vonatkozik és érvényben van;
 - amennyiben nincs hivatalos meghatalmazás, a bejelentett szervezetnek igazolnia kell, hogy ellenőrizte a szakképzettség, a függetlenség, a tesztelési és anyagkezelési eljárások, a létesítmények és berendezések, továbbá egyéb, az alrendszer létrehozásához szükséges eljárások szabályozására szolgáló rendszereket;
 - a bejelentett szervezet minden esetben megállapítja az intézkedések megfelelőségét, és meghatározza, hogy milyen szintű jelenlét szükséges;
- az f. modulal összhangban álló homogén tételek és rendszerek használata.

Az igazolást a műszaki dokumentációhoz kell mellékelni.
Minden esetben a bejelentett szervezet viseli a végső felelősséget.

5. A bejelentett szervezet megállapodik az ajánlatkérővel, hogy mely helyeken végzik el a tesztek, és hogy az alrendszer végellenőrzését és – ha azt az ÁME előírja – a teljes üzemi körülmények melletti tesztek az ajánlatkérő végzi el a bejelentett szervezet közvetlen felügyelete alatt és részvétele mellett.

6. A bejelentett szervezet tesztelési és hitelesítési célokból bejárási joggal rendelkezik a tervezés helyszínére, az építési területekre, a gyártóüzemekbe, az összeszerelési és telepítési helyekre, és adott esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, az ÁME által előírt feladatok elvégzése érdekében.

7. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet az ÁME, illetve a vonatkozó európai előírások által megkövetelt tesztek, hitelesítések és ellenőrzések végrehajtása alapján kiállítja a megfelelőségi tanúsítványt az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállambeli felügyeleti hatóság számára, amelyben az alrendszer található, illetve üzemel.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információkat kell tartalmaznia.

8. A bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információkat, és különösen az alábbiakat:

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum;
- az alrendszerbe beépített, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek felsorolása;
- a megfelelőségi és – adott esetben – az alkalmazhatósági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket az említett rendszerelemekhez biztosítani kell az irányelv 13. cikkével összhangban, adott esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszerek jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérve;
- az alrendszer karbantartásával, annak használati feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem;
- a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű megfigyeléssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem;
- a bejelentett szervezet 7. pontban említett, hitelesítési, illetve vonatkozó számítási feljegyzésekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi tanúsítványa, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és adott esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat; a tanúsítványhoz, ha releváns, csatolni kell a hitelesítés kapcsán összeállított felügyeleti és auditálási jelentéseket;
- a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt);
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás.

9. A megfelelőségi igazolást kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek. Az ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációt, és további három évig azt kérésre meg kell küldenie bármely más tagállamnak.

F.3.5. SH2 modul: Teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal

1. Ez a modul az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak meghatalmazott közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az infrastruktúra vagy jármű alrendszer:

- megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek eleget tettek,
 - megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek,
- és üzembe helyezhető.

2. A bejelentett szervezet elvégzi az eljárást, ideértve az alrendszer tervvizsgálatát, azzal a feltétellel, hogy az ajánlatkérő és a bevont fővállalkozó eleget tesz a pont által előírt kötelezettségeknek. E modul szempontjából „ajánlatkérő” „az alrendszer irányelvben meghatározott ajánlatkérője vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője”.

A "fővállalkozó" kifejezés olyan társaságokra utal, amelyek tevékenysége hozzájárul az ÁME alapvető követelményeinek teljesüléséhez. Ez azt a társaságot érinti, amely:

- felelős az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért);
- az alrendszerre irányuló projektbe csak részlegesen bevont (például az alrendszer tervezését, összeállítását vagy telepítését végző) más társaságok.

Nem vonatkozik a részegységeket és az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket szállító gyártói alvállalkozókra.

3. Az EK-hitelesítési eljárás alá vont alrendszer esetében az ajánlatkérő, vagy megbízása esetén a fővállalkozó, jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtet az 5. pontban meghatározott tervezés, gyártás, illetve végtermék-ellenőrzés és vizsgálat esetében, és ez a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

Az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért) felelős fővállalkozónak minden esetben jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie a tervezés, gyártás és a végtermék-ellenőrzés és -tesztelés területén, amely a 6. pontban meghatározott felügyelet alá tartozik.

Amennyiben maga az ajánlatkérő felelős az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért), vagy az ajánlatkérőt közvetlenül bevonják a tervezésbe, illetve a gyártásba (az összeszerelést és telepítést is ideértve), jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie e tevékenységekkel kapcsolatban, amely a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

A csak az összeszerelésbe és telepítésbe bevont kérelmezők csak jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtethetnek a gyártás, valamint a termék végső ellenőrzése és tesztelése területén.

4. EK-hitelesítési eljárás

4.1. Az ajánlatkérőnek a választása szerinti bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtania az alrendszer (a tervvizsgálatot tartalmazó teljes minőségirányítási rendszeren keresztül történő) EK-hitelesítésére vonatkozóan, ideértve a minőségirányítási rendszerek felügyeletének 5.4. és 6.6. pont szerinti összehangolását. Az ajánlatkérőnek tájékoztatnia kell a bevont gyártókat erről a választásáról és a kérelemről.

4.2. A kérelemnek lehetővé kell tennie az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének, karbantartásának és üzemeltetésének megértését, és az ÁME rendelkezéseinek való megfelelés értékelését.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének neve és címe;
- a műszaki dokumentáció, ideértve a következőket:
 - az alrendszer általános leírása, átfogó terve és felépítése,
 - az alkalmazott műszaki tervezési előírások, ideértve az európai előírásokat,
 - a fenti előírások használatát igazoló minden szükséges bizonyíték, különösen ha nem alkalmazzák teljes mértékben az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
- a tesztprogram,
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek felsorolása,
- a megfelelésségről vagy alkalmazhatóságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket biztosítani kell a rendszerelemekhez, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
- a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont összes gyártó felsorolása,
- az alrendszer használati feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
- az alrendszer karbantartásával kapcsolatos karbantartási feltételek és műszaki dokumentáció,
- az alrendszer gyártásánál, karbantartásánál és üzemeltetésénél figyelembe veendő összes műszaki követelmény;
- annak ismertetése, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő, illetve a fővállalkozó milyen minőségirányítási rendszerrel rendelkezik az 5.2. pontban említett összes fázisra vonatkozóan, és bizonyítani kell annak hatékonyságát;
- a minőségirányítási rendszerek jóváhagyásáért és felülvizsgálatáért felelős bejelentett szervezet.

4.3. Az ajánlatkérő bemutatja a megfelelő laboratóriuma által, vagy megbízásából elvégzett vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, köztük a kötelező típusvizsgálatok, eredményeit. A tesztek eredményeinek bemutatása történhet a kérelemmel egy időben vagy később is.

4.4. A bejelentett szervezet megvizsgálja a tervvizsgálattal kapcsolatos kérelmet, és értékeli a tesztek eredményeit. Amennyiben a terv megfelel az irányelv és a rá vonatkozó ÁME előírásainak, tervvizsgálati tanúsítványt bocsát ki a kérelmező részére. A tanúsítvány tartalmazza a tervvizsgálat végkövetkeztetéseit, érvényességének feltételeit, a vizsgált terv azonosításához szükséges adatokat és – ha szükséges – az alrendszer működésének ismertetését.

Ha az ajánlatkérő tervvizsgálati tanúsítvány iránti kérelmét elutasítják, a bejelentett szervezetnek részletesen meg kell indokolnia az ilyen elutasítást.

Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.

4.5. A gyártási fázis során a kérelmező köteles tájékoztatni a tervvizsgálati tanúsítvánnyal kapcsolatos műszaki dokumentációt megőrző bejelentett szervezetet minden olyan módosításról, amely érintheti az ÁME követelményeinek való megfelelést vagy az alrendszer előírt használati körülményeit. Ilyen esetekben az alrendszerhez további jóváhagyás szükséges. Ilyen esetben a bejelentett szervezetnek csak a módosításokra vonatkozó és azokhoz szükséges vizsgálatokat és tesztekkel kell elvégeznie. Ez a további jóváhagyás az eredeti tervvizsgálati tanúsítvány kiegészítéseként, illetve a régi tanúsítvány visszavonását követő új tanúsítvány kiadásával adható meg.

5. Minőségirányítási rendszer

5.1. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és megbízása esetén a fővállalkozónak az általa kiválasztott bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtania minőségirányítási rendszereinek értékelésére vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a tervezett alrendszerrel kapcsolatos minden vonatkozó információ;
- a minőségirányítási rendszer dokumentációja.

Az alrendszerre irányuló projektnek csak egy részébe bevont személyeknek csak a vonatkozó résszel kapcsolatban kell információt benyújtaniuk.

5.2. Az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó minőségirányítási rendszerének biztosítania kell, hogy az alrendszer teljességében megfeleljen az ÁME előírásainak.

Az egyéb vállalkozók minőségirányítási rendszereinek biztosítaniuk kell, hogy az alrendszerhez való hozzájárulásuk megfeleljen az ÁME követelményeinek.

Minden, a kérelmezők által elfogadott elemet, követelményt és rendelkezést módszeresen és rendszerezetten dokumentálni kell írásban rögzített politikák, eljárások, valamint utasítások formájában. A minőségirányítási rendszer dokumentációjának biztosítania kell a minőségpolitikák és a minőségügyi eljárások – így például a minőségügyi programok, tervek, kézikönyvek és feljegyzések – általános megértését.

A rendszernek különösen az alábbi tételek megfelelő leírását kell tartalmaznia:

- az összes kérelmező esetében:
 - minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés,
 - az alkalmazandó megfelelő gyártási, minőségellenőrzési és minőségirányítási technikák, folyamatok és módszeres intézkedések,

- a tervezés, gyártás, összeszerelés és telepítés előtt, közben és után elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága,
- minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítéséről szóló jelentések stb.,
- a fővállalkozó esetében, amennyiben az vonatkozik az alrendszer tervezéséhez való hozzájárulására:
 - az alkalmazandó műszaki tervezési előírások, ideértve az európai előírásokat, és amennyiben az európai előírásokat nem alkalmazzák teljes egészében, akkor azok az eszközök, amelyeket felhasználnak az ÁME alrendszerre vonatkozó előírásai betartásának biztosítására,
 - a tervezésre vonatkozó ellenőrzési és hitelesítési technikák, folyamatok és módszeres intézkedések, amelyeket az alrendszer tervezésénél használnak fel,
 - a terv és az alrendszer előírt minőségének elérését és a minőségirányítási rendszernek az összes fázisban (a gyártást is ideértve) való hatékony működését figyelemmel kísérő eszközök;
- továbbá az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében:
 - az irányítás felelősségei és hatáskörei az alrendszer általános minőségével, és különösen az alrendszer integrációjának irányításával kapcsolatban.

A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések a következő fázisok mindegyikére vonatkoznak:

- átfogó terv;
- az alrendszer felépítése, ezen belül különösen az építőmérnöki tevékenységek, a rendszerelemek összeszerelése és végső beállítások;
- az alrendszer végellenőrzése;
- és, amennyiben az ÁME meghatározza, a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés.

5.3. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezet megvizsgálja, hogy az alrendszer összes, az 5.2. pontban említett fázisát kellő mértékben és megfelelően lefedi-e a kérelmezők minőségirányítási rendszereinek jóváhagyása és felügyelete.

Ha egynél több minőségirányítási rendszerre alapozzák, hogy az alrendszer megfelel-e az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezetnek különösen meg kell vizsgálnia, hogy:

- egyértelműen dokumentálják-e a minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolatokat és kapcsolódási pontokat;
- és hogy a fővállalkozó esetében kellően és megfelelően meghatározták-e a teljes alrendszer megfelelőségének irányításával kapcsolatos átfogó felelősségeket és hatásköröket.

5.4. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek értékelnie kell a minőségirányítási rendszert annak meghatározása érdekében, hogy az eleget tesz-e az 5.2. pont követelményeinek. Feltételezi a követelményeknek való megfelelést, ha a kérelmező olyan EN/ISO 9001–2000 minőségbiztosítási rendszert valósít meg a tervezés, előállítás, végtermék-ellenőrzés és -vizsgálat esetében, amely figyelembe veszi annak az alrendszernek a különös jellemzőit, amely esetében megvalósítják. Ha valamely kérelmező tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a vizsgálat során.

Az ellenőrzésnek – a kérelmezőnek az alrendszerben való konkrét közreműködését figyelembe véve – az érintett alrendszerre nézve specifikusnak kell lennie. Az ellenőrző csoportnak legyen legalább egy, az érintett alrendszer-technológiában tapasztalt értékelője. Az értékelési eljárás kiterjed a kérelmező telephelyein tett értékelő szemlére is.

A határozatról értesíteni kell a kérelmezőt. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

5.5. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozók vállalják, hogy teljesítik a jóváhagyott minőségirányítási rendszerből fakadó kötelezettségeiket, és fenntartják azt oly módon, hogy megőrizték megfelelő és hatékony voltát.

Folyamatosan tájékoztatnia kell a minőségirányítási rendszert jóváhagyó bejelentett szervezetet minden olyan jelentős változásról, amely érinti a követelmények alrendszer általi teljesítését.

A bejelentett szervezet értékeli a javasolt módosításokat, és eldönti, hogy a módosított minőségirányítási rendszer továbbra is eleget tesz-e az 5.2. pont követelményeinek, vagy újbóli értékelés szükséges.

A határozatról értesíti a kérelmezőt. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

6. A minőségirányítási rendszer(ek) felügyelete a bejelentett szervezet felelőssége alatt

6.1. A felügyelet célja annak ellenőrzése, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó kellően eleget tesz-e a jóváhagyott minőségirányítási rendszer(ek)ből eredő kötelezettségeinek.

6.2. Az ajánlatkérőnek és a bevont fővállalkozónak el kell küldenie (vagy küldetnie) az 5.1 pontban hivatkozott bejelentett szervezet részére a cél eléréséhez szükséges összes dokumentumot, különösen az alrendszerrel kapcsolatos megvalósítási terveket és műszaki feljegyzéseket (amennyiben azok a kérelmező alrendszerben való közreműködésére vonatkoznak), ideértve az alábbiakat:

- a minőségirányítási rendszer dokumentációja, ideértve az alábbiak biztosítása érdekében végrehajtott konkrét intézkedéseket:
 - az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében:
 - megfelelően és pontosan meghatározták-e az egész alrendszer megfelelőségére vonatkozó irányítás átfogó felelősségeit és hatásköreit,
 - minden kérelmező esetében:
 - a minőségirányítási rendszer megfelelő kezelése az alrendszer szintű integráció elérése érdekében,
 - a minőségirányítási rendszer tervezési részében előírt minőségügyi feljegyzések, például elemzések, számítások, tesztek stb. eredményei,
 - a minőségirányítási rendszer (összeszerelésre és telepítésre is kiterjedő) gyártási részében előírt minőségügyi feljegyzések, köztük vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képzéseiről szóló jelentések stb.

6.3. A bejelentett szervezet rendszeres időközönként felülvizsgálja, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó fenntartja és alkalmazza-e a minőségirányítási rendszert, és felülvizsgálati jelentést nyújt be számukra. Ha azok

tanúsított minőségirányítási rendszert működtetnek, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a felülvizsgálat során.

A felülvizsgálatokat évente legalább egyszer kell elvégezni, legalább egy felülvizsgálatnak pedig a 4. pontban említett EK-hitelesítési eljárás tárgyát képező alrendszerrel kapcsolatos tevékenységek (tervezés, gyártás, összeszerelés és telepítés) elvégzésekor kell megtörténnie.

6.4. A bejelentett szervezet szűrőpróbaszerű bejárásokat tehet a kérelmező(k) 5.2. pontban említett telephelyein. E bejárások alkalmával a bejelentett szervezet teljes vagy részleges felülvizsgálatot és tesztek végezhet, vagy végeztethet el, annak ellenőrzése érdekében, hogy a minőségirányítási rendszer megfelelően működik-e a szükséges helyeken. Vizsgálati és – adott esetben – felülvizsgálati, illetve tesztjelentést kell készítenie a kérelmező(k) számára.

6.5. Ha az ajánlatkérő által kiválasztott és az EK-tanúsításért felelős bejelentett szervezet nem végzi el az érintett minőségirányítási rendszer(ek) egészének 5. pont szerint felülvizsgálatát, össze kell hangolnia a feladat elvégzéséért felelős bármely más bejelentett szervezetek felügyeleti tevékenységét az alábbiak érdekében:

- biztosítani kell, hogy megfelelően végrehajtsák az alrendszerek integrálásával kapcsolatos különböző minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolódási pontok kezelését;
- az ajánlatkérővel közösen össze kell gyűjtenie az értékelés azon elemeit, amelyek a különböző minőségirányítási rendszerek következetességének és átfogó felülvizsgálatának szavatolásához szükségesek.

Ez az összehangolás kiterjed a bejelentett szervezet alábbiakkal kapcsolatos jogaira:

- a más bejelentett szervezetek által kibocsátott összes (jóváhagyási és felügyeleti) dokumentáció kézhezvétele;
- jelenlét az 5.4. pontban említett felügyeleti ellenőrzéseknél;
- az 5.5. pontban említett további ellenőrzések kezdeményezése a saját felelőssége alatt és a többi bejelentett szervezettel együtt.

7. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek ellenőrzési, felülvizsgálati és felügyeleti célokból bejárási joggal kell rendelkeznie az építési területekre, tervezési és gyártóüzemekbe, összeszerelési és telepítési helyekre, raktárhelyiségekbe és adott esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, általánosabban pedig minden olyan létesítménybe, ahova azt szükségesnek tartja a feladatai elvégzése érdekében, a kérelmezőnek az alrendszer projektjéhez való konkrét hozzájárulásával összhangban.

8. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és a fővállalkozónak az utolsó alrendszer gyártásától számított 10 évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé kell tenniük az alábbiakat:

- az 5.1. pont második albekezdésének második francia bekezdésében említett dokumentáció;
- az 5.5. pont második albekezdésében hivatkozott módosítás;
- a bejelentett szervezet 5.4., 5.5. és 6.4. pontban említett határozatai és jelentései.

9. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet a tervvizsgálat, valamint a minőségirányítási rendszer(ek) jóváhagyása és

felülvizsgálata alapján kiállítja a megfelelőségi tanúsítványt az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállambeli felügyeleti hatóság számára, amelyben az alrendszer található, illetve üzemel.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információkat kell tartalmaznia.

10. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kötelezően kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információkat, és különösen az alábbiakat:

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum;
- az alrendszerbe beépített, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek felsorolása;
- a megfelelőségi és – adott esetben – az alkalmazhatósági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket a rendszerelemekhez biztosítani kell az irányelv 13. cikkével összhangban, adott esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszer jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérve;
- a Szerződésből eredő más rendelkezések való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt);
- az alrendszer karbantartásával, annak használati feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem;
- a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű megfigyeléssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem;
- a bejelentett szervezet 9. pontban említett, hitelesítési, illetve számítási feljegyzésekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi tanúsítványa, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és adott esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat.

Indokolt esetben a tanúsítványt a hitelesítéssel kapcsolatban kiállított és a 6.4. és 6.5. pontokban említett vizsgálati és ellenőrzési jelentéseknek kell kísérniük:

- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás.

11. Valamennyi bejelentett szervezetnek közölnie kell a többi bejelentett szervezettel a minőségirányítási rendszerre és az EK-tervvizsgálati tanúsítványokra vonatkozóan kiadott, visszavont vagy elutasított jóváhagyásokkal kapcsolatos adatokat.

A többi bejelentett szervezet, kérésre másolatot kaphat az alábbiakról:

- a minőségirányítási rendszer jóváhagyásai és a kiadott további jóváhagyások, valamint
- a kiadott EK-tervvizsgálati tanúsítványok és azok kiegészítései.

12. A megfelelőségi igazolást kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek.

Az ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációt, és további három évig azt kérésre meg kell küldenie bármely más tagállamnak.

G. MELLÉKLET

Fenntartva

H. MELLÉKLET

Fenntartva

I. MELLÉKLET

Fenntartva

J. MELLÉKLET

Fenntartva

K. MELLÉKLET

Fenntartva

L. MELLÉKLET

A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME-ben nem meghatározott, vagy olyan szempontok, amelyekre európai szabályok vonatkoznak, vagy amelyek esetében tájékoztatni kell a nemzeti szabályokról

Infrastruktúra
Akadálymentes parkoló kialakítása (4.1.2.2. pont) (ez nem kizárólagosan tartalmazza a következőket: – a helyek száma, megközelíthetősége, elhelyezése, méretei, anyaga, színe, jelzése és megvilágítása).
Vezetősáv (4.1.2.3.2. pont)
A járófelületek csúszásmentessége (4.1.2.5. pont)
A kerekesszékesek által használható mosdók méretei és berendezése (4.1.2.7.1. pont)
Az állomások előudvarának megvilágítása (4.1.2.10. pont)
Vészvilágítás (4.1.2.10. pont)
Vizuális tájékoztatás (4.1.2.11.1. pont)
Biztonsági tájékoztatás és biztonsági utasítások (4.1.2.11.1. pont)
Figyelmeztető, kötelező és tiltó jelzések (4.1.2.11.1. pont)
Vészkijáratok és vészjelzők (4.1.2.13. pont)
Az utasáramlásnak megfelelő, szélességre vonatkozó követelmények (4.1.2.14. pont)
Lépcsőházak (4.1.2.15. pont)
Rámpák (4.1.2.17. pont)
Mozgólépcsők (4.1.2.17. pont)
Mozgójárdák (4.1.2.17. pont)
Minimális építési nyomtáv (4.1.2.18.2. pont)
A nyombővítés (4.1.2.18.2. pont)
A peronok biztonsági területének meghatározása és tapintható jelzése (4.1.2.19. pont)
A szintbeli vágányátjárók használata (4.1.2.22. pont)
A kerekesszéket használó személyek megközelíthető eszközzel való szállításának megszervezése egy nem megközelíthető állomás és az azonos útvonalon lévő következő megközelíthető állomás között (4.1.4. pont)
Járművek
Ügyféltájékoztatás (4.2.2.8.1. pont)
Biztonsági tájékoztatás és biztonsági utasítások (4.2.2.8.1. pont)
Figyelmeztető, kötelező és tiltó jelzések (4.2.2.8.1. pont)
Fogalommeghatározások
A fényvisszaverődés mérése (4.3. pont)
Szabványos nemzeti Braille-írás (4.3. pont)

M. MELLÉKLET

Hordozható kerekesszékek

M.1. Hatály

Ez a melléklet a hordozható kerekesszékek maximális tervezési határait határozza meg.

M.2. Jellemzők

Minimális műszaki követelmények:

- alpméretek
 - 700 mm szélesség plusz 50 mm mindkét oldalon a kéz számára mozgás közben
 - 1200 mm hossz plusz 50 mm a láb számára
- kerekek
 - a legkisebb keréknek egy vízszintesen 75 mm, függőlegesen 50 mm méretű hézagot kell áthidalnia.
- magasság
 - max. 1375 mm, mely megfelelő az utasok 95%-ának
- fordulókör
 - 1500 mm
- tömeg
 - a kerekesszék és a benne tartózkodó személy össztömege teljes terhelés mellett 200 kg (esetleges csomaggal együtt)
- az akadályok legyőzhető magassága és hasmagasság
 - az akadályok legyőzhető magassága: 50 mm (max.)
 - hasmagasság: 60 mm (min.)
- maximális biztonságos lejtő, amelyen a kerekesszék stabil marad:
 - dinamikus stabilitással kell rendelkeznie minden irányban 6 fokos szögig
 - statikus stabilitással kell rendelkeznie minden irányban (behúzott fékkel is) 9 fokos szögben

N. MELLÉKLET

A mozgáskorlátozott személyekkel kapcsolatos jelzések

N.1. Hatály

Ez a melléklet meghatározza az infrastruktúrán és a járműveken használandó speciális jelzéseket.

N.2. Az infrastruktúra jelzései

Az infrastruktúra mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó jelzéseinek méretét a következő képlettel kell kiszámítani:

- az írott és grafikus ábrák keretének minimális méretét a következő képlettel kell kiszámítani:

- olvasási távolság mm-ben, osztva 250-nel, szorozva 1,25-tel = a keret mérete mm-ben, ahol keretet használnak.

N.3. A járművek jelzései

A járműveken belül használt, mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó jelzések minimális oldalmérete 60 mm.

A járművek külsején használt, mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó jelzések minimális oldalmérete 85 mm.

N.4. A kerekesszékek nemzetközi jele

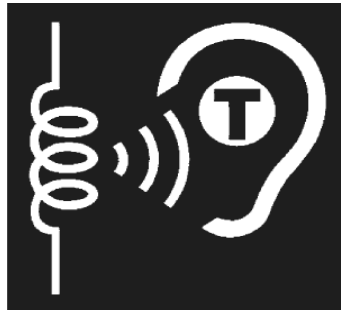
Az ISO 7000:2004 0100 ábrájával összhangban a kerekesszékekkel megközelíthető területeket azonosító "Gondoskodás a sérült és fogyatékos személyekről" jelentésű nemzetközi ábrának megfelelő jelzésnek a következő feltételeknek kell megfelelnie:

Szimbólum	Háttér
RAL 9003 fehér	RAL 5022 éjkék
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)

N.5. Az induktív hurok jelzése

Az induktív hurok elhelyezésére utaló jelzésnek meg kell felelnie az 1. ábrának és az alábbiaknak:

Szimbólum	Háttér
RAL 9003 fehér	RAL 5022 éjkék
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)



1. ábra

N.6. Segélyhívó / tájékoztató telefon jelzése

A segélyhívó és a tájékoztató telefon elhelyezésére utaló jelzésnek meg kell felelnie a 2. ábrának és az alábbiaknak:

Szimbólum	Háttér
RAL 9003 fehér	RAL 5022 éjkék
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)



2. ábra

N.7. A vészhívó jelzése

A vészhívó elhelyezésére utaló jelzésnek meg kell felelnie a 3. ábrának és az alábbiaknak:

Szimbólum	Háttér
RAL 9003 fehér	zöld
NCS S 0500-N	ennek megfelelően
C0 M0 Y0 K0	ISO 3864-1:2002, 11. fejezet



3. ábra

N.8. A megkülönböztetett ülések jelzése

Szimbólum	Háttér
RAL 9003 fehér	RAL 5022 éjkék
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)



4. ábra

**A pénzügyminiszter 7/2010. (III. 12.) PM rendelete
az egyszerűsített felszámolás során a felszámolói díj kiegészítéséhez nyújtott költségvetési
támogatás központi költségvetéssel történő elszámolásának szabályairól**

A csődeljárásról és a felszámolási eljárásról szóló 1991. évi XLIX. törvény 85. § (8) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján, a pénzügyminiszter feladat- és hatásköréről szóló 169/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. § a) pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

- 1. §** (1) A felszámoló díjának a csődeljárásról és a felszámolási eljárásról szóló 1991. évi XLIX. törvény (a továbbiakban: Cstv.) 59. § (5) bekezdésében meghatározott összegre való kiegészítése esetén a Fővárosi Bíróság Gazdasági Hivatala (a továbbiakban: Gazdasági Hivatal) – a felszámolást lefolytató bíróságnak a felszámoló nevéről, székhelyéről, számlaszámáról és a részére megállapított összegről szóló értesítése alapján – összesített kimutatást készít.
- (2) Az összesített kimutatásban – negatív tételként – külön soron kell feltüntetni a Cstv. 49/D. § (1) bekezdése alapján kezelt pénzösszeget.
- 2. §** (1) A Gazdasági Hivatal az 1. § (1) bekezdésében meghatározott összesített kimutatást a tárgynegyedévet követő hónap 15. munkanapjáig küldi meg az államháztartásért felelős miniszternek.
- (2) Az államháztartásért felelős miniszter az összesített kimutatás beérkezésétől számított 15 munkanapon belül intézkedik a kimutatás alapján járó pénzösszegnek a Magyar Államkincstárnál vezetett „10032000-01457058 Egyéb pénzügyi elszámolások” kiadási számláról a Gazdasági Hivatal részére történő átutalásáról.
- 3. §** (1) A Cstv. 59. § (6) bekezdésében meghatározott visszapótlás során a Gazdasági Hivatal a Magyar Államkincstárnál vezetett „10032000-01034004-000000000 Különleges bevételek” számla javára pótolja vissza az előző évben igénybe vett kiegészítő kifizetések összegét.
- (2) A visszapótlás tekintetében a fedezet akkor tekinthető biztosítottnak, ha a díjkiegészítési számlán – a visszapótlást követően – legalább 300 millió forint marad.
- 4. §** Ez a rendelet a kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.
- 5. §** Hatályát veszti az egyszerűsített felszámolás során nyújtott támogatás központi költségvetéssel történő elszámolásának és a támogatás folyósításának részletes szabályairól szóló 26/2001. (VII. 13.) PM rendelet.
- 6. §** (1) Az e rendelet hatálybalépését követő napon hatályát veszti az 5. §.
- (2) Ez a § az (1) bekezdésben meghatározott napot követő napon hatályát veszti.

Dr. Oszkó Péter s. k.,
pénzügyminiszter

A szociális és munkaügyi miniszter 6/2010. (III. 12.) SZMM rendelete a szociális és munkaügyi miniszter irányítása alá tartozó fejezeti kezelésű előirányzatok felhasználásáról

Az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 124. § (9) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján az államháztartás működési rendjéről szóló 292/2009. (XII. 19.) Korm. rendelet 2. § 6. pont p) alpontjában meghatározott feladatkörömben eljárva – a pénzügyminiszter feladat- és hatásköréről szóló 169/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. § a) pontjában meghatározott feladatkörében eljáró pénzügyminiszterrel egyetértésben – a következőket rendelem el:

1. Általános rendelkezések

- 1. §** (1) E rendelet hatálya
- a Magyar Köztársaság 2010. évi költségvetéséről szóló 2009. évi CXXX. törvény 1. számú melléklet XXVI. Szociális és Munkaügyi Minisztérium (a továbbiakban: minisztérium) fejezet 16. címe alatti fejezeti kezelésű előirányzatokra,
 - az előző évekről áthúzódó, a szociális és munkaügyi miniszter (a továbbiakban: miniszter) irányítása alá rendelt fejezeti kezelésű előirányzatok maradványára, továbbá
 - a minisztérium fejezet 16. címében az államháztartás működési rendjéről szóló 292/2009. (XII. 19.) Korm. rendeletben (a továbbiakban: Ámr.) foglaltak szerint megállapított évközi új előirányzatokra terjed ki.
- (2) Amennyiben az (1) bekezdés szerinti előirányzatok bármelyikének támogatási célú felhasználásáról jogszabály rendelkezik, e rendeletet az abban nem szabályozott kérdésekben alkalmazni kell.
- 2. §** E rendelet alkalmazásában
- bírálati bizottság:** a pályázatok és a pályázati rendszeren kívüli támogatási kérelmek (a továbbiakban együtt: támogatási igény) bírálatára, az azokkal kapcsolatos előzetes állásfoglalás kialakítására felkért vagy kijelölt bizottság, továbbá – pályázati eljárás esetén – a pályázatokat elbíráló kuratórium, kollégium, tanács;
 - előfinanszírozás:** a megítélt támogatás teljes összegének utólagos elszámolási kötelezettség melletti, előlegként történő folyósítása;
 - kedvezményezett:** az előirányzatból részesülő kérelmező, pályázó vagy egyéb – a kötelezettségvállalás alapján – jogosult természetes vagy jogi személy, illetve jogi személyiséggel nem rendelkező szervezet;
 - kezelő szervezet:** az 1. mellékletben felsorolt előirányzatok tekintetében a kötelezettségvállalásra, a kötelezettségvállalás ellenjegyzésére, a szakmai teljesítés igazolására, az utalványozásra, érvényesítésre, az utalvány ellenjegyzésére, a támogatás felhasználásának ellenőrzésére, a támogatási szerződéstől történő elállásra vagy a támogatási szerződés felmondására feljogosított szervezet;
 - kötelezettségvállaló:** a miniszter, továbbá az általa az Ámr. 109. § (7) bekezdése szerinti szabályzatban a támogatási szerződés aláírására feljogosított személy, ideértve a kezelő vagy lebonyolító szervezet képviselőjét ellátó személyt is;
 - lebonyolító szervezet:** a 2. mellékletben felsorolt előirányzatok tekintetében a támogatás továbbadására jogosult szervezet, amely ellátja az előirányzat felhasználásával összefüggő, külön megállapodásban rögzített feladatokat;
 - támogatási előleg:** az Ámr. 124. § (5) bekezdése szerinti forrás;
 - végző kedvezményezett:** az előirányzat terhére folyósított támogatás végző felhasználója.

2. Az előirányzatok támogatási célú felhasználásának általános szabályai

- 3. §** (1) A támogatási szerződés kedvezményezettje – a (2) bekezdésben foglalt kivétellel, illetve a támogatási szerződés kifejezett rendelkezése hiányában – a támogatás továbbadására nem jogosult.
- (2) A lebonyolító szervezetek a végző kedvezményezettek felé a támogatás továbbadására a lebonyolításra kötött szerződésben foglaltak szerint jogosultak.
- 4. §** A fejezeti kezelésű előirányzatok tartalmazzák a működtetésükkel járó valamennyi kezelési és lebonyolítási költséget, amelyek mértéke együttesen sem haladhatja meg az előirányzat 6%-át, azzal, hogy ezen belül a lebonyolítás céljából átadott előirányzat esetében a lebonyolító szervezetnél a feladat ellátásával kapcsolatos kiadásai fedezetére elkülönített hányad az Ámr. 111. § (3) bekezdés b) pontja szerinti mértéket nem haladhatja meg.

- 5. §** (1) A 16/51/5 „Roma telepeken élők lakhatási és szociális integrációs programja” előirányzat, valamint a 16/17 „Képzéssel támogatott közmunkaprogram” előirányzat esetében a tárgyévét követő év december 31-éig történő pénzügyi teljesítéssel vállalható kötelezettség.
- (2) Visszafizetési kötelezettség előírása mellett vállalható kötelezettség – az előirányzatok céljának megfelelően – az európai uniós tagsághoz kapcsolódó támogatással megvalósuló kiemelt projekteknek az európai uniós forrás lehívásáig felmerülő kiadásai megelőlegezése céljából. A visszafizetési kötelezettséget az európai uniós forrás beérkezésének üteme szerint kell teljesíteni. A kedvezményezett a támogatást akkor is köteles visszatéríteni, ha azt az európai uniós forrásból részére nem folyósítják.

3. A támogatási igény

- 6. §** (1) Pályázat alapján igényelhető támogatás meghívásos vagy nyílt pályázati eljárás keretében folyósítható. Meghívásos pályázat esetében pályázati hirdetmény közzétételére nem kerül sor, azonban a kiírás tényéről, a pályázat tárgyáról és a meghívottak köréről a minisztérium honlapján tájékoztatást kell adni.
- (2) Nyílt pályázat esetén pályázati hirdetmény tehető közzé azzal, hogy a teljes pályázati felhívást a minisztérium, továbbá a kezelő vagy lebonyolító szervezet által lefolytatott pályázati eljárás esetén a kezelő vagy lebonyolító szervezet honlapján közzé kell tenni. A pályázati hirdetmény
- a pályázat címét vagy megnevezését,
 - a támogató megnevezését,
 - a pályázat célját,
 - a pályázat nyílt vagy meghívásos jellegét,
 - a pályázat benyújtására jogosult vagy – szükség szerint – a pályázatból kizárt természetes és jogi személyek, valamint jogi személyiséggel nem rendelkező egyéb szervezetek meghatározását,
 - a pályázat benyújtásának határidejét,
 - az esetleges rendszerhasználati vagy regisztrációs (pályázati) díjat,
 - a teljes pályázati dokumentáció hozzáféréseinek helyét és módját, valamint
 - a rendelkezésre álló keretösszeget
- tartalmazza.
- (3) A pályázati felhívásban a pályázatra vonatkozóan megadott, illetve a hiánypótlás benyújtására meghatározott határidő elmulasztása esetén a pályázatot nem lehet befogadni.
- (4) A rendszerhasználati vagy regisztrációs (pályázati) díj összegét a miniszter állapítja meg azzal, hogy a díj összege pályázatonként nem haladhatja meg a 10 ezer forintot.
- 7. §** (1) A pályázatban csak egy támogatási cél jelölhető meg. A pályázati rendszerben támogatható programokhoz egyéb központi költségvetési forrásokból is igényelhető támogatás, erről azonban a pályázat benyújtójának külön nyilatkoznia kell, továbbá annak elnyeréséről a kedvezményezett köteles tájékoztatni a pályázat kiíróját.
- (2) A pályázati felhívásban kiköthető, hogy a pályázatot és valamennyi, a pályázati eljárás során keletkező dokumentumot elektronikus úton, a pályázati felhívásban meghatározottak szerint kell benyújtani.
- 8. §** A pályázati feltételek teljesítése nem jelent jogosultságot a pályázatban megjelölt összegű költségvetési támogatás igénybevételeire.
- 9. §** (1) A pályázat elbírálása bírálati bizottság javaslatára, a jogszabályokban rögzített, valamint a pályázati felhívásban közzétett szempontrendszer alapján történik. Ha a bírálati bizottság összetételét jogszabály nem állapítja meg vagy a miniszter ettől eltérően nem rendelkezik, a bírálati bizottság tagjait a kötelezettségvállaló jelöli ki, illetve kéri fel. A beérkezett pályázatokat a döntési javaslat megtétele céljából a bírálati bizottság részére a kötelezettségvállaló készíti elő, a pályázat benyújtási határidejét – hiánypótlás esetén a hiánypótlásra megállapított határidő leteltét – követő 10 napon belül.
- (2) A bírálati bizottság a pályázatokkal kapcsolatosan kialakított szakmai álláspontjára figyelemmel köteles a döntési javaslatát a pályázat benyújtási határidejétől – hiánypótlás esetén a hiánypótlásra megállapított határidő lejártának napjától – számított 30 napon belül elkészíteni.

- 10. §** (1) A pályázati rendszer kezelő vagy lebonyolító szervezettel történő működtetése esetén a bírálati bizottság javaslatát – annak megtételétől számított 10 napon belül, a miniszter által a támogatási szerződés megkötésére felhatalmazó engedélyező okirat kiállítása céljából – a kezelő vagy lebonyolító szervezet terjeszti fel a miniszternek.
- (2) A miniszter a bírálati bizottság javaslatáról annak felterjesztésétől számított 10 napon belül dönt. A pályázati rendszer kezelő vagy lebonyolító szervezettel történő működtetése esetén a miniszter – a támogatási szerződés megkötésére történő felhatalmazás céljából – engedélyező okiratot ad ki, melyet a döntésétől számított 5 napon belül megküld a kezelő vagy lebonyolító szervezetnek.
- (3) A kezelő vagy lebonyolító szervezet az engedélyező okirat alapján megkötí a támogatási szerződést vagy értesíti a pályázót a pályázata elutasításáról.
- 11. §** A pályázati keretet meghaladó igény esetén
- a) a pályázati felhívásnak megfelelő pályázatok versenyeztethetők, rangsorolhatók, elbírálásuk felfüggeszthető, benyújtójuknak szükség szerint kiegészítő adatszolgáltatás rendelhető el, továbbá a versenyeztetés, rangsorolás eredményeként a forráshiány miatt már nem finanszírozható pályázatok – esetleges tartaléklista képzése mellett – elutasíthatók, vagy
- b) a befogadott, de még el nem bírált pályázatok arányosan is teljesíthetők.
- 12. §** (1) A pályázati rendszeren kívüli támogatási kérelmet (a továbbiakban: támogatási kérelem) az Ámr. 109. § (7) bekezdése szerinti szabályzatban meghatározott formában, a miniszternek címezve kell benyújtani. A szabályzat támogatási kérelmekre vonatkozó rendelkezéseit a minisztérium a honlapján közzéteszi.
- (2) A támogatási kérelem elbírálása bírálati bizottság javaslatára, a támogatási kérelemben meghatározott támogatási cél, valamint a szakmai feladatleírásban és költségtervben foglaltak figyelembevételével történik.
- (3) A támogatási kérelmekkel kapcsolatos előzetes állásfoglalás kialakítására kijelölt vagy felkért bírálati bizottság legalább havonta ülésezik. A beérkezett támogatási kérelmeket a döntési javaslat megtétele céljából a bírálati bizottság részére a kötelezettségvállaló előkészíti.

4. A támogatási szerződés

- 13. §** (1) A támogatási igény benyújtásával egyidejűleg be kell nyújtani
- a) az igény benyújtójának az Ámr. 113. § (2) bekezdés c)–d) pontjában foglaltak szerinti, 30 napnál nem régebbi írásbeli nyilatkozatát,
- b) saját forrás meglétének előírása esetén az annak rendelkezésre állásának igazolására az Ámr. 113. § (3) bekezdésében előírtak szerint alkalmas, 30 napnál nem régebbi igazolást, nyilatkozatot vagy egyéb dokumentumot,
- c) pályázat esetén a pályázati felhívásban, támogatási kérelem esetén a 12. § (1) bekezdés szerinti szabályzatban a kérelem benyújtásával egyidejűleg benyújtandóként meghatározott egyéb iratot, illetve dokumentumot, ideértve az esetleges rendszerhasználati vagy regisztrációs (pályázati) díj megfizetéséről szóló igazoló szelvény vagy számlakivonat másolatát.
- (2) Legkésőbb a támogatási szerződés megkötésének napjáig be kell nyújtani
- a) az Ámr. 113. § (2) bekezdés a)–b) és e)–k) pontjában foglaltak szerinti írásbeli nyilatkozatokat, feltéve, hogy a nyilatkozatok megtételére a támogatási szerződés szövegébe foglalva nem kerül sor;
- b) a támogatni kért tevékenység jogszerű folytatására vonatkozó, illetve a támogatási igény benyújtójának jogosultságát igazoló alábbi iratokat:
- ba) egyéni vállalkozó esetén az egyéni vállalkozói igazolványnak a kiállító hatóság vagy közjegyző által hitelesített másolata, vagy az egyéni vállalkozói nyilvántartási száma,
- bb) a ba) alpont alá nem tartozó természetes személy esetén a tevékenység végzéséhez szükséges szakirányú végzettséget igazoló bizonyítvány, oklevél, egyéb okirat vagy a támogatásra való jogosultságot igazoló egyéb okirat közjegyző által hitelesített másolata,
- bc) gazdasági társaság esetén közjegyző által hitelesített aláírási címpéldány vagy ügyvéd által ellenjegyzett aláírásminta, vagy eredeti vagy a bank által hitelesített banki aláírás-bejelentő katon,
- bd) társadalmi szervezet, alapítvány, közalapítvány, egyház, egyházi jogi személy esetén 60 napnál nem régebbi, a bíróság által kiadott, hatályos adatokat tartalmazó kivonat, továbbá közjegyző által hitelesített aláírási címpéldány, vagy eredeti vagy a bank által hitelesített banki aláírás-bejelentő katon,

- be) egyházi jogi személy külön bírósági nyilvántartásba nem vett, jogi személyiséggel csak az egyház alapszabályából eredően rendelkező szervezeti egysége esetén az egyházi jogi személy képviselőjének nyilatkozata a támogatási igény benyújtója képviseleti jogosultságának fennállásáról, továbbá közjegyző által hitelesített aláírási címpéldány, vagy eredeti vagy a bank által hitelesített banki aláírás-bejelentő kárton,
- bf) települési önkormányzat vagy önkormányzati fenntartású intézmény esetén a szerződés megkötésére jogosult személy képviseleti jogosultságát igazoló irat, továbbá közjegyző által hitelesített aláírási címpéldány, vagy eredeti vagy a bank által hitelesített banki aláírás-bejelentő kárton;
- c) meghatalmazott aláíró esetén a szerződés aláírására feljogosító, közjegyző által hitelesített, ügyvéd által ellenjegyzett vagy két tanú által hitelesített meghatalmazást;
- d) a feladat megvalósításának részletes, költségnemekre bontott, és a kötelezettségvállaló által előre meghatározott formában elkészített tételes költségtervét és felhasználási ütemtervét;
- e) a kedvezményezett nyilatkozatát az elszámolás alapjául szolgáló dokumentumok fellelhetőségéről, illetve – a fellelhetőség megváltozása esetére – a változás-bejelentési kötelezettség elfogadásáról;
- f) előleg, előfinanszírozás és működési támogatás, valamint több részletben történő utófinanszírozás esetén a kötelezettségvállalót a támogatás igénylőjének valamennyi fizetési számlájára vonatkozóan beszédési megbízás benyújtására felhatalmazó – és csak a kötelezettségvállaló hozzájárulásával visszavonható – levelet, pénzügyi fedezethiány miatt nem teljesíthető fizetési megbízás esetére a követelés legalább harmincöt napra való sorba állítására vonatkozó rendelkezéssel együtt, a számlavezető pénzforgalmi szolgáltató befogadásával;
- g) építési engedély-köteles beruházás támogatására benyújtott pályázat, kérelem esetén az építéssel, bővítéssel érintett ingatlan tulajdoni lapjának 30 napnál nem régebbi másolatát, valamint a jogerős elvi építési engedélyt az ingatlan tulajdoni lapon bejegyzett tulajdonosától származó hozzájáruló nyilatkozatával vagy a jogerős építési engedélyt;
- h) egyéb engedélyköteles tevékenység támogatására benyújtott pályázat, kérelem esetén a jogerős hatósági engedélyeket, igazolásokat;
- i) tanfolyam, előadásorozat, felkészítő és oktatási jellegű rendezvény (a továbbiakban együtt: rendezvény) megszervezésének támogatására benyújtott pályázat, kérelem esetén a rendezvény helyének és tematikájának, az előadások (órák) számának, valamint az óradíjnak a bemutatását;
- j) a 14. § (3) bekezdése szerinti esetben a kedvezményezett nyilatkozatát arról, hogy a támogatással megvásárolt, létrehozott vagy felújított ingatlan vagy járműnek a működtetési kötelezettség időtartama alatt történő elidegenítésére, bérbeadására vagy megterhelésére vonatkozó rendelkezéseket megismerte és elfogadja;
- k) pályázat esetén a pályázati felhívásban, támogatási kérelem esetén a 12. § (1) bekezdés szerinti szabályzatban a támogatási szerződés megkötése napjáig benyújtandóként meghatározott egyéb iratot, illetve dokumentumot.

- 14. §** (1) Támogatás csak akkor nyújtható, ha a pályázónak, egyedi kérelmet benyújtónak a minisztérium felé korábbi támogatásból származó, lejárt határidejű elszámolási vagy visszafizetési kötelezettsége nincs.
- (2) Ugyanazon kedvezményezettnek ugyanazon célra a tárgyévben belül csak egy kötelezettségvállalással nyújtható támogatás.
- (3) Támogatással megvásárolt, létrehozott vagy felújított ingatlan vagy jármű a működtetési kötelezettség időtartama alatt csak a támogatás nyújtójának előzetes jóváhagyásával és a foglalkoztatási, a szolgáltatási, illetve az egyéb kötelezettségek átvállalásával, átruházásával idegeníthető el, adható bérbe vagy terhelhető meg. A működtetési kötelezettség időtartama
- a) két év, ha a támogatás összege nem éri el az 5 millió forintot,
 - b) három év, ha a támogatás összege eléri az 5 millió forintot, de nem éri el a 10 millió forintot,
 - c) öt év, ha a támogatás összege 10 millió forint vagy azt meghaladó összeg.

- 15. §** Az Ámr. 114. §-ában meghatározottakon túl nem köthető támogatási szerződés a pályázóval vagy az egyedi támogatási kérelem benyújtójával, ha
- a) a 13. § (1) bekezdésében meghatározott nyilatkozatokat, iratokat és dokumentumokat a pályázat, kérelem benyújtásával egyidejűleg elmulasztja benyújtani és ezt a hiánypótlásra nyitva álló határidőben, de legkésőbb a támogatási döntés meghozatalának napjáig nem pótolja,
 - b) a 13. § (2) bekezdés szerinti nyilatkozatokat, iratokat és dokumentumokat a támogatási szerződés megkötésének napjáig nem nyújtja be.

5. A támogatás folyósításának keretszabályai

- 16. §** Pénzügyi teljesítésre kizárólag pénzforgalmi szolgáltatónál nyitott pénzforgalmi számlára történő átutalással, valamint központi költségvetési szerv kedvezményezett esetében előirányzat-átcsoportosítással vagy átutalással kerülhet sor. A pénzügyi teljesítés feltétele – a működési támogatás, a támogatási előleg és az előfinanszírozás kivételével – a támogatási cél teljesülését igazoló hiteles bizonylatok, valamint a szerződésben meghatározott egyéb teljesítésigazolás.
- 17. §**
- (1) Támogatás utófinanszírozással, támogatási előleggel és előfinanszírozással, valamint működési támogatásként nyújtható.
 - (2) Utófinanszírozás esetén a támogatás idő- és teljesítésarányosan, a szerződésben meghatározott ütemezés szerint, a benyújtott részszámlák és részelszámolások elfogadását követően, vagy egy összegben, a végelszámolás elfogadását követően vehető igénybe.
 - (3) Támogatási előleg folyósítására a támogatási szerződés vagy jogszabály kifejezett rendelkezése alapján kerülhet sor. Különösen indokolt esetben, az előleg elszámolását követően és a támogatási szerződésben rögzített ütemezésben és feltételek szerint további előlegek folyósítására is sor kerülhet.
 - (4) Előfinanszírozás esetén a kedvezményezett a szerződésben meghatározott teljesítési határidőt követő harminc napon belül köteles benyújtani az elszámolást.
 - (5) Az elszámolás maradványösszegét előfinanszírozás és támogatási előleg esetén a kedvezményezett köteles a végső elszámolás benyújtásával egyidejűleg – a támogatási szerződés számára történő hivatkozással – visszautalni az előirányzat javára. A keletkezett maradvány visszautalásáról az elszámolás során a kedvezményezett nyilatkozni köteles.
- 18. §**
- (1) A központi költségvetésben jóváhagyott fejezeti kezelésű előirányzatokból címzetten külön-külön vagy összevontan megtervezett, társadalmi szervezetek és alapítványok működési támogatásának folyósítása időarányosan történik.
 - (2) Az (1) bekezdés szerinti szervezetek a támogatás felhasználásáról a miniszter részére július 10-éig évközi, a tárgyévet követő év február 10-éig éves szakmai beszámolót és pénzügyi elszámolást nyújtanak be. Az évközi szakmai beszámoló és pénzügyi elszámolás benyújtásának elmulasztása esetén annak pótlásáig a támogatás további részének folyósítása felfüggesztésre kerül.
 - (3) A kötelezettségvállaló a támogatási szerződésben a kedvezményezett részletes indoklással alátámasztott írásbeli kérelme alapján az időarányostól eltérő folyósítást engedélyezhet. Ha az eltérő finanszírozást megalapozó indok a szerződés megkötését követően merül fel, a szerződést módosítani kell.
 - (4) Amennyiben a működési támogatás kedvezményezettje a tárgyévet megelőző évben is részesült működési támogatásban, a tárgyévi támogatási szerződés megkötésére és a kifizetések megkezdésére az előző évi szakmai beszámoló és pénzügyi elszámolás benyújtása és annak elfogadása után kerülhet sor.

6. A támogatás felhasználásának ellenőrzése

- 19. §**
- (1) A kedvezményezett a támogatás felhasználásáról a támogatási szerződésben rögzített határidőre köteles beszámolni. A beszámoló szakmai beszámolóból és pénzügyi elszámolásból áll. A pénzügyi elszámolást a támogatási szerződés mellékletét képező költségtervvel összehasonlítható módon kell elkészíteni.
 - (2) A pénzügyi elszámolás számlaösszesítőből és a támogatás felhasználását igazoló számviteli bizonylatoknak, kifizetést igazoló bizonylatoknak, valamint a támogatás jogszerű és a céljának megfelelő felhasználását igazoló egyéb dokumentumoknak a kedvezményezett hivatalos képviselője által hitelesített másolatából áll. A költségek felmerülését igazoló, eredeti számviteli bizonylatokat a kedvezményezett köteles záradékkal ellátni, melyben jeleznie kell, hogy a számviteli bizonylaton szereplő összegből mennyit számolt el a szerződésszámmal hivatkozott támogatási szerződés terhére.
 - (3) A kedvezményezett köteles az eredeti számviteli bizonylatokat, kifizetést igazoló bizonylatokat és egyéb dokumentumokat az elszámolás elfogadását követő 10 évig megőrizni és a támogatás felhasználásának ellenőrzésére jogszabályban feljogosított szervek, valamint a támogató vagy meghatalmazottja részére a helyszíni ellenőrzés során bemutatni. A kedvezményezett a támogatás felhasználásáról elkülönített analitikus nyilvántartást vezet.
 - (4) A (2) bekezdésben foglaltaktól eltérően a Nemzeti Civil Alapprogram terhére folyósított támogatások esetében a kötelezettségvállaló – a támogatási szerződésben rögzített módon, a teljes jóváhagyott támogatási összeg

legfeljebb húsz százalékának mértékéig – eltekinthet az egyenként tízezer forint bruttó összeget meg nem haladó támogatás tartalmú számviteli bizonylatok, az ahhoz kapcsolódó kifizetést igazoló bizonylatok és dokumentumok másolatának becsatolásától. Ez a rendelkezés nem érinti az eredeti számviteli bizonylatok, kifizetést igazoló bizonylatok, dokumentumok (2)–(3) bekezdés szerinti záradékolási és megőrzési kötelezettségét.

- (5) A (2) bekezdésben foglaltaktól eltérően a költségvetési törvényben nevesített, százmillió forintot meghaladó összegű éves támogatásban részesülő kedvezményezettek esetében a kötelezettségvállaló a szerződésben rögzített módon eltekinthet a számviteli bizonylatok, kifizetést igazoló bizonylatok és dokumentumok becsatolásától, amennyiben a számlaösszesítőn feltüntetett adatok valódiságát, az eredeti bizonylatokkal való egyezőségét és az eredeti bizonylatok (2) bekezdésben előírt záradékolásának megtörténtét könyvvizsgáló igazolja.
- (6) A kedvezményezettnek a támogatás felhasználásával összefüggő személyi jellegű kifizetései és a kettőszázezer forint egyedi értéket meghaladó dologi és felhalmozási kiadásai csak a vonatkozó szerződések, megállapodások kedvezményezett hivatalos képviselője által hitelesített és a pénzügyi elszámoláshoz csatolt másolatai alapján támogathatóak. A pályázó szervezet hivatalos képviselője, vagy a hivatalos képviselő által képviselt más szervezet részére a támogatás terhére – akár megbízási vagy vállalkozási szerződés, akár munkaszerződés útján – nyújtott kifizetés nem haladhatja meg a támogatás teljes összegének 20 százalékát.

- 20. §**
- (1) A kötelezettségvállaló vagy az általa felhatalmazott szervezet vagy személy a beszámolót szakmai és pénzügyi szempontból ellenőrzi. A megítélt támogatás felhasználása során a kedvezményezett a támogatási szerződés mellékletét képező költségterv egyes költségvetési fősorain rögzített összegtől lefelé – a különbözetről szóló lemondó nyilatkozat egyidejű csatolásával – korlátlan mértékben eltérhet.
 - (2) Amennyiben a támogatási szerződés lehetővé teszi, a kedvezményezett írásbeli indokolási kötelezettsége mellett a költségterv fősorain rögzített összegek a támogatás főösszegén belül túlléphetők, azonban a húsz százalékot meghaladó eltérés elfogadására csak szerződésmódosítás keretében kerülhet sor. A kedvezményezett a támogatási szerződés módosítását legkésőbb a támogatási szerződésben rögzített, hiánypótlás keretében sem túlléphető időpontig kezdeményezheti.
 - (3) A kötelezettségvállaló a beszámoló, részbeszámoló elfogadásáról, illetve az esetleges visszafizetési kötelezettségről a támogatási szerződésben rögzített határidőn belül írásban értesíti a kedvezményezettet.
 - (4) A (rész)beszámoló benyújtási határidejének mulasztása esetén a kötelezettségvállaló írásban, határidő tűzésével felszólítja a kedvezményezettet kötelezettsége teljesítésére, amelynek mulasztása esetén a kötelezettségvállaló jogosult a szerződéstől elállni és a már folyósított támogatás összegét az elállásra vonatkozó szabályok szerint visszakövetelni.

7. Az elállás, a felmondás és a jogosulatlanul igénybe vett támogatás visszatérítése

- 21. §**
- (1) A kötelezettségvállaló eláll a támogatási szerződéstől, ha
 - a) a szerződésben meghatározott megvalósítási időszak kezdő időpontjától számított három hónapon belül a támogatott tevékenység nem kezdődik meg, vagy a kedvezményezett a támogatás igénybevételét neki felróható okból nem kezdeményezi, és késedelmét ezen idő alatt – írásban – nem menti ki;
 - b) hitelt érdemlően bebizonyosodik, hogy a kedvezményezett a támogatási döntést érdemben befolyásoló valótlan, hamis vagy megtévesztő adatot szolgáltatott, vagy a pályázat, egyedi támogatási kérelem benyújtásakor ilyen nyilatkozatot tett;
 - c) a kötelezettségvállaló tudomására jut, hogy
 - ca) a kedvezményezett a támogatott tevékenységhez szükséges jogerős hatósági engedélyekkel nem rendelkezik, vagy
 - cb) a támogatási szerződésben előírt saját forrás nem áll a kedvezményezett rendelkezésére, vagy
 - cc) a kedvezményezett a közpénzekből nyújtott támogatások átláthatóságáról szóló 2007. évi CLXXXI. törvény (a továbbiakban: Közpénztv.) 6. §-a alapján nem részesülhetett volna támogatásban, vagy a Közpénztv. 8. §-ában foglaltak szerinti érintettségét nem jelentette be, vagy
 - cd) a kedvezményezett a támogatási szerződés megkötésének időpontjában nem felelt meg a rendezett munkaügyi kapcsolatok jogszabályi követelményeinek;
 - d) a kedvezményezett a támogatási szerződés megkötésének feltételeként előírt bármely nyilatkozatát visszavonja;
 - e) a támogatott tevékenység megvalósítása meghússul, tartós akadályba ütközik, vagy a támogatási szerződésben foglalt ütemezéshez képest jelentős, a támogatási szerződés módosításával nem orvosolható késedelmet szenved;

- f) a kedvezményezett a támogatási szerződésben foglalt, vagy jogszabályban előírt kötelezettségeit neki felróhatóan megszegi, különösen, ha nem tesz eleget ellenőrzés-tűrési kötelezettségének, és ennek következtében a támogatott tevékenység szabályszerű megvalósítását nem lehet ellenőrizni; vagy
 - g) a kedvezményezett a támogatást a szerződéstől eltérően rendeltetésellenesen vagy nem jogszerűen használta fel.
- (2) A kötelezettségvállaló elállhat a támogatási szerződéstől, illetve a támogatási szerződést felmondhatja, ha
- a) tudomására jut, hogy a kedvezményezett csőd-, felszámolási, végelszámolási vagy egyéb – a megszüntetésére irányuló, jogszabályban meghatározott – eljárás, illetve külön törvény szerinti adósságrendezési eljárás alatt áll és csődegyezség jóváhagyására nem kerül sor, a felszámolási, végelszámolási vagy a végrehajtási eljárás eredményeként megszűnik a támogatott tevékenység, illetve a szerződés teljesítése lehetetlenné vált,
 - b) a támogatással létrehozott, megvásárolt, vagy felújított ingatlant, járművet a működtetési kötelezettség 14. § (3) bekezdésében meghatározott időtartama alatt a kötelezettségvállaló előzetes jóváhagyása nélkül elidegenítette, megterhelte vagy bérbe adta,
 - c) a kedvezményezett a bejelentési, beszámolási és elszámolási kötelezettségének a támogatási szerződésben meghatározott határidőben nem tett eleget, vagy
 - d) a szerződéstől való elállásnak vagy a szerződés felmondásának a támogatási szerződésben meghatározott egyéb feltétele bekövetkezik.

- 22. §**
- (1) Jogosulatlanul igénybe vett támogatás esetén a támogatás további folyósítását a kötelezettségvállaló azonnali hatállyal felfüggeszti és intézkedik a már folyósított támogatás visszafizetése iránt.
 - (2) A támogatás visszaköveteléséről szóló értesítésben a kedvezményezettet tájékoztatni kell arról, hogy ha a jogosulatlanul igénybe vett támogatás nem vagy csak részben kerül visszafizetésre vagy ha az értesítés kézbesítését követő 30 napon belül a visszafizetési kötelezettségének nem tesz eleget, úgy
 - a) a 13. § (2) bekezdés f) pontja szerinti esetben beszédési megbízás alkalmazásának,
 - b) egyéb esetekben, valamint az a) pont szerinti eljárás eredménytelensége esetén a támogatás kamattal növelt összege iránti követelés bírósági úton való érvényesítése kötelezettségvállaló általi kezdeményezésének van helye.
 - (3) A (2) bekezdés szerinti értesítésben meg kell határozni – a számlatulajdonos nevének egyidejű feltüntetésével – azt a számlaszámot, amelyre a kedvezményezett a jogosulatlanul igénybe vett támogatást visszafizetni köteles.
 - (4) A kötelezettségvállaló a visszafizetésre kötelezettnek a visszafizetési határidő lejártá előtt írásban benyújtott, részletes indokolást tartalmazó kérelmére részletfizetési kedvezményt adhat. A részletekben történő visszafizetés időtartama a 12 hónapot nem haladhatja meg. A visszafizetéstől eltekinteni nem lehet.

- 23. §**
- A miniszter az Ámr. 120. § (2) bekezdésben meghatározott esetekben a kedvezményezettet az érintett fejezeti kezelésű előirányzat támogatási rendszeréből írásban, legfeljebb öt évre – a kötelezettségvállalónak az Ámr. 120. § (3) bekezdése szerinti értesítéssel egyidejűleg megtett javaslatára is figyelemmel – kizárhatja, az Ámr. 120. § (2) bekezdés c)–d), valamint f)–g) pontjában meghatározott esetekben kizárja.

8. A kifogás és az észrevétel

- 24. §**
- (1) Ha a támogatás igénylője vagy a kedvezményezett kifogást nyújt be, annak tartalmaznia kell legalább
 - a) a kifogással érintett pályázat, támogatási igény, támogatás azonosítására szolgáló adatokat (így különösen a pályázati azonosítót, a szerződés- vagy iktatószámot),
 - b) a kifogás benyújtójának nevét vagy megnevezését,
 - c) a kifogásolt vagy elmaradt intézkedés, döntés meghatározását,
 - d) a kifogás alapjául szolgáló tényeket és a kifogásolt vagy elmaradt intézkedéssel, döntéssel megsértett jogszabályhely pontos megjelölését, valamint
 - e) az elektronikusan működtetett és naplózott pályázati rendszeren keresztül lefolytatott pályázati eljárások kivételével a kifogás határidőben történő benyújtásának igazolására alkalmas dokumentumot vagy iratot.
 - (2) A kifogást a kifogásolt intézkedés, döntés kézhez vételétől vagy – valamely döntés, intézkedés elmaradásával kapcsolatos kifogás esetén – az intézkedés, döntés elmaradásáról való tudomásszerzéstől számított 8 napon belül írásban, a miniszternek címezve lehet benyújtani.

- (3) Egy intézkedéssel, döntéssel összefüggésben kifogás egyazon igénylő vagy kedvezményezett részéről csak egy alkalommal nyújtható be.
- (4) A kifogást érdemi vizsgálat nélkül kell elutasítani, ha
 - a) a kifogás az (1)–(3) bekezdésben foglalt alaki és tartalmi követelményeknek nem tesz eleget,
 - b) a kifogást határidőn túl nyújtották be, vagy
 - c) a kifogást nem a benyújtására jogosult nyújtotta be,feltéve, hogy az a)–c) pontban foglaltak megállapítása a 25. §-ban foglalt eljárás lefolytatását nem teszi szükségessé.
- (5) A kifogásról a miniszter a kifogás benyújtását követő 30 napon belül dönt. A miniszter a kifogás tárgyában hozott, indokolással ellátott döntéséről a kifogás benyújtóját, továbbá – a 25. § szerinti eljárás esetén – az érintett közreműködő vagy lebonyolító szervezetet értesíti.
- (6) A kifogás kivizsgálásában, illetve elbírálásában nem vehet részt az, aki a kifogással érintett pályázati eljárásban, döntés meghozatalában részt vett, vagy a kifogással érintett intézkedést elrendelte vagy annak megtételét elmulasztotta.

- 25. §**
- (1) A kezelő vagy lebonyolító szervezet által lefolytatott pályázati eljárással vagy az általuk meghozott intézkedéssel, döntéssel kapcsolatos kifogást a miniszter a benyújtást követő 5 munkanapon belül továbbítja a kezelő vagy lebonyolító szervezetnek.
 - (2) A kezelő vagy lebonyolító szervezet az (1) bekezdés szerinti kifogással kapcsolatos szakmai álláspontjáról írásban, a kifogás elbírálásával kapcsolatos döntés meghozatalához szükséges iratok másolatának csatolásával a kézhez vettelt követő 5 munkanapon belül tájékoztatja a minisztert.

- 26. §**
- (1) A pályázó a támogatási igény befogadásával kapcsolatos adminisztratív hiba miatt a kezelő vagy lebonyolító szervezethez a pályázat befogadásáról szóló értesítés kézhezvételét követő 3 munkanapon belül egy alkalommal – a pályázati azonosítónak, a pályázó szervezet, vagy személy megnevezésének és a benyújtás okának megjelölésével – rövid úton (fax, e-mail) észrevételt nyújthat be.
 - (2) A kezelő vagy közreműködő szervezet az (1) bekezdés szerinti észrevételt 3 munkanapon belül elbírálja és annak eredményéről haladéktalanul, a pályázó által használt úton értesíti az észrevétel benyújtóját.
 - (3) A (2) bekezdés szerinti válaszadási határidő mulasztása, illetve jogszabálysértő válasz esetén az észrevétel benyújtója a 24. §-ban foglaltak szerint kifogást nyújthat be.

9. A 16/42 fogyasztóvédelmi intézmények rendszeres támogatása felhasználására vonatkozó különös rendelkezések

- 27. §**
- Az előirányzatból a fogyasztóvédelmi társadalmi szervezetek pályázati úton vissza nem térítendő támogatásban részesülhetnek. A pályázatokat tárcaközi bírálati bizottság értékeli a pályázat beérkezésétől számított 60 napon belül. A bírálati bizottság
- a) a miniszter,
 - b) az egészségügyért felelős miniszter,
 - c) az élelmiszerlánc-felügyeletért felelős miniszter,
 - d) a környezetvédelemért felelős miniszter,
 - e) a helyi önkormányzatokért felelős miniszter, és
 - f) a pénz-, tőke- és biztosítási piac szabályozásáért felelős miniszter
- egy-egy képviselőjéből áll, azzal, hogy a bizottság elnöke a miniszter képviselőjét ellátó személy.

10. Záró rendelkezések

- 28. §**
- (1) Ez a rendelet a kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.
 - (2) Az e rendelet 19. § (4) bekezdésében foglalt rendelkezéseket a Nemzeti Civil Alapprogram terhére a 2009-ben folyósított támogatások 2010-ben esedékes elszámolásai során is alkalmazni kell.
- 29. §**
- Hatályát veszti a szociális és munkaügyi miniszter irányítása alá tartozó fejezeti kezelésű előirányzatok felhasználásáról szóló 7/2009. (III. 18.) SZMM rendelet.

- 30. §** (1) Az e rendelet kihirdetését követő negyedik napon hatályát veszti a 29. §.
(2) Ez a § az (1) bekezdésben meghatározott napot követő napon hatályát veszti.

Dr. Herczog László s. k.,
szociális és munkaügyi miniszter

1. melléklet a 6/2010. (III. 12.) SZMM rendelethez

A kezelő szervezetek és azon fejezeti kezelésű előirányzatok, amelyek kezelői feladatait ellátják

1. *ESZA Társadalmi Szolgáltató Nonprofit Kft.*
 - 1.1. 16/17 Képzéssel támogatott közmunkaprogram
 - 1.2. 16/40 A kábítószer-fogyasztás megelőzésével kapcsolatos feladatok
 - 1.3. 16/41/3/1 Gyermek- és ifjúsági célú pályázatok
 - 1.4. 16/41/3/4 Gyermek és Ifjúsági Alapprogram támogatása
 - 1.5. 16/42/2 Fogyasztóvédelmi társadalmi szervezetek támogatása
 - 1.6. 16/48/2 Szociális szolgáltatások kiegészítő támogatása
 - 1.7. 16/52/1 Civil szervezetek, kapcsolódó feladatok támogatása
 - 1.8. 16/52/2 Nemzeti Civil Alapprogram
2. *Magyar Államkincstár*
 - 2.1. 16/92 Hozzájárulás a lakossági energiaköltségekhez

2. melléklet a 6/2010. (III. 12.) SZMM rendelethez

A lebonyolító szervezetek és azon fejezeti kezelésű előirányzatok, amelyek tekintetében támogatás továbbadásra jogosultak

1. *Foglalkoztatási és Szociális Hivatal*
 - 1.1. 16/38/2 Megváltozott munkaképességűek foglalkoztatásával összefüggő költségkompenzáció
 - 1.2. 16/38/3 Szociális intézményi foglalkoztatás támogatása
 - 1.3. 16/44/1 Szociális alap és szakosított ellátások fejlesztése, módszertani feladatok támogatása
 - 1.4. 16/48/4 Támogató szolgáltatások, közösségi ellátások, és jelzőrendszeres házi segítségnyújtás finanszírozása
 - 1.5. 16/61 OÉT tagszervezetek szakmai programjainak támogatása
 - 1.6. 16/63 ÁPB-k szakmai programjainak támogatása
2. *ESZA Társadalmi Szolgáltató Nonprofit Kft. (a pályázati keretek tekintetében)*
 - 2.1. 16/8 A szegénység és társadalmi kirekesztés elleni küzdelem európai éve
 - 2.2. 16/44/1 Szociális alap és szakosított ellátások fejlesztése, módszertani feladatok támogatása
 - 2.3. 16/47 Gyermekjóléti és gyermekvédelmi szolgáltatások fejlesztése, módszertani feladatok ellátása
 - 2.4. 16/51/5 Roma telepeken élők lakhatási és szociális integrációs programja
 - 2.5. 16/51/6 Fogyatékos személyek esélyegyenlőségét elősegítő programok támogatása
 - 2.6. 16/53/1 Az egyenlő bánásmód és az esélyegyenlőség fejlesztése terén egyes kiemelt feladatok támogatása
 - 2.7. 16/55/5 Fogyatékos személyek országos és regionális szervezeteinek támogatása
3. *Magyarországi Cigányokért Közalapítvány*
 - 3.1. 16/51/9 Roma Integráció Évtizede Program végrehajtása
4. *Regionális munkaügyi központok*
 - 4.1. 16/38/1 Megváltozott munkaképességűek foglalkoztatásával összefüggő bértámogatás

5. *Magyar Kereskedelmi és Iparkamara*

5.1. 16/42/1 Békéltető testületek támogatása

6. *Szociálpolitikai és Munkaügyi Intézet – Nemzeti Drogmegelőzési Intézet*

6.1. 16/40 A kábítószer-fogyasztás megelőzésével kapcsolatos feladatok

7. *Hajléktalanokért Közalapítvány*

7.1. 16/62 Kríziskezelő program

8. *Összefogás a Budapesti Lakástalanokért és Hajléktalan Emberekért Közalapítvány*

8.1. 16/62 Kríziskezelő program

9. *Fogyatékos Személyek Esélyegyenlőségéért Közalapítvány*

9.1. 16/51/6 Fogyatékos személyek esélyegyenlőségét elősegítő programok támogatása

A Magyar Közlönyt a Szerkesztőbizottság közreműködésével a Miniszterelnöki Hivatal szerkeszti.
A Szerkesztőbizottság elnöke: dr. Petrétei József, a szerkesztésért felelős: dr. Tordai Csaba.
A szerkesztőség címe: Budapest V., Kossuth tér 1–3.
A Határozatok Tára hivatalos lap tartalma a Magyar Közlöny IX. részében jelenik meg.
A Magyar Közlöny hiteles tartalma elektronikus dokumentumként a <http://kozlony.magyarorszag.hu> honlapon érhető el. Felelős kiadó: dr. Tordai Csaba.
A Magyar Közlöny oldalhű másolatát papíron kiadja a Magyar Közlöny Lap- és Könyvkiadó.
Felelős kiadó: dr. Kodala László elnök-vezérigazgató.