Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű és nem vált ki joghatást. Az EU intézményei semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért. A jogi aktusoknak – ideértve azok bevezető hivatkozásait és preambulumbekezdéseit is – az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett és az EUR-Lex portálon megtalálható változatai tekintendők hitelesnek. Az említett hivatalos szövegváltozatok közvetlenül elérhetők az ebben a dokumentumban elhelyezett linkeken keresztül

►B

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2012. november 14.)

az Európai Unió vasúti rendszerének forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 2007/756/EK határozat módosításáról

(az értesítés a C(2012) 8075. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2012/757/EU)

(HL L 345., 2012.12.15., 1. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►M1	A Bizottság 2013/710/EU határozata (2013. december 2.)	L 323	35	2013.12.4.
►M2	A Bizottság (EU) 2015/995 rendelete (2015. június 8.)	L 165	1	2015.6.30.
►M3	A Bizottság (EU) 2020/783 végrehajtási határozata (2020. június 12.)	L 188	16	2020.6.15.

Helyesbítette:

►C1 Helyesbítés, HL L 101., 2014.4.4., 15. o. (2012/757/EU)

▼B

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2012. november 14.)

az Európai Unió vasúti rendszerének forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 2007/756/EK határozat módosításáról

(az értesítés a C(2012) 8075. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2012/757/EU)

▼M2

1. cikk

Tárgy

A Bizottság elfogadja az I. mellékletben meghatározott, az Európai Unió teljes vasúti rendszerének forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírást (ÁME).

2. cikk

Hatály

(1) Az I. mellékletben szereplő ÁME az uniós vasúti rendszernek a 2008/57/EK irányelv II. melléklete 2.5. pontjában meghatározott forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszeréhez tartozó valamennyi új, korszerűsített vagy felújított elemére vonatkozik.

(2) Az ÁME az alábbi hálózatokra alkalmazandó:

a) a 2008/57/EK irányelv I. mellékletének 1.1. pontjában meghatározott hagyományos transzeurópai vasúti rendszer hálózata;

b) a 2008/57/EK irányelv I. mellékletének 2.1. pontjában meghatározott nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer hálózata (TEN); és

c) az uniós vasúti rendszer hálózatának egyéb részei;

azonban nem terjed ki a 2008/57/EK irányelv 1. cikkének (3) bekezdésében említett esetekre.

3. cikk

Nyitott kérdések

(1) Az I. melléklet I. függelékében nyitott kérdésnek minősített témakörök tekintetében a kölcsönös átjárhatóságnak a 2008/57/EK irányelv 17. cikkének (3) bekezdése szerinti hitelesítése kapcsán teljesítendő feltételek megegyeznek az üzemelés helye szerinti tagállamban alkalmazandó nemzeti szabályokban meghatározottakkal.

(2) Legkésőbb 2016. január 1-jéig valamennyi tagállam tájékoztatja a többi tagállamot és a Bizottságot releváns nemzeti szabályairól.

▼M2

3a. cikk

Különleges esetek

(1) Az I. melléklet 7.3. pontjában említett különleges esetek tekintetében a kölcsönös átjárhatóságnak a 2008/57/EK irányelv 17. cikkének (3) bekezdése szerinti hitelesítése kapcsán teljesítendő feltételek megegyeznek az üzemelés helye szerinti tagállamban alkalmazandó nemzeti szabályokban meghatározottakkal.

(2) Legkésőbb 2016. január 1-jéig valamennyi tagállam tájékoztatja a többi tagállamot és a Bizottságot releváns nemzeti szabályairól.

3b. cikk

Értesítés kétoldalú megállapodásokról

A tagállamok legkésőbb 2016. január 1-jéig értesítik a Bizottságot a következő típusú megállapodásokról, amennyiben azokat a 2006/920/EK bizottsági határozat ([1]), a 2008/231/EK, a 2011/314/EU határozat vagy e határozat szerint korábban még nem jelentették be:

a) nemzeti megállapodások a tagállamok és vasúttársaságok vagy pályahálózat-működtetők között, amelyek állandó vagy ideiglenes jellegűek, és amelyeket a szándékolt szállítási szolgáltatás nagyon egyedi vagy helyi jellege tesz indokolttá;

b) kétoldalú vagy többoldalú megállapodások vasúttársaságok, pályahálózat-működtetők vagy biztonsági hatóságok között, amelyek helyi vagy regionális szinten jelentős mértékben biztosítják a kölcsönös átjárhatóságot; és

c) nemzetközi megállapodások egy vagy több tagállam és legalább egy harmadik ország között, illetve tagállamok vasúttársaságai vagy pályahálózat-működtetői és legalább egy harmadik ország vasúttársaságai vagy pályahálózat-működtetői között, amelyek helyi vagy regionális szinten jelentős mértékben biztosítják a kölcsönös átjárhatóságot.

3c. cikk

A zárjelző típusára vonatkozó szabályokkal kapcsolatos értesítés

A tagállamok legkésőbb 2016. január 1-jéig értesítik a Bizottságot az I. melléklet 4.2.2.1.3.2. és 4.2.2.1.3.3. pontjában meghatározott, a zárjelző típusára vonatkozó szabályokról, amennyiben azokat a 2006/920/EK, a 2008/231/EK, a 2011/314/EU határozat vagy e határozat szerint korábban még nem jelentették be.

3d. cikk

Végrehajtás

(1) Az átjárható forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer végrehajtása során követendő lépések az I. melléklet 7. fejezetében kerülnek meghatározásra.

([1]) A Bizottság 2006. augusztus 11-i 2006/920/EK határozata a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer „forgalmi szolgálati és forgalomirányítási” alrendszerével kapcsolatos kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó műszaki előírásokról (HL L 359., 2006.12.18., 1. o.).

▼M2

(2) A tagállamok az I. melléklet 7. fejezetének megfelelően nemzeti végrehajtási tervet készítenek, amelyben ismertetik az e határozatnak való megfelelést szolgáló intézkedéseiket.

A tagállamok legkésőbb 2017. július 1-jéig értesítik a Bizottságot nemzeti végrehajtási tervükről. A tagállamok emellett a szóban forgó nemzeti végrehajtási tervek aktualizálásáról is küldenek értesítést.

(3) A Bizottság a honlapján közzéteszi a nemzeti végrehajtási terveket és azok később beküldött változatait, és ezekről tájékoztatja a tagállamokat a 2008/57/EK irányelvben említett bizottságon keresztül.

(4) Azon tagállamok, amelyek már elküldték aktualizált végrehajtási tervüket, nem kötelezhetők arra, hogy azt ismételten elküldjék.

▼B

4. cikk

A 2008/231/EK és a 2011/314/EU határozat 2014. január 1-jétől hatályát veszti.

5. cikk

A 2007/756/EK határozat a következőképpen módosul:

a) A határozat az 1. cikk után a következő cikkel egészül ki:

„1a. cikk

E határozat mellékletének 6. függelékét 2014. január 1-jétől kell alkalmazni.”

b) A melléklet e határozat II. mellékletének megfelelően módosul.

6. cikk

(1) Az Ügynökség honlapján közzéteszi a 2007/756/EK határozat melléklete 6. függelékének 9., 10., 11., 12. és 13. részében említett kódjegyzékeket.

(2) Az Ügynökség az (1) bekezdésben említett kódjegyzékeket naprakészen tartja, és tájékoztatja a Bizottságot az abban bekövetkezett változásokról. A Bizottság a 2008/57/EK irányelv 29. cikkével összhangban létrehozott bizottságon keresztül tájékoztatja a tagállamokat e jegyzékek változásáról.

7. cikk

Ezt a határozatot 2014. január 1-jétől kell alkalmazni.

8. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

▼**M2**

I. MELLÉKLET

TARTALOMJEGYZÉK

1.	Bevezetés
1.1.	Műszaki hatály
1.2.	Területi hatály
1.3.	Az ÁME tartalma
2.	Az alrendszer/hatály meghatározása
2.1.	Alrendszer
2.2.	Hatály
2.2.1.	Személyzet és vonatok
2.2.2.	Elvek
2.2.3.	Alkalmazhatóság a meglévő járművekre és infrastruktúrára
3.	Alapvető követelmények
3.1.	Megfelelés az alapvető követelményeknek
3.2.	Az alapvető követelmények áttekintése
4.	Az alrendszer jellemzői
4.1.	Bevezetés
4.2.	Az alrendszerre vonatkozó működési és műszaki előírások
4.2.1.	A személyzettel kapcsolatos előírások
4.2.1.1.	Általános követelmények
4.2.1.2.	Dokumentáció a mozdonyvezetők számára
4.2.1.2.1.	Mozdonyvezetői utasításgyűjtemény
4.2.1.2.2.	A vonal és a munkavégzésre kijelölt vonalhoz kapcsolódó, pálya menti berendezések leírása
4.2.1.2.2.1.	Az útvonalkönyv előkészítése
4.2.1.2.2.2.	Az útvonalkönyvben található információk módosítása
4.2.1.2.2.3.	A mozdonyvezető valós idejű tájékoztatása
4.2.1.2.3.	Menetrendek
4.2.1.2.4.	Járművek
4.2.1.3.	Dokumentáció a vasúttársaságok mozdonyvezetőktől eltérő személyzete számára
4.2.1.4.	Dokumentáció a pályahálózat-működtetők vonatközlekedést engedélyező személyzete számára
4.2.1.5.	A vonat személyzete, más vasúttársaságok személyzete és a vonatközlekedést engedélyező személyzet közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció
4.2.2.	A vonatokkal kapcsolatos előírások
4.2.2.1.	A vonat láthatósága
4.2.2.1.1.	Általános követelmények
4.2.2.1.2.	A vonat eleje
4.2.2.1.3.	A vonat vége
4.2.2.2.	A vonat hallhatósága

▼M2

4.2.2.2.1.	Általános követelmények
4.2.2.2.2.	Ellenőrzés
4.2.2.3.	A jármű azonosítása
4.2.2.4.	Az utasok és a rakomány biztonsága
4.2.2.4.1.	A rakomány biztonsága
4.2.2.4.2.	Az utasok biztonsága
4.2.2.5.	A vonatok összeállítása
4.2.2.6.	A vonat fékezése
4.2.2.6.1.	A fékrendszerrel kapcsolatos minimális követelmények
4.2.2.6.2.	Fékteljesítmény és a megengedett legnagyobb sebesség
4.2.2.7.	A vonat üzemkész állapotának biztosítása
4.2.2.7.1	Általános követelmények
4.2.2.7.2.	Kötelező adatok
4.2.2.8.	A jelek és a pálya menti jelzések láthatóságára vonatkozó követelmények
4.2.2.9.	Vezetői éberségi berendezés
4.2.3.	A vonatok üzemeltetésével kapcsolatos előírások
4.2.3.1.	A vonatok tervezése
4.2.3.2.	A vonatok azonosítása
4.2.3.2.1.	A vonat közlekedési számának formátuma
4.2.3.3.	A vonat indulása
4.2.3.3.1.	Indulás előtti ellenőrzések és próbák
4.2.3.3.2.	A pályahálózat-működtető tájékoztatása a vonat üzemkész állapotáról
4.2.3.4.	Forgalomirányítás
4.2.3.4.1.	Általános követelmények
4.2.3.4.2.	Vonatokkal kapcsolatos jelentéstétel
4.2.3.4.2.1.	A vonatok helyének jelentéséhez szükséges adatok
4.2.3.4.2.2.	Várható átadási idő
4.2.3.4.3.	Veszélyes áruk
4.2.3.4.4.	Üzemeltetési minőség
4.2.3.5.	Adatrögzítés
4.2.3.5.1.	Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton kívül
4.2.3.5.2.	Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton
4.2.3.6.	Korlátozott üzemmód
4.2.3.6.1.	Más felhasználók tájékoztatása
4.2.3.6.2.	A mozdonyvezetők tájékoztatása
4.2.3.6.3.	Vészhelyzeti intézkedések
4.2.3.7.	Vészhelyzet kezelése
4.2.3.8.	Segítség a vonatszemélyzetnek váratlan esemény vagy a járművek nagyobb működési zavarai esetére
4.3.	A kapcsolódási pontokra vonatkozó funkcionális és műszaki előírások
4.3.1.	Kapcsolódási pontok az infrastruktúrára vonatkozó ÁME-vel
4.3.2.	Kapcsolódási pontok az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME-vel
4.3.3.	Kapcsolódási pontok a járművekre vonatkozó ÁME-vel
4.3.3.1.	Kapcsolódási pontok a mozdonyokra és a személyszállító járművekre vonatkozó ÁME-vel

▼**M2**

4.3.3.2.	Kapcsolódási pontok a teherkocsik alrendszerére vonatkozó ÁME-vel
4.3.4.	Kapcsolódási pontok az energiára vonatkozó ÁME-vel
4.3.5.	Kapcsolódási pontok a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME-vel
4.4.	Üzemeltetési szabályok
4.5.	Karbantartási szabályok
4.6.	Szakmai alkalmasság
4.6.1.	Szakmai alkalmasság
4.6.2.	Nyelvismeret
4.6.2.1.	Elvek
4.6.2.2.	Tudásszint
4.6.3.	A személyzet kezdeti és folyamatos vizsgálata
4.6.3.1.	Alapvető rendszerelemek
4.6.3.2.	A képzési igények elemzése és aktualizálása
4.6.4.	Kisegítő személyzet
4.7.	Egészségvédelmi és biztonsági feltételek
4.7.1.	Bevezetés
4.7.2.	Orvosi vizsgálat és pszichológiai értékelés
4.7.2.1.	Az állás betöltése előtt
4.7.2.1.1.	Az orvosi vizsgálat minimális tartalma
4.7.2.1.2.	Pszichológiai értékelés
4.7.2.2.	Az állás betöltése után
4.7.2.2.1.	Az időszakos orvosi vizsgálatok gyakorisága
4.7.2.2.2.	Az időszakos orvosi vizsgálat minimális tartalma
4.7.2.2.3.	További orvosi és/vagy pszichológiai vizsgálatok
4.7.3.	Egészségügyi követelmények
4.7.3.1.	Általános követelmények
4.7.3.2.	Látási követelmények
4.7.3.3.	Hallással kapcsolatos követelmények
4.8.	Infrastruktúra- és járműnyilvántartások
4.8.1.	Infrastruktúra
4.8.2.	Járművek
5.	Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek
5.1.	Meghatározás
5.2.	A rendszerelemek felsorolása
6.	A rendszerelemek megfelelőségének és/vagy használatra való alkalmasságának vizsgálata és az alrendszer hitelesítése
6.1.	Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek
6.2.	Forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer
6.2.1.	Elvek

▼**M2**

7.	Végrehajtás
7.1.	Elvek
7.2.	Végrehajtási iránymutatások
7.3.	Különleges esetek
7.3.1.	Bevezetés
7.3.2.	Különleges esetek felsorolása
7.3.2.1.	Észtország, Lettország és Litvánia ideiglenes különleges esete (T1)
7.3.2.2.	Írország és az Egyesült Királyság ideiglenes különleges esete (T2)
7.3.2.3.	Finnország ideiglenes különleges esete (T3)
7.3.2.4.	Finnország folyamatosan fennálló különleges esete (P1)
A. függelék:	ERTMS/ETCS üzemeltetési szabályok
B. függelék:	Közös üzemeltetési alapelvek és szabályok
C. függelék:	A biztonsággal kapcsolatos kommunikációs módszerek
D. függelék:	Azon információk, amelyeket a pályahálózat-működtető köteles a vasúttársaság rendelkezésére bocsátani az útvonalkönyvre vonatkozóan, valamint a vonatok kompatibilitásával kapcsolatban a tervezett működési útvonalakon
E. függelék:	Nyelvi és kommunikációs szint
F. függelék:	A vonatkísérési feladatok szakmai képesítéseinek minimális elemei
G. függelék:	A vonat-előkészítési feladat szakmai képesítéseinek minimális elemei
H. függelék:	Az európai járműszám és a hozzá kapcsolódó betűjelzés a kocsiszekrényen
I. függelék:	A nyitott kérdések felsorolása
J. függelék:	Glosszárium

▼M2

1. BEVEZETÉS

1.1. **Műszaki hatály**

Ez az átjárhatósági műszaki előírás (a továbbiakban: ÁME) a 2008/57/EK irányelv II. mellékletének 1. pontjában található felsorolásban szereplő forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszert érinti. Az alrendszerrel kapcsolatban bővebb tájékoztatás e melléklet 2. fejezetében található.

Szükség esetén az ÁME eltérő előírásokat tartalmaz a hagyományos és a 2008/57/EK irányelv I. mellékletének 2.1. pontjában meghatározott nagysebességű vasútra vonatkozóan.

1.2. **Területi hatály**

Ezen ÁME területi hatálya kiterjed a teljes vasúti rendszer hálózatára, amely a következőket foglalja magában:

— a 2008/57/EK irányelv I. mellékletének 1.1. pontjában (Hálózat) meghatározott hagyományos transzeurópai vasúti rendszer (TEN) hálózata,

— a 2008/57/EK irányelv I. mellékletének 2.1. pontjában (Hálózat) meghatározott nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer (TEN) hálózata,

— a teljes vasúti rendszer hálózatának egyéb részei, a 2008/57/EK irányelv I. mellékletének 4. pontjában leírt, kiterjesztett hatálynak megfelelően.

Nem terjed ki azonban a 2008/57/EK irányelv 1. cikkének (3) bekezdésében említett esetekre.

1.3. **Az ÁME tartalma**

A 2008/57/EK irányelv 5. cikke (3) bekezdésének megfelelően ez az ÁME:

a) meghatározza a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer tervezett hatályát – 2. fejezet;

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

c) megállapítja a célzott alrendszer és annak más alrendszerekkel való kapcsolódási pontjai által teljesítendő működési és műszaki előírásokat. Szükség esetén ezek az előírások változhatnak az alrendszer használatától függően, például a 2008/57/EK irányelv I. mellékletében megadott vonal-, csomópont- és/vagy 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 az európai vasúti rendszer átjárhatóságának eléréséhez – 5. fejezet;

e) valamennyi figyelembe vett esetben megállapítja, hogy mely eljárásokat kell alkalmazni a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának értékelése érdekében – 6. fejezet;

▼M2

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

g) az érintett személyzet esetében jelzi az érintett alrendszer működéséhez és karbantartásához, valamint az ÁME végrehajtásához szükséges szakmai képesítéseket, illetve a munkahelyi egészségügyi és biztonsági feltételeket – 4. fejezet.

Továbbá, a 2008/57/EK irányelv 5. cikke (5) bekezdésének megfelelően valamennyi ÁME esetében rendelkezni lehet különleges esetekről. Ezek a 7. fejezetben találhatók.

Ez az ÁME a 4. fejezetben tartalmazza a melléklet 1.1. és 1.2. pontjában jelzett hatályra vonatkozó üzemeltetési és karbantartási szabályokat.

2. AZ ALRENDSZER/HATÁLY MEGHATÁROZÁSA

2.1. **Alrendszer**

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszert a 2008/57/EK irányelv II. mellékletének 2.5. pontja a következőképpen határozza meg:

„A különböző strukturális alrendszerek összehangolt üzemeltetését biztosító eljárások és a kapcsolódó berendezések, a rendes és a korlátozott üzemmód esetére egyaránt, különösen a vonat-összeállítás, valamint a vonatvezetés, a forgalomtervezés és a forgalomirányítás terén.

A határátlépéssel járó szolgáltatások végzéséhez szükséges szakképesítések.”

2.2. **Hatály**

Ez az ÁME az 1.2. pontban meghatározott európai vasúti rendszerben közlekedő vonatok üzemeltetésében érintett pályahálózat-működtetők (PM) és vasúttársaságok (VT) alá tartozó forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre vonatkozik.

2.2.1. *Személyzet és vonatok*

A 4.6. és a 4.7. pont a személyzet azon tagjaira alkalmazandó, akik a vonatkíséréssel kapcsolatos, biztonsági szempontból fontos feladatokat látnak el.

A 4.6.2. pont a 2007/59/EK irányelv VI. mellékletének 8. pontjában meghatározottak szerint alkalmazandó a mozdonyvezetőkre.

A személyzet azon tagjaira, akik a vonatok irányításával és a vonatközlekedés engedélyezésével kapcsolatos, biztonsági szempontból fontos feladatokat látnak el, a szakképesítések és az egészségvédelmi és biztonsági feltételek tagállamok közötti kölcsönös elismerése alkalmazandó.

A 4.6. pont alkalmazandó a személyzet azon tagjaira, akik olyan, biztonsági szempontból fontos feladatokat látnak el, mint a határátkelésre beütemezett vonatok utolsó előkészítése, valamint a pályahálózat-működtető vasúthálózat-használati feltételeiben „határként” megnevezett és a biztonsági engedélyében említett pont(ok)on túl teljesített munkavégzés, a 4.7. pontra pedig az egészségvédelmi és biztonsági feltételek tagállamok közötti kölcsönös elismerése alkalmazandó. Egy adott vonat nem tekinthető határforgalomban részt vevőnek, ha a vonat minden járműve az államhatárt csak a „határként” megnevezett egy vagy több pontig lépi át.

▼M2

2.2.2. *Elvek*

Ezen ÁME a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás vasúti alrendszernek csak azon elemeire vonatkozik (a 4. fejezetben megállapítottak szerint), amelyek esetében főleg üzemeltetési kapcsolódási pontok vannak a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők között, és amelyek esetében az átjárhatóság konkrét előnyökkel jár.

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők gondoskodnak arról, hogy a szabályokra és eljárásokra, valamint a dokumentációra vonatkozó minden előírást teljesítsenek a megfelelő folyamatok kialakításával. A 2004/49/EK irányelv ([1]) előírásai értelmében a szóban forgó folyamatok kialakítása a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők biztonságirányítási rendszerének szerves részét képezi. A biztonságirányítási rendszert az illetékes nemzeti biztonsági hatóság értékeli a biztonsági engedély/tanúsítvány kiadása előtt.

2.2.3. *Alkalmazhatóság a meglévő járművekre és infrastruktúrára*

Míg a jelen 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. Ezen ÁME alkalmazásában csak az üzemeltetési funkcióikat veszik figyelembe.

3. ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK

3.1. **Megfelelés az alapvető követelményeknek**

A 2008/57/EK irányelv 4. cikkének (1) bekezdésével összhangban az uniós vasúti rendszernek, annak alrendszereinek és azok kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeinek meg kell felelniük az említett irányelv III. mellékletének általános feltételeiben megállapított alapvető követelményeknek.

3.2. **Az alapvető követelmények áttekintése**

Az alapvető követelmények a következőkre terjednek ki:

— biztonság,

— megbízhatóság és rendelkezésre állás,

— egészségvédelem,

— környezetvédelem,

— műszaki összeegyeztethetőség,

— hozzáférhetőség.

A 2008/57/EK irányelv szerint az alapvető követelmények általánosságban alkalmazhatók az egész európai vasúti rendszerre, vagy konkrétan minden egyes alrendszerre és azok rendszerelemeire.

A következő táblázat foglalja össze a 2008/57/EK irányelv III. mellékletében meghatározott alapvető követelmények és a jelen ÁME közötti kapcsolatot.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 29-i 2004/49/EK irányelve a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (vasútbiztonsági irányelv) (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.).

▼M2

Pont	A pont címe	Biztonság					Megbízhatóság és rendelkezésre állás	Egészségvédelem		Környezetvédelem					Műszaki összeegyeztethetőség	A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre vonatkozó specifikus követelmények		
		1.1.1.	1.1.2.	1.1.3.	1.1.4.	1.1.5.	1.2.	1.3.1.	1.3.2.	1.4.1.	1.4.2.	1.4.3.	1.4.4.	1.4.5.	1.5.	2.6.1.	2.6.2.	2.6.3.
4.2.1.2.	Dokumentáció a mozdonyvezetők számára						X									X		X
4.2.1.2.1.	Utasításgyűjtemény												X			X		X
4.2.1.2.2.	Útvonalkönyv															X		X
4.2.1.2.2.1.	Az útvonalkönyv előkészítése															X		
4.2.1.2.2.2.	Az útvonalkönyvben található információk módosítása															X		X
4.2.1.2.2.3.	A mozdonyvezető valós idejű tájékoztatása															X	X	X
4.2.1.2.3.	Menetrendek															X	X	X
4.2.1.2.4.	Járművek						X									X		X
4.2.1.3.	Dokumentáció a vasúttársaságok mozdonyvezetőktől eltérő személyzete számára						X									X		X
4.2.1.4.	Dokumentáció a pályahálózat-működtetők vonatközlekedést engedélyező személyzete számára						X									X	X	
4.2.1.5.	A vonat személyzete, más vasúttársaságok személyzete és a vonatközlekedést engedélyező személyzet közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció						X									X	X	X
4.2.2.1.	A vonat láthatósága	X														X		X
4.2.2.1.1.	Általános követelmények	X														X		X
4.2.2.1.2.	A vonat eleje	X														X		X
4.2.2.1.3.	A vonat vége	X														X		X

▼M2

Pont	A pont címe	Biztonság					Megbízhatóság és rendelkezésre állás	Egészségvédelem		Környezetvédelem					Műszaki összeegyeztethetőség	A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre vonatkozó specifikus követelmények		
		1.1.1.	1.1.2.	1.1.3.	1.1.4.	1.1.5.	1.2.	1.3.1.	1.3.2.	1.4.1.	1.4.2.	1.4.3.	1.4.4.	1.4.5.	1.5.	2.6.1.	2.6.2.	2.6.3.
4.2.2.2.	A vonat hallhatósága	X											X			X		X
4.2.2.2.1.	Általános követelmények	X														X		X
4.2.2.2.2.	Ellenőrzés	X																X
4.2.2.3.	A jármű azonosítása						X									X		X
4.2.2.4.	Az utasok és a rakomány biztonsága															X		
4.2.2.5.	A vonatok összeállítása															X		
4.2.2.6.	A vonat fékezése		X													X		X
4.2.2.6.1.	A fékrendszerrel kapcsolatos minimális követelmények		X													X		X
4.2.2.6.2.	Fékteljesítmény		X													X		X
4.2.2.7.	A vonat üzemkész állapotának biztosítása		X													X		X
4.2.2.7.1.	Általános követelmények															X		X
4.2.2.7.2.	Kötelező adatok															X		X
4.2.2.8.	A jelek és a pálya menti jelzések láthatóságára vonatkozó követelmények														X	X		
4.2.2.9.	Vezetői éberségi berendezés															X		

▼M2

Pont	A pont címe	Biztonság					Megbízhatóság és rendelkezésre állás	Egészségvédelem		Környezetvédelem					Műszaki összeegyeztethetőség	A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre vonatkozó specifikus követelmények		
		1.1.1.	1.1.2.	1.1.3.	1.1.4.	1.1.5.	1.2.	1.3.1.	1.3.2.	1.4.1.	1.4.2.	1.4.3.	1.4.4.	1.4.5.	1.5.	2.6.1.	2.6.2.	2.6.3.
4.2.3.1.	A vonatok tervezése		X														X	X
4.2.3.2.	A vonatok azonosítása															X	X	X
4.2.3.3.	A vonat indulása															X		X
4.2.3.3.1.	Indulás előtti ellenőrzések és próbák		X				X									X		X
4.2.3.3.2.	A pályahálózat-működtető tájékoztatása a vonat üzemkész állapotáról		X				X										X	X
4.2.3.4.	Forgalomirányítás															X	X	X
4.2.3.4.1.	Általános követelmények															X	X	X
4.2.3.4.2.	Vonatokkal kapcsolatos jelentéstétel															X	X	X
4.2.3.4.2.1.	A vonatok helyének jelentéséhez szükséges adatok															X		X
4.2.3.4.2.2.	Várható átadási idő															X		X
4.2.3.4.3.	Veszélyes áruk															X	X	
4.2.3.4.4.	Üzemeltetési minőség																X	X
4.2.3.5.	Adatrögzítés						X										X	

▼M2

Pont	A pont címe	Biztonság					Megbízhatóság és rendelkezésre állás	Egészségvédelem		Környezetvédelem					Műszaki összeegyeztethetőség	A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre vonatkozó specifikus követelmények		
		1.1.1.	1.1.2.	1.1.3.	1.1.4.	1.1.5.	1.2.	1.3.1.	1.3.2.	1.4.1.	1.4.2.	1.4.3.	1.4.4.	1.4.5.	1.5.	2.6.1.	2.6.2.	2.6.3.
4.2.3.5.1.	Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton kívül						X										X	
4.2.3.5.2.	Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton						X										X	
4.2.3.6.	Korlátozott üzemmód															X	X	X
4.2.3.6.1.	Más felhasználók tájékoztatása															X		X
4.2.3.6.2.	A mozdonyvezetők tájékoztatása															X		
4.2.3.6.3.	Vészhelyzeti intézkedések															X	X	X
4.2.3.7.	Vészhelyzet kezelése															X	X	X
4.2.3.8.	Segítség a vonatszemélyzetnek váratlan esemény vagy a járművek nagyobb működési zavarai esetére																	X
4.4.	ERTMS üzemeltetési szabályok															X	X	
4.6.	Szakképesítés															X	X	X
4.7.	Egészségvédelmi és biztonsági feltételek															X		

▼M2

4. AZ ALRENDSZER JELLEMZŐI

4.1. **Bevezetés**

Figyelembe véve az összes vonatkozó alapvető követelményt, a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer a 2.2. pont leírása szerint csak az ebben a fejezetben meghatározott elemekre vonatkozik.

A 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ([1]) megfelelően a 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 ebben a fejezetben megállapított működési vagy műszaki követelményeket.

4.2. **Az alrendszerre vonatkozó működési és műszaki előírások**

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre vonatkozó működési és műszaki előírások 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 pont a személyzet azon tagjaira vonatkozik, akik a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők közötti közvetlen kapcsolódási pontot érintő, biztonsági szempontból fontos feladatok elvégzésével járulnak hozzá az alrendszer működtetéséhez.

(1) A vasúttársaság személyzete:

a) a vonatok vezetésével kapcsolatos feladatok ellátását végző (mozdonyvezető), a „vonat személyzetének” részét képező személyek;

b) (a mozdonyvezetéstől eltérő) fedélzeti feladatok ellátását végző, a „vonat személyzetének” részét képező személyek;

c) a vonatok előkészítésével kapcsolatos feladatokat ellátó személyek.

(2) A pályahálózat-működtető személyzetén belül a vonatközlekedés engedélyezésének feladatát ellátó személyek

Az ide tartozó területek:

— Dokumentáció

— Tájékoztatás

Ezen túlmenően a 2.2.1. pontban meghatározott személyzet részére az ÁME követelményeket határoz meg a következőkkel kapcsolatban is:

— szakmai képesítések (lásd a 4.6. pontot és a G. függeléket),

— egészségvédelmi és biztonsági feltételek (lásd a 4.7. pontot).

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 2012. november 21-i 2012/34/EU irányelve az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (átdolgozás) (HL L 343., 2012.12.14., 32. o.).

▼M2

4.2.1.2. Dokumentáció a mozdonyvezetők számára

A vonatot üzemben tartó vasúttársaságnak el kell látnia a mozdonyvezetőket a feladataik teljesítéséhez szükséges minden információval és dokumentációval.

Az ilyen tájékoztatás során figyelembe kell venni a rendes és korlátozott üzemmódban, valamint a vészhelyzetben való üzemeltetéshez szükséges elemeket a kijelölt útvonal és az ilyen útvonalakon használatos járművek esetében.

4.2.1.2.1. Mozdonyvezetői utasításgyűjtemény

A mozdonyvezető számára szükséges eljárásokat egy „mozdonyvezetői utasításgyűjtemény” című nyomtatott vagy elektronikus dokumentumba kell foglalni.

A mozdonyvezetői utasításgyűjteménynek meg kell állapítania a kijelölt útvonalra és az ilyen útvonalakon használatos járművekre vonatkozó követelményeket a mozdonyvezető által esetleg tapasztalt rendes és korlátozott üzemmód, illetve vészhelyzetek esetében.

A mozdonyvezetői utasításgyűjteménynek két külön szempontot kell tartalmaznia:

— az egyik leírja a közös szabályokat és eljárásokat (figyelembe véve az A., B. és C függelék tartalmát),

— a másik megállapítja az egyes pályahálózat-működtetőkre vonatkozó szükséges szabályokat és eljárásokat.

Tartalmaznia kell legalább a következő szempontokra vonatkozó eljárásokat:

— a személyzet személyi és vagyoni biztonsága,

— jelző- és ellenőrző-irányító rendszerek,

— a vonat működése a korlátozott üzemmódot is ideértve,

— vontatás és járművek,

— váratlan események és balesetek.

A vasúttársaság felelős a mozdonyvezetői utasításgyűjtemény összeállításáért.

A vasúttársaságnak egyértelmű formátumban kell kiadnia a mozdonyvezetői utasításgyűjteményt azon teljes infrastruktúra esetében, amelyen a mozdonyvezetők dolgoznak.

A vasúttársaságnak a mozdonyvezetői utasításgyűjteményt olyan módon kell összeállítania, hogy a vezető számára az összes üzemeltetési szabály alkalmazása lehetővé váljon.

A utasításgyűjteménynek két függeléke van:

— 1. függelék: A kommunikációs eljárások kézikönyve;

— 2. függelék: Nyomtatványgyűjtemény.

Az előre meghatározott üzeneteknek és nyomtatványoknak a pályahálózat-működtető(k) munkanyelvén kell maradniuk.

A mozdonyvezetői utasításgyűjtemény kidolgozási és aktualizálási folyamatának a következő lépéseket kell tartalmaznia:

▼M2

— a pályahálózat-működtető (vagy az üzemeltetési szabályok kidolgozásáért felelős szervezet) köteles a vasúttársaságot a pályahálózat-működtető munkanyelvén a megfelelő információkkal ellátni,

— a vasúttársaságnak össze kell állítania az eredeti vagy aktualizált dokumentumot,

— ha a megfelelő információt eredetileg nem a vasúttársaság által a mozdonyvezetői utasításgyűjtemény számára kiválasztott nyelven szolgáltatták, a vasúttársaság felelőssége gondoskodni a szükséges fordításról és/vagy a magyarázó megjegyzések más nyelven történő biztosításáról.

A pályahálózat-működtetőnek gondoskodnia kell arról, hogy a vasúttársaság(ok) részére átadott dokumentáció tartalma teljes és pontos legyen.

A vasúttársaságnak gondoskodnia kell arról, hogy a mozdonyvezetői utasításgyűjtemény tartalma teljes és pontos legyen.

4.2.1.2.2. A vonal és a munkavégzésre kijelölt vonalhoz kapcsolódó, pálya menti berendezések leírása

A vezetők számára biztosítani kell a vonalak és az azokhoz kapcsolódó, pálya menti berendezések leírását azon vonalak esetében, amelyeken dolgozni fognak, és amelyek a mozdonyvezetéssel 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 üzemeltetési jellemzők,

— az emelkedők és a lejtők szöge,

— a vonal részletes ábrája.

4.2.1.2.2.1. Az útvonalkönyv előkészítése

Az útvonalkönyv formátumának azonosnak kell lennie az egyes vasúttársaságok vonatai által használt összes infrastruktúra esetében.

A vasúttársaság felelős az útvonalkönyv teljes körűen és hozzáértő módon történő összeállításáért a pályahálózat-működtető(k) által szolgáltatott információk felhasználásával.

A pályahálózat-működtető köteles legalább az útvonalkönyvre vonatkozóan a D. függelékben meghatározott információkat a vasúttársaság rendelkezésére bocsátani.

A dokumentumnak a következő információkat kell tartalmaznia (a lista nem kimerítő):

a) általános üzemeltetési jellemzők:

   a) a jelzőrendszer és a megfelelő üzemeltetési rendszer típusa (dupla vágány, irányváltásos üzem, bal vagy jobb járatú közlekedés stb.),

   b) energiaellátás típusa,

   c) a vágány és a vonat közötti rádióberendezés típusa

b) az emelkedők és a lejtők, a dőlésszögek és elhelyezkedések megadásával;

c) a vonal részletes ábrája:

▼M2

— a vonalon lévő megállóhelyek nevei, valamint a legfontosabb helyek 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 semleges szakaszok,

— az egyes vonalszakaszokon megengedett sebességek, szükség esetén ideértve a különböző vonattípusokra vonatkozó sebességkülönbségeket,

— a felelős pályahálózat-működtető,

— a forgalomirányítási/vezérlőközponttal rendes és korlátozott módban folytatott kommunikáció eszközei.

A pályahálózat-működtetőnek gondoskodnia kell arról, hogy a vasúttársaság(ok) részére átadott dokumentáció tartalma teljes és pontos legyen.

A vasúttársaságnak gondoskodnia kell arról, hogy az útvonalkönyv tartalma teljes és pontos legyen.

4.2.1.2.2.2. Az útvonalkönyvben található információk módosítása

A pályahálózat-működtetőknek tájékoztatniuk kell a vasúttársaságot a 4.2.1.2.2.1. ponttal összhangban nyújtott információkat érintő állandó vagy ideiglenes változásokról.

A változtatásokat a vasúttársaságnak egy külön nyomtatott vagy elektronikus dokumentumban kell összefoglalnia, amelynek formátuma azonos kell, hogy legyen az egyes vasúttársaságok vonatai által bejárt összes infrastruktúra esetében.

A pályahálózat-működtetőnek gondoskodnia kell arról, hogy a vasúttársaság(ok) részére átadott dokumentáció tartalma teljes és pontos legyen.

A vasúttársaságnak gondoskodnia kell arról, hogy az útvonalkönyvben található információk módosításait összefoglaló dokumentum tartalma teljes és pontos legyen.

4.2.1.2.2.3. A mozdonyvezető valós idejű tájékoztatása

A pályahálózat-működtetőnek tájékoztatnia kell a mozdonyvezetőket a vonal vagy a vonatkozó pálya menti berendezések kapcsán felmerülő bármely olyan változásról, amely nem szerepel az útvonalkönyvben található információknak a 4.2.1.2.2.2. pont szerint közölt módosításai között.

4.2.1.2.3. Menetrendek

A vonat menetrendjének közlése megkönnyíti a vonatok pontos közlekedését, és segít a szolgálat ellátásában.

A vasúttársaságnak el kell látnia a mozdonyvezetőket a vonat rendes haladásához szükséges információkkal, amelyek minimálisan a következők:

— a vonat azonosítása,

— a vonat közlekedési napjainak száma (szükség esetén),

— a megállóhelyek és az azokhoz kapcsolódó tevékenységek,

— más időzítési pontok,

▼M2

— az összes ilyen pont érkezési/indulási/áthaladási idői.

A vonat haladásával kapcsolatos ilyen információ, amelynek a pályahálózat-működtető által szolgáltatott információn kell alapulnia, elektronikus vagy nyomtatott formában is megadható.

Az információ formátumának következetesnek kell lennie minden olyan vonal esetében, amelyen a vasúttársaság működik.

4.2.1.2.4. Járművek

A vasúttársaságnak biztosítania kell a mozdonyvezető számára minden információt a járművek korlátozott üzemmódú működésével (például a segítséget igénylő vonatokkal) kapcsolatban. Az ilyen dokumentációnak a pályahálózat-működtető személyzetével való meghatározott kapcsolódási pontra is összpontosítania kell ilyen esetekben.

4.2.1.3. Dokumentáció a vasúttársaságok mozdonyvezetőktől eltérő személyzete számára

A vasúttársaságnak szabályokkal, eljárásokkal, járművekkel és az ilyen feladatok esetében szükségesnek tartott, útvonallal kapcsolatos információkkal kell ellátnia személyzetének azon tagjait, akik a pályahálózat-működtető személyzetével, berendezésével vagy rendszereivel való közvetlen kapcsolódási pontot érintő, biztonsági szempontból fontos feladatokat látnak el (akár a vonaton, akár másutt). Az ilyen információk mind rendes, mind korlátozott üzemmódban alkalmazandók.

A vonaton szolgálatot teljesítő személyzet esetében az ilyen információk struktúrájának, formátumának, tartalmának és feldolgozási folyamatának a 4.2.1.2. pontban meghatározott előíráson kell alapulnia.

4.2.1.4. Dokumentáció a 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. függelék),

— a nyomtatványgyűjtemény.

A pályahálózat-működtetőnek a munkanyelvén kell összeállítania ezeket a dokumentumokat.

4.2.1.5. A vonat személyzete, más vasúttársaságok személyzete és a vonatközlekedést engedélyező személyzet közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció

A vonat személyzete, más vasúttársaságok (G. függelék meghatározása szerinti) személyzete és a vonatközlekedést engedélyező személyzet közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció céljára használt nyelv a pályahálózat-működtető által az érintett útvonalon használt (J. függelék meghatározása szerinti) munkanyelv.

A vonat személyzete és a vonatközlekedés engedélyezéséért felelős személyzet közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció elvei a C. függelékben találhatók.

▼M2

A 2012/34/EU irányelvnek megfelelően a pályahálózat-működtető felelős a személyzete által a napi üzemeltetési használatban alkalmazott „munkanyelv” közzétételéért.

Ahol azonban a helyi gyakorlat megköveteli, hogy második nyelvről is gondoskodjanak, a pályahálózat-működtető felelőssége meghatározni e nyelv használatának földrajzi határait.

4.2.2. *A vonatokkal kapcsolatos előírások*

4.2.2.1. A vonat láthatósága

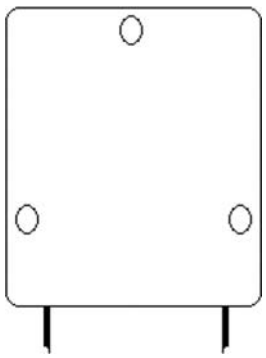
4.2.2.1.1. Általános követelmények

A vasúttársaságnak biztosítania kell, hogy a vonatokat felszereljék azok elejét és hátulját jelző eszközökkel.

4.2.2.1.2. A vonat eleje

A vasúttársaságnak biztosítania kell, hogy a közeledő vonatok egyértelműen láthatók és ilyenként felismerhetők legyenek a fehéren világító, menetirány szerinti első lámpáik megléte és elrendezése révén.

A vonat első járművének előrefelé néző homlokfalát három, egy egyenlőszárú háromszöget formázó lámpával kell felszerelni az alábbi ábrán látható módon. A lámpáknak mindig világítaniuk kell a vonat menetirány szerinti első járművén.



Az elülső lámpáknak optimalizálniuk kell a vonat észlelhetőségét (helyzetjelző lámpák), megfelelő láthatóságot kell biztosítaniuk a vezető számára (fényszórók) éjjel és rossz látási viszonyok között, és nem szabad, hogy elvakítsák a szembejövő vonatok vezetőit.

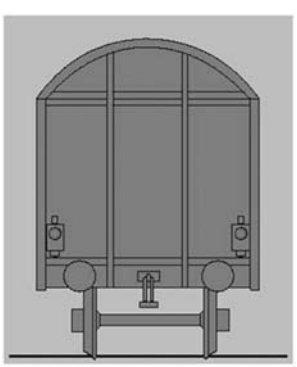
A lámpák közötti távolságot, azok pálya fölötti magasságát, átmérőjét, fényerejét, méreteit és az általuk mind nappali, mind éjjeli üzem esetében kibocsátott fénycsóva alakját az 1302/2014/EU bizottsági rendelet (a mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME) ([1]) határozza meg.

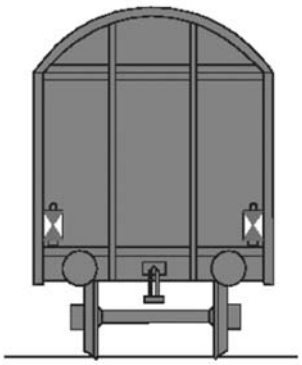
4.2.2.1.3. A vonat vége

A vasúttársaságnak gondoskodnia kell a vonatok végének megfelelő módon történő jelzéséről. A zárjelzőt kizárólag a vonat utolsó járművének hátulján szabad elhelyezni. A zárjelzőt az ábra szerint kell elhelyezni.

([1]) A Bizottság 2014. november 18-i 1302/2014/EU rendelete az Európai Unió vasúti rendszerének „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 356., 2014.12.12., 228. o.).

▼M2





4.2.2.1.3.1. Személyszállító vonatok

A személyvonatok végét 2 darab vörös fénnyel folyamatosan világító lámpával kell jelezni, amelyeknek az ütközők fölött, keresztirányú tengelyen, egyenlő magasságban kell elhelyezkedniük.

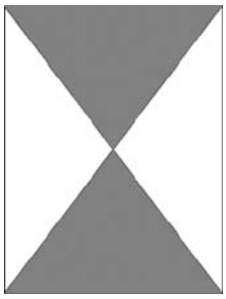
4.2.2.1.3.2. Nemzetközi forgalomban részt vevő tehervonatok

Tagállamok közötti határon áthaladó vonatok esetében a tagállamoknak tájékoztatniuk kell a Bizottságot arról, hogy hálózatukon a következő szabályok melyike alkalmazandó:

vagy

— 2 darab vörös fénnyel folyamatosan világító lámpa, vagy

— 2 darab, az ábrán látható, oldalt két fehér háromszögből és alulfelül egy-egy piros háromszögből álló alakzatot tartalmazó fényvisszaverős kialakítású lemez:



A lámpákat vagy a lemezeket az ütközők fölött, keresztirányú tengelyen. azonos magasságban kell elhelyezni.

A 2 darab fényvisszaverős kialakítású lemez használatát előíró tagállamoknak a 2 darab vörös fénnyel világító lámpát is el kell fogadniuk a vonat végének jelzéseként.

A 2 darab vörös fénnyel világító lámpa használatát előíró tagállamoknak a 2 darab fényvisszaverős kialakítású lemezt is el kell fogadniuk a vonat végének jelzéseként, amennyiben a teljes hálózaton teljesül a következő két feltétel:

— az esetleg foglalt térközszakaszba való belépésre vonatkozó üzemeltetési szabály kimondja, hogy a mozdonyvezetőnek bármely akadály előtt képesnek kell lennie arra, hogy megálljon, és

— nem követelmény, hogy a diszpécserek szemrevételezéssel győződjenek meg a vonat végét jelző eszköz meglétéről a vonatintegritás ellenőrzésekor.

▼M2

4.2.2.1.3.3. Tagállamok közötti határokon nem áthaladó tehervonatok

A határokon nem áthaladó vonatok esetében a tagállamoknak tájékoztatniuk kell a Bizottságot a hálózatukon alkalmazandó szabályokról.

Emellett a nemzetközi forgalomban részt vevő tehervonatokra vonatkozóan a 4.2.2.1.3.2. pont értelmében közölt szabályokat a határokon nem áthaladó vonatok tekintetében is el kell fogadni.

4.2.2.2. A vonat hallhatósága

4.2.2.2.1. Általános követelmények

A vasúttársaságnak biztosítania kell, hogy a vonatokat szereljék fel figyelmeztető hangjelző eszközzel a vonat közeledésének jelzésére.

4.2.2.2.2. Ellenőrzés

A figyelmeztető hangjelző eszköznek minden vezetési pozícióból megszólaltathatónak kell lennie.

4.2.2.3. A jármű azonosítása

Minden egyes járműnek olyan számmal kell rendelkeznie, amely egyedileg megkülönbözteti 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 H. függelék határozza meg.

4.2.2.4. Az utasok és a rakomány biztonsága

4.2.2.4.1. A rakomány biztonsága

A vasúttársaságnak gondoskodnia kell a járművek biztonságos berakodásáról és a rakomány biztonságáról az út során.

4.2.2.4.2. Az utasok biztonsága

A vasúttársaságnak gondoskodnia kell az utasszállítás biztonságáról az indulás és az utazás során.

4.2.2.5. A vonatok összeállítása

A vasúttársaságnak meg kell határoznia a személyzete által annak biztosítása érdekében követendő szabályokat és eljárásokat, hogy a vonat megfeleljen a számára kijelölt útvonalnak.

A vonat összeállításával kapcsolatos követelményeknek figyelembe kell venniük a következő elemeket:

a) a járművek

— a vonatban lévő összes járműnek meg kell felelnie az arra az útvonalra alkalmazható összes követelménynek, amelyen a vonat haladni fog,

— a vonatban lévő összes járműnek alkalmasnak kell lennie a vonat számára előirányzott legnagyobb sebességgel való haladásra;

b) a vonatban lévő összes járműnek a meghatározott karbantartási intervallumán belül kell lennie és maradnia a teljes előirányzott út alatt (mind idő, mind távolság tekintetében);

▼M2

c) a vonat

— a vonatot alkotó járműszerelvénynek meg kell felelnie az érintett útvonalra vonatkozó műszaki korlátozásoknak és a küldő és fogadó terminálok esetében megengedett legnagyobb hosszúságon belül kell lennie;

d) a vasúttársaság felelős annak biztosításáért, hogy a vonat műszakilag alkalmas legyen az előirányzott útra, és az egész út során az is maradjon;

e) a súly és a tengelyterhelés;

f) a vonat súlyának az útvonalszakasz, a kapcsolókészülékek erőssége, a vontatási erő és a vonat más megfelelő jellemzői esetében megállapított megengedett legnagyobb értéken belül kell lennie. Figyelembe kell venni a tengelyterhelési határértékeket;

g) a vonat legnagyobb sebessége

— a vonat által elérhető legnagyobb sebességnek figyelembe kell vennie az érintett útvonal(ak)on lévő minden korlátozást, a fékteljesítményt, a tengelyterhelést és a jármű típusát;

h) a kinematikus szelvény

i) a vonatban lévő egyes járművek (és azok terheinek) kinematikus szelvényének az útvonalszakasz esetében megengedett legnagyobb értéken belül kell lennie.

További korlátozásokat írhatnak elő az adott vonat fékrendszerének vagy vontatásának típusa miatt.

Amennyiben a kijelölt útvonal jellemzői megváltoznak, a pályahálózat-működtetőnek haladéktalanul értesítenie kell a vasúttársaságot a szóban forgó változásokról. A D. függelék tartalmazza azon elemeket, amelyeket ellenőrizni kell annak biztosítása érdekében, hogy a vonat megfeleljen a számára kijelölt útvonalnak.

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 a járművekre vonatkozó ÁME-ben definiált folyamatos automatikus fékrendszerre.

Bármely vonatban az első és az utolsó járművön (a vontatóegységeket is ideértve) működőképesnek kell lennie az automatikus féknek.

Amennyiben a vonat véletlenül két részre szakad, mindkét szétválasztott járműszerelvénynek automatikusan meg kell állnia a fék maximális erejű működése miatt.

4.2.2.6.2. Fékteljesítmény és a megengedett legnagyobb sebesség

(1) A pályahálózat-működtető valamennyi útvonal tekintetében tájékoztatja a vasúttársaságot a vasútvonal valamennyi releváns jellemzőjéről:

— jelzési távolságok (figyelmeztetés, megállás) a szükséges biztonsági ráhagyással,

— emelkedők és lejtők,

— legnagyobb megengedett sebességek, és

— a pályahálózatot esetlegesen befolyásoló fékrendszerek, úgy mint mágnesfék, a visszatápláló fék és az örvényáramú vágányfék alkalmazási feltételei.

▼M2

(2) Emellett a pályahálózat-működtető rendelkezésre bocsáthatja a következő információkat:

i. a 200 km/h-t meghaladó legnagyobb sebességgel közlekedni tudó vonatok esetében a lassulási profil és a sík pályán adott megfelelő válaszidő;

ii. olyan vonatszerelvények és rögzített vonat-összeállítások esetében, amelyek legnagyobb sebessége nem haladja meg a 200 km/h-t, a lassulás (mint a fenti i. alpontban) vagy a féksúlyszázalék;

iii. egyéb vonatok esetében (200 km/h-nál nagyobb legnagyobb sebességgel haladni nem tudó, változó vonat-összeállítások): a féksúlyszázalék.

Amennyiben a pályahálózat-működtető rendelkezésre bocsátja a fent említett információkat, azokat az összes olyan vasúttársaság számára hozzáférhetővé teszi, amely vonatokat szándékozik működtetni a hálózatán. Az e rendelet hatálybalépésének időpontjában a meglévő vonalak tekintetében már használatban lévő és elfogadott fékezési táblázatokat szintén hozzáférhetővé teszik.

(3) A vasúttársaság a tervezési szakaszban meghatározza a vonat fékezési képességét és az ahhoz kapcsolódó legnagyobb sebességet a következők figyelembevételével:

— a vasútvonalnak a fenti (1) pontban említett releváns jellemzői vagy, amennyiben hozzáférhetők, a pályahálózat-működtető által a (2) pontnak megfelelően rendelkezésre bocsátott információk. Ha a pályahálózat-működtető rendelkezésre bocsátotta a (2) pontban említett információkat, a vasúttársaságnak ezen információk felhasználásával kell kifejeznie a fékezési képességet, és

— a járműtől függő, a fékrendszer megbízhatóságából és hozzáférhetőségéből eredő eltérések.

A vasúttársaság továbbá biztosítja, hogy az üzemelés során valamennyi vonat eléri legalább a szükséges fékteljesítményt. A vasúttársaság megállapítja és végrehajtja a megfelelő szabályokat és biztonságirányítási rendszerén belül kezeli azokat.

Különösen arra az esetre kell a vasúttársaságnak szabályokat megállapítania, ha egy vonat az üzemelés során nem éri el a szükséges fékteljesítményt. Ebben az esetben a vasúttársaságnak haladéktalanul értesítenie kell a pályahálózat-működtetőt. A pályahálózat-működtető megteheti a megfelelő intézkedéseket annak érdekében, hogy csökkentse a hálózatának teljes forgalmára gyakorolt hatást.

4.2.2.7. A vonat üzemkész állapotának biztosítása

4.2.2.7.1. Általános követelmények

A vasúttársaságnak meg kell határoznia azt a folyamatot, amely biztosítja a vonaton lévő összes biztonsági berendezés teljesen üzemkész állapotát és a vonat biztonságos futtathatóságát.

A vasúttársaságnak tájékoztatnia kell a pályahálózat-működtetőt a vonat minden olyan jellemzőjének módosításáról, amely érinti annak teljesítményét, vagy minden olyan módosításról, amely érintheti a vonat kijelölt útvonalon tartását.

A pályahálózat-működtetőnek és a vasúttársaságnak meg kell határoznia, és naprakészen kell tartania a vonat korlátozott üzemmódban való futtatásának feltételeit és eljárásait.

▼M2

4.2.2.7.2. Kötelező adatok

A biztonságos és hatékony működéshez szükséges adatoknak és az ilyen adatok továbbítási folyamatának az alábbiakra kell kiterjednie:

— a vonat azonosítása,

— a vonatért felelős vasúttársaság kiléte,

— a vonat tényleges hossza,

— szállít-e a vonat utasokat vagy állatokat, amikor nem erre szánták,

— minden üzemeltetési korlátozás az érintett jármű(vek) feltüntetésével (nyomtáv, sebességkorlátozás stb.),

— a pályahálózat-működtető által a veszélyes áruk szállításával kapcsolatban igényelt információ.

A vasúttársaságnak biztosítania kell, hogy ezek az adatok a vonat indulása előtt a pályahálózat-működtető(k) rendelkezésére álljanak.

A vasúttársaságnak tájékoztatnia kell a pályahálózat-működtető(k)et arról, ha a vonat nem a kijelölt útvonalon fog haladni, vagy ha törölték azt.

4.2.2.8. A jelek és a pálya menti jelzések láthatóságára vonatkozó követelmények

A mozdonyvezetőnek adott esetben képesnek kell lennie a jelek és a pálya menti jelzések észrevételére, és a jelzéseknek észrevehetőknek kell lenniük a mozdonyvezető számára. Ugyanez vonatkozik a biztonsággal kapcsolatos pálya menti jelzések más típusaira is.

A jeleket, pálya menti jelzéseket, jelző- 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.

A vezetőállásokat olyan következetes módon kell kialakítani, hogy a mozdonyvezető a szokásos vezetői helyzetből könnyen megláthassa a számára megjelenített információkat.

4.2.2.9. Vezetői éberségi berendezés

A mozdonyvezető éberségének figyelemmel kísérésére szolgáló fedélzeti eszközt kell telepíteni. Az eszköz beavatkozik a vonat leállítása érdekében, ha a mozdonyvezető nem reagál bizonyos időn belül; az időtartamot a járművekre vonatkozó ÁME-kben határozzák meg.

▼M2

4.2.3. *A vonatok üzemeltetésével kapcsolatos előírások*

4.2.3.1. A vonatok tervezése

A 2012/34/EU irányelvnek megfelelően a pályahálózat-működtetőnek közölnie kell, hogy milyen adatokra van szüksége egy útvonal kérelmezése esetén.

4.2.3.2. A vonatok azonosítása

Minden vonatot közlekedési számmal kell azonosítani. A vonat közlekedési számát a pályahálózat-működtető adja ki az útvonal kijelölésekor, és azt a vonatot üzemeltető vasúttársaságnak és minden pályahálózat-működtetőnek ismernie kell. A vonat közlekedési számának egyedinek kell lennie az egyes hálózatokban. Kerülni kell a vonat közlekedési számának a vonat útja során történő módosítását.

4.2.3.2.1. A vonat közlekedési számának formátuma

A vonat közlekedési számának formátumát a módosított 2012/88/EU bizottsági határozat ([1]) (az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME, a továbbiakban: CCS ÁME) határozza meg.

4.2.3.3. A vonat indulása

4.2.3.3.1. Indulás előtti ellenőrzések és próbák

A vasúttársaságnak kell meghatároznia az indulás biztonságához szükséges ellenőrzéseket és próbákat (pl. ajtók, terhelés, fékek).

4.2.3.3.2. A pályahálózat-működtető tájékoztatása a vonat üzemkész állapotáról

A vasúttársaságnak tájékoztatnia kell a pályahálózat-működtetőt, ha egy vonat készen áll a hálózathoz való hozzáféréshez.

Indulás előtt és menet közben a vasúttársaságnak tájékoztatnia kell a pályahálózat-működtetőt 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 fennakadása utáni eredményes helyreállítást.

A pályahálózat-működtetőnek meg kell határoznia az alábbiak eljárásait és eszközeit:

— a vonatok valós idejű irányítása,

— az infrastruktúra lehető legnagyobb teljesítményének fenntartásához szükséges operatív intézkedések, tényleges vagy várható késések vagy váratlan események esetén, és

— a vasúttársaság(ok) tájékoztatása ilyen esetekben.

([1]) A Bizottság 2012. január 25-i 2012/88/EU határozata a transzeurópai vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 51., 2012.2.23., 1. o.).

▼M2

A vasúttársaság által igényelt és a pályahálózat-működtetőkkel való kapcsolódási pontot érintő minden további folyamat csak a pályahálózat-működtetővel való egyeztetést követően vezethető be.

4.2.3.4.2. Vonatokkal kapcsolatos jelentéstétel

4.2.3.4.2.1. A vonatok helyének jelentéséhez szükséges adatok

A pályahálózat-működtetőnek

a) 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;

b) biztosítania kell a vonatok helyének jelentéséhez szükséges konkrét adatokat. Az ilyen tájékoztatásnak a következőket kell tartalmaznia:

— a vonat azonosítása,

— a jelentési pont azonosítója,

— az a vonal, amelyen a vonat halad,

— ütemezett idő a jelentési helyen,

— tényleges idő a jelentési helyen (és hogy indulásról, érkezésről vagy áthaladásról van-e szó – külön érkezési és indulási időket kell megadni az olyan közbenső jelentési pontok tekintetében, ahol a vonat bejelentkezik),

— a jelentési ponthoz való korai vagy késedelmes megérkezés ideje percben,

— valamennyi 10 percet meghaladó vagy a teljesítményfigyelő rendszer által előírt más késési idő első indoklása,

— a vonatra vonatkozó késedelmes jelentéstétel közlése és a késedelem mértéke percekben,

— a vonat korábbi azonosítója (azonosítói), ha van(nak),

— az út egésze vagy egy része tekintetében törölt vonat.

4.2.3.4.2.2. Várható átadási idő

A pályahálózat-működtetőnek meg kell határoznia egy olyan folyamatot, amely lehetővé teszi az olyan ütemezéstől való becsült eltérés percekben való megadását, amikor a vonatot az egyik pályahálózat-működtetőnek át kell adnia egy másiknak.

E folyamatnak ki kell terjednie a szolgáltatás zavaráról szóló tájékoztatásra (a probléma leírásával és helyével).

4.2.3.4.3. Veszélyes áruk

A vasúttársaságnak meg kell határoznia a veszélyes áruk szállításának felügyeleti eljárásait.

Az eljárások a következőket tartalmazzák:

— a 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben [1] meghatározott rendelkezések,

[1] Az Európai Parlament és a Tanács 2008. szeptember 24-i 2008/68/EK irányelve a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról (HL L 260., 2008.9.30., 13. o.).

▼M2

— a mozdonyvezető tájékoztatása a vonaton lévő veszélyes árukról és azok helyéről,

— a pályahálózat-működtető által a veszélyes áruk szállításával kapcsolatban igényelt információ,

— a kommunikációs vonalak pályahálózat-működtetővel közösen történő meghatározása és konkrét intézkedések tervezése az árukat érintő vészhelyzetek esetére.

4.2.3.4.4. Üzemeltetési minőség

A pályahálózat-működtetőnek és a vasúttársaságnak működő folyamatokkal kell rendelkeznie az összes érintett szolgáltatás hatékony működésének figyelemmel kísérésére.

A figyelemmel kísérési 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 jellegű intézkedések kidolgozására kell felhasználni, amelyek célja a hálózat hatékony működését veszélyeztető események kiküszöbölése vagy hatásainak enyhítése.

Amennyiben az ilyen javító intézkedések az egész hálózat számára hasznosak, ideértve más pályahálózat-működtetőket és vasúttársaságokat is, akkor ezeket – a kereskedelmi titoktartás figyelembe vételével – ennek megfelelően közlik.

A 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 pályahálózat-működtető felkéri az adott eseményben érintett vasúttársaságokat az elemzésben való részvételre. Amennyiben egy ilyen elemzés a balesetek/váratlan események okainak kiküszöbölését vagy hatásainak enyhítését célzó hálózatfejlesztési javaslatokhoz vezet, akkor ezeket közlik az összes érintett pályahálózat-működtetővel és vasúttársasággal.

Az ilyen folyamatokat dokumentálják, és belső felülvizsgálatnak vetik alá.

4.2.3.5. Adatrögzítés

A vonat haladásával kapcsolatos adatokat rögzíteni és tárolni kell a következő célokból:

— a biztonság rendszeres ellenőrzésének támogatása a váratlan események és balesetek megelőzése érdekében,

— a mozdonyvezető, a vonat és az infrastruktúra-teljesítmény azonosítása a váratlan eseményt vagy balesetet közvetlenül megelőző és (indokolt esetben) közvetlenül követő időben, az okok azonosítása érdekében, valamint az újbóli előfordulás megakadályozása céljából új intézkedések létrehozásának vagy már meglévők módosításának támogatására,

— a mozdony/vontatójármű és az azt vezető személy teljesítményével kapcsolatos adatok rögzítése.

A rögzített adatoknak megfeleltethetőknek kell lenniük az alábbiaknak:

— a rögzítés napja és időpontja,

— a rögzített esemény pontos földrajzi helye,

— a vonat azonosítása,

— a mozdonyvezető személyazonossága.

▼M2

Az ETCS/GMS-R számára rögzítendő adatok a CCS ÁME-ben meghatározott, valamint az ezen ÁME 4.2.3.5. pontjában foglalt követelmények tekintetében releváns adatok.

Az adatokat biztonságosan kell kezelni és tárolni, valamint hozzáférhetővé kell tenni a 2004/49/EK irányelv 19. cikke értelmében feladataikat ellátó felhatalmazott szervek számára, ideértve a nemzeti vizsgáló testületeket.

4.2.3.5.1. Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton kívül

A pályahálózat-működtetőnek legalább a következő adatokat kell rögzítenie:

— a vonatok mozgásával kapcsolatos pálya menti berendezések (jelzőberendezés, pontok stb.) hibája,

— hőnfutás észlelése, amennyiben rendelkezésre áll a megfelelő berendezés,

— a mozdonyvezető és a diszpécser közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció.

4.2.3.5.2. Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton

A vasúttársaságnak legalább a következő adatokat kell rögzítenie:

— jelző melletti elhaladás érzékelése veszély esetén vagy a „mozgási engedély vége” átlépésének érzékelése,

— a vészfék működtetése,

— a vonat haladási sebessége,

— a fedélzeti vonatirányító és ellenőrző (jelző) rendszerek bármilyen elszigetelése vagy hatástalanítása,

— a figyelmeztető hangjelző eszköz működtetése,

— az ajtóvezérlés működtetése (kioldás, bezárás), amennyiben rendelkezésre áll a megfelelő berendezés,

— a fedélzeti riasztórendszereknek a vonat biztonságos működésével kapcsolatos jelzései, amennyiben rendelkezésre áll a megfelelő berendezés,

— az a vezetőállás, amelyre vonatkozóan az adatokat rögzítik ellenőrzés céljából.

A rögzítőberendezés tekintetében a további műszaki előírásokat a mozdonyokra és személyszállító vasúti járművekre vonatkozó ÁME határozza meg.

4.2.3.6. K o r l á t o z o t t ü z e m m ó d

4.2.3.6.1. Más felhasználók tájékoztatása

A pályahálózat-működtetők a vasúttársaságokkal közösen kötelesek egy folyamatot meghatározni egymás azonnali tájékoztatására minden olyan esettel kapcsolatban, amely csökkenti a vasúthálózat vagy a járművek biztonságát, teljesítményét és/vagy rendelkezésre állását.

4.2.3.6.2. A mozdonyvezetők tájékoztatása

A pályahálózat-működtető felelősségi területével kapcsolatos korlátozott üzemmód minden esetében a pályahálózat-működtető köteles hivatalos utasításokat adni a mozdonyvezetők számára arról, hogy milyen intézkedéseket kell megtenni a korlátozott üzemmód biztonságos megszüntetése érdekében.

▼M2

4.2.3.6.3. Vészhelyzeti intézkedések

A pályahálózat-működtető az infrastruktúráján belül működő minden vasúttársasággal és indokolt esetben a szomszédos pályahálózat-működtetőkkel közösen köteles meghatározni, közzétenni és elérhetővé tenni a megfelelő szükséghelyzeti intézkedéseket, és az üzemzavar által okozott bármely negatív hatás csökkentésének követelménye alapján átruházni a felelősségeket.

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, a meghibásodott vonatok mentési eljárásai),

— az infrastruktúra meghibásodásai (például áramkimaradás vagy olyan körülmények esetén, amelyek kerülő útvonalon történő közlekedést tehetnek szükségessé),

— szélsőséges időjárási körülmények.

A pályahálózat-működtetőnek kapcsolattartási információkat kell meghatároznia és naprakészen tartania a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság azon legfontosabb alkalmazottaira vonatkozóan, akiket értesíteni lehet a szolgáltatás korlátozott üzemmódhoz vezető fennakadása esetén. Ennek az információnak tartalmaznia kell a munkaidőn belüli és kívüli kapcsolattartási adatokat.

A vasúttársaságnak el kell juttatnia ezt az információt a pályahálózat-működtetőnek, és tájékoztatnia kell a pályahálózat-működtetőt az ilyen kapcsolattartási adatokban bekövetkező minden változásról.

A pályahálózat-működtetőnek tájékoztatnia kell az összes vasúttársaságot az adataiban bekövetkező minden változásról.

4.2.3.7. Vészhelyzet kezelése

A pályahálózat-működtetőnek

— az infrastruktúráján belül működő minden vasúttársasággal és indokolt esetben az infrastruktúráján belül működő vasúttársaságok képviselő szerveivel,

— adott esetben a szomszédos pályahálózat-működtetőkkel, valamint

— a helyi hatóságokkal, a vészhelyzeti szolgálatok, köztük a tűzoltóság és a mentőszolgálat helyi vagy nemzeti szintű képviselő szerveivel

együttműködésben meg kell határoznia, 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,

▼M2

— alagutakban bekövetkezett balesetek,

— veszélyes árukat érintő váratlan események,

— kisiklások.

A vasúttársaságnak közölnie kell a pályahálózat-működtetővel az ilyen körülményekkel kapcsolatos minden konkrét információt, különösen a vonatok helyreállítása és vágányra való visszaemelése vonatkozásában.

Emellett a vasúttársaságnak folyamatokat kell kidolgoznia az utasok fedélzeti vészhelyzeti és biztonsági eljárásokkal kapcsolatos tájékoztatása érdekében.

4.2.3.8. Segítség a vonatszemélyzetnek váratlan esemény vagy a járművek nagyobb működési zavarai esetére

A vasúttársaságnak megfelelő eljárásokat kell meghatároznia, hogy (pl. kommunikációs vonalakkal, a vonat kiürítése esetén megteendő intézkedésekkel) segítsen a vonat személyzetének korlátozott üzemmód esetén elkerülni vagy csökkenteni a járművek műszaki vagy egyéb hibái által okozott késéseket.

4.3. **A kapcsolódási pontokra vonatkozó funkcionális és műszaki előírások**

A 3. fejezetben meghatározott alapvető követelmények fényében a kapcsolódási pontokra vonatkozó funkcionális és műszaki előírások az alábbiak:

4.3.1. *Kapcsolódási pontok az infrastruktúrára vonatkozó ÁME-vel*

Forgalmi szolgálatra vonatkozó ÁME		Infrastruktúrára vonatkozó ÁME	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
Fékteljesítmény és a megengedett legnagyobb sebesség	4.2.2.6.2.	A vágány hosszanti irányú erőkkel szembeni ellenállása	4.2.6.2.
Az útvonalkönyvben található információk módosítása	4.2.1.2.2.2.	Üzemeltetési szabályok	4.4.
Korlátozott üzemmód	4.2.3.6.		

4.3.2. *Kapcsolódási pontok az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME-vel*

Forgalmi szolgálatra vonatkozó ÁME		Ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
Utasításgyűjtemény	4.2.1.2.1.	Üzemeltetési szabályok	4.4.
Üzemeltetési szabályok	4.4.		
A jelek és a pálya menti jelzések láthatóságára vonatkozó követelmények	4.2.2.8.	A pálya menti ellenőrző-irányító eszközök láthatósága	4.2.15.
A vonat fékezése	4.2.2.6.	A vonat fékezési teljesítménye és jellemzői	4.3.2.3.
Utasításgyűjtemény	4.2.1.2.1.	A homokoló berendezések alkalmazása	4.2.10

▼M2

Forgalmi szolgálatra vonatkozó ÁME		Ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
A vonat közlekedési száma	4.2.3.2.1.	ETCS DMI	4.2.12.
		GSM-R DMI	4.2.13.
Fedélzeti adatrögzítés	4.2.3.5.	Interfész a joghatású adatrögzítéshez	4.2.14.

4.3.3. *Kapcsolódási pontok a járművekre vonatkozó ÁME-vel*

4.3.3.1. Kapcsolódási pontok a mozdonyokra és a személyszállító járművekre vonatkozó ÁME-vel

Forgalmi szolgálatra vonatkozó ÁME		Mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
Vészhelyzeti intézkedések	4.2.3.6.3.	Mentésre szolgáló kocsikapcsoló berendezés	4.2.2.2.4.
		Végkapcsoló-készülék	4.2.2.2.3.
A vonatok összeállítása	4.2.2.5.	Tengelyterhelés paraméter	4.2.3.2.
A vonat fékezése	4.2.2.6.	Fékteljesítmény	4.2.4.5.
A vonat láthatósága	4.2.2.1.	Külső elülső és hátsó lámpák	4.2.7.1.
A vonat hallhatósága	4.2.2.2.	Kürt	4.2.7.2.
A jelek és a pálya menti jelzések láthatóságára vonatkozó követelmények	4.2.2.8.	Kilátás	4.2.9.1.3.
		A szélvédő optikai jellemzői	4.2.9.2.2.
		Belső világítás	4.2.9.1.8.
Vezetői éberségi berendezés	4.2.2.9.	A mozdonyvezető aktivitásának ellenőrzését szolgáló funkció	4.2.9.3.1.
Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton	4.2.3.5.2.	Rögzítőberendezés	4.2.9.6.
Vészhelyzet kezelése	4.2.3.7.	Emelési diagram és mentési utasítások	4.2.12.5.
		Mentési leiratok	4.2.12.6.
A vonatok összeállítása	4.2.2.5.	Üzemi dokumentáció	4.2.12.4.
A „vonatkísérési” feladatok szakmai képesítéseinek minimális elemei	F. függelék		

▼**M2**

Forgalmi szolgálatra vonatkozó ÁME		Mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
Homokolás	B. függelék	A kisugárzások izolálása	4.2.3.3.1.1.

4.3.3.2. Kapcsolódási pontok a teherkocsik alrendszerére vonatkozó ÁME-vel

Forgalmi szolgálatra vonatkozó ÁME		Teherkocsik alrendszerére vonatkozó ÁME	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
A vonat vége	4.2.2.1.3.2.	A zárjelző rögzítőeszközei	4.2.6.3.
		Zárjelző	E. függelék
A vonatok összeállítása	4.2.2.5.	Méretezés	4.2.3.1.
A vonatok összeállítása	4.2.2.5.	A vonalak terhelhetőségével való kompatibilitás	4.2.3.2.
Vészhelyzeti intézkedések	4.2.3.6.3.	Az egység szilárdsága – emelés és felbakolás	4.2.2.2.
A vonat fékezése	4.2.2.6.	Fékezés	4.2.4.

4.3.4. *Kapcsolódási pontok az energiára vonatkozó ÁME-vel*

Forgalmi szolgálatra vonatkozó ÁME		Energiára vonatkozó ÁME	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
A vonatok összeállítása	4.2.2.5.	A vonat legnagyobb áramerőssége	4.2.4.1.
Az útvonalkönyv előkészítése	4.2.1.2.2.1.		
A vonatok összeállítása	4.2.2.5.	Fázis- és rendszerhatárok:	
Az útvonalkönyv előkészítése	4.2.1.2.2.1.	Fázis	4.2.15.
		Rendszer	4.2.16.

▼M2

4.3.5. *Kapcsolódási pontok a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME-vel*

Forgalmi szolgálatra vonatkozó ÁME		Vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
A vonat üzemkész állapotának biztosítása	4.2.2.7.	Vészhelyzet esetén alkalmazandó szabály	4.4.1.
A vonat indulása	4.2.3.3.		
Korlátozott üzemmód	4.2.3.6.		
Vészhelyzet kezelése	4.2.3.7.	Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv	4.4.2.
		Gyakorlatok	4.4.3.
		Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára	4.4.5.
Szakmai alkalmasság	4.6.1.	A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége	4.6.1.

4.4. **Üzemeltetési szabályok**

Az Európai Unió vasúti rendszerén belüli használatra szánt új és eltérő strukturális alrendszerek összehangolt működését lehetővé tevő és különösen az új ellenőrző és jelzőrendszerek működéséhez közvetlenül kapcsolódó szabályoknak és eljárásoknak azonosaknak kell lenniük azonos helyzetek fennállása esetén.

Az A. függelék meghatározza az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS/ETCS) és az ERTMS/GSM-R rádiórendszer üzemeltetési alapelveit és szabályait.

A B. függelék meghatározza az Európai Unió teljes vasúti rendszerére érvényes közös üzemeltetési alapelveket és szabályokat.

4.5. **Karbantartási szabályok**

Nem alkalmazható.

4.6. **Szakmai alkalmasság**

4.6.1. *Szakmai alkalmasság*

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők személyzetének rendelkeznie kell a rendes, korlátozott és vészhelyzeti üzemmód alatti valamennyi, biztonsági szempontból fontos 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 az F. és G. függelékben találhatók.

▼M2

4.6.2. *Nyelvismeret*

4.6.2.1. Elvek

A pályahálózat-működtető és a vasúttársaság köteles biztosítani, hogy az ezzel foglalkozó személyzete képes legyen használni a C. függelékben megállapított kommunikációs protokollokat és elveket.

Amennyiben a pályahálózat-működtető által használt munkanyelv eltér a vasúttársaság személyzetének szokásos munkanyelvétől, az ilyen nyelvi és kommunikációs képzés lényeges részét kell, hogy képezze a vasúttársaság általános képességkezelési rendszerének.

A vasúttársaság azon személyzete, amelynek feladatai megkövetelik a pályahálózat-működtető személyzetével való kommunikációt a biztonsági szempontból fontos ügyekről a rendes és korlátozott üzemmódban, valamint vészhelyzetekben, kellő tudásszinttel kell, hogy rendelkezzen a pályahálózat-működtető által használt munkanyelv terén.

4.6.2.2. Tudásszint

A pályahálózat-működtető munkanyelvében való jártassági szintnek biztonsági szempontból elegendőnek kell lennie.

a) Minimális követelmény, hogy a mozdonyvezető képes legyen

— elküldeni és megérteni az ezen ÁME C. függelékében meghatározott összes üzenetet,

— eredményesen kommunikálni a rendes és korlátozott üzemmódban, valamint vészhelyzetekben,

— kitölteni a nyomtatványgyűjtemény használatához kapcsolódó nyomtatványokat.

b) A vonat személyzetének más olyan tagjai esetében, akiknek a feladatai megkövetelik, hogy biztonsági szempontból fontos ügyekről kommunikáljanak a pályahálózat-működtetővel, a minimális követelmény az, hogy képesek legyenek a vonatot és annak üzemi állapotát leíró információkat küldeni és megérteni.

Az E. függelékben meghatározottak értelmében a mozdonyvezetőktől eltérő vonatkísérő személyzet esetében a tudásnak legalább 2-es szintűnek kell lennie.

4.6.3. *A személyzet kezdeti és folyamatos vizsgálata*

4.6.3.1. Alapvető rendszerelemek

Az 1158/2010/EU ([1]) és az 1169/2010/EU ([2]) bizottsági rendelet követelményeinek való megfelelés érdekében a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek meghatározni a személyzetük vizsgálatának eljárását.

4.6.3.2. A képzési igények elemzése és aktualizálása

Az 1158/2010/EU és az 1169/2010/EU bizottsági rendelet követelményeinek való megfelelés érdekében a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek elemezni személyzetük érintett tagjainak képzési igényeit, valamint folyamatot meghatározni egyéni képzési igényeik felülvizsgálatára és aktualizálására.

([1]) A Bizottság 2010. december 9-i 1158/2010/EU rendelete a vasútbiztonsági tanúsítvány megszerzéséhez szükséges követelményeknek való megfelelés értékelésére szolgáló közös biztonsági módszerről (HL L 326., 2010.12.10., 11. o.).

([2]) A Bizottság 2010. december 10-i 1169/2010/EU rendelete a vasútbiztonsági engedély megszerzéséhez szükséges követelményeknek való megfelelés teljesítésének értékelésére szolgáló közös biztonsági módszerről (HL L 327., 2010.12.11., 13. o.).

▼M2

Az elemzésnek meg kell állapítania a képzési igények terjedelmét és összetettségét, és figyelembe kell vennie a vonatok működésével, a vontatással és a járművekkel kapcsolatos kockázatokat. A vasúttársaságnak meg kell határoznia azt a folyamatot, amelynek révén a vonatszemélyzet megszerzi és fenntartja az azon útvonalakról szóló ismereteket, amelyeken dolgozik. A folyamatnak

— a pályahálózat-működtető által az útvonallal kapcsolatban megadott információkra kell alapulnia, és

— összhangban kell lennie a 4.2.1. pontban ismertetett folyamattal.

A „vonatkísérési”, illetve a „vonat-előkészítési” feladatok terén figyelembe veendő elemeket az F., illetve a G. függelék tartalmazza. A szóban forgó elemeket adott esetben be kell építeni a személyzet képzésébe.

Lehetséges, hogy a vasúttársaság által tervbe vett üzemelés típusa vagy a pályahálózat-működtető által működtetett pályahálózat jellege miatt az F. és a G. függelékben található elemek némelyike nem indokolt. A képzési igények elemzésének indoklással együtt dokumentálnia kell az indokolatlannak tekintett elemeket.

4.6.4. *Kisegítő személyzet*

A vasúttársaságnak meg kell bizonyosodnia arról, hogy a vonatszemélyzet részét nem képező kisegítő (pl. vendéglátó és takarító) személyzet az alapképzésen túl részesül-e képzésben a vonatszemélyzet teljesen képzett tagjaitól kapott utasítások végrehajtására.

4.7. **Egészségvédelmi és biztonsági feltételek**

4.7.1. *Bevezetés*

A 4.2.1. pontban a 2.2. pont szerinti biztonsági szempontból fontos feladatokat ellátóként meghatározott személyzetnek megfelelő alkalmassággal kell rendelkeznie az általános működtetési és biztonsági előírásoknak való megfelelés biztosítása érdekében.

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek létrehozni és dokumentálni azokat a folyamatokat, amelyek segítségével megfelelnek a személyzetükkel kapcsolatban a biztonságirányítási rendszerükben meghatározott orvosi, pszichológiai és egészségügyi követelményeknek.

A 4.7.2. pontban meghatározott orvosi vizsgálatokat orvosnak kell elvégeznie, és ezekkel kapcsolatban neki kell döntést hoznia az egyes személyek alkalmasságáról.

A személyzet nem láthat el biztonsági szempontból fontos feladatokat, ha az éberségét olyan anyagok korlátozzák, mint az alkohol, a drogok vagy a pszichotróp gyógyszerek. A vasúttársaságoknak és a pályahálózat-működtetőknek ezért eljárásokkal kell rendelkezniük az ilyen anyagok hatása alatt álló vagy munka közben ilyen anyagokat fogyasztó személyzet által előidézett kockázatok korlátozása érdekében.

A vonat működésének helye szerinti tagállam nemzeti szabályozása alkalmazandó a fent említett anyagok meghatározott határértékei tekintetében.

▼M2

4.7.2. *Orvosi vizsgálat és pszichológiai értékelés*

4.7.2.1. Az állás betöltése előtt

4.7.2.1.1. Az orvosi vizsgálat minimális tartalma

Az orvosi vizsgálatnak a következőkre kell kiterjednie:

— általános orvosi vizsgálat,

— az érzékszervek működésének vizsgálata (látás, hallás, színérzékelés),

— diabetes mellitus vagy a klinikai vizsgálat által jelzett egyéb állapot kimutatására szolgáló vizelet- vagy vérvizsgálat,

— drogszűrés.

4.7.2.1.2. Pszichológiai értékelés

A pszichológiai értékelés célja a vasúttársaság támogatása a személyzet olyan tagjainak feladatra való beosztása és igazgatása terén, akik kognitív, pszichomotoros, viselkedési és személyiségbeli képessége lehetővé teszi a feladatok biztonságos elvégzését.

A pszichológiai vizsgálat tartalmának meghatározásakor figyelembe kell venni legalább az egyes biztonsági funkciók követelményeivel kapcsolatos alábbi feltételeket:

a) Kognitív:

— figyelem és koncentrálás,

— memória,

— felfogóképesség,

— logikai képesség,

— kommunikáció.

b) Pszichomotoros:

— reakciósebesség,

— mozgáskoordináció.

c) Viselkedési és személyiségi:

— érzelmi önkontroll,

— viselkedési megbízhatóság,

— autonómia,

— lelkiismeretesség.

Ha a fenti elemek bármelyikétől eltekintenek, a döntést pszichológusnak kell indokolnia és dokumentálnia.

A jelentkezőknek – a tagállam által meghatározottak szerint – pszichológus vagy orvos által végzett vagy felügyelt vizsgálaton kell bizonyítaniuk pszichológiai alkalmasságukat.

▼M2

4.7.2.2. Az állás betöltése után

4.7.2.2.1. Az időszakos orvosi vizsgálatok gyakorisága

Legalább egy teljes körű orvosi vizsgálatot el kell végezni:

— 5 évente a 40 év alatti személyzet esetében,

— 3 évente a 41 és 62 év közötti személyzet esetében,

— évente a 62 év fölötti személyzet esetében.

Az orvosnak sűrűbb vizsgálati gyakoriságot kell előírnia, ha azt a személyzet tagjának egészségi állapota megköveteli.

▼M3

A további orvosi és/vagy pszichológiai vizsgálatokról szóló 4.7.2.2.3. pont sérelme nélkül, amennyiben 2020. március 1. és 2020. augusztus 31. között időszakos orvosi vizsgálatot kellett volna végezni, a vizsgálat elvégzésére rendelkezésre álló időszak 6 hónappal meghosszabbodik. A meghosszabbítás nem alkalmazandó, ha orvosi előírásra kell nagyobb gyakorisággal vizsgálatot végezni, kivéve, ha a tagállam ettől eltérően dönt. A vasúttársaságnak és a pályahálózat-működtetőnek rendelkeznie kell olyan eljárásokkal, amelyekkel kezelhető annak a kockázata, hogy munkavégzésre alkalmatlan személy végez munkát.

▼M2

4.7.2.2.2. Az időszakos orvosi vizsgálat minimális tartalma

Ha a munkavállaló megfelel az állás betöltése előtt elvégzett vizsgálat esetében megállapított kritériumoknak, az időszakos szakorvosi vizsgálatoknak legalább az alábbiakat kell tartalmazniuk:

— általános orvosi vizsgálat,

— az érzékszervek működésének vizsgálata (látás, hallás, színérzékelés),

— diabetes mellitus vagy a klinikai vizsgálat által jelzett egyéb állapot kimutatására szolgáló vizelet- vagy vérvizsgálat,

— drogszűrés, amennyiben klinikailag javallott.

4.7.2.2.3. További orvosi és/vagy pszichológiai vizsgálatok

Az időszakos orvosi vizsgálat mellett további meghatározott orvosi és/vagy pszichológiai vizsgálatot kell végezni, amennyiben ésszerű alapon gyanú merül fel a személyzet valamely tagjának orvosi vagy pszichológiai alkalmassága terén, vagy ésszerűen feltételezhető a kábítószer-használat vagy a megengedett mértéket meghaladó alkoholfogyasztás. Ez különösen az illető által elkövetett emberi hiba által okozott váratlan esemény vagy baleset után indokolt.

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek a további vizsgálatok indokolt esetben történő elvégzését biztosító rendszereket működtetni.

4.7.3. *Egészségügyi követelmények*

4.7.3.1. Általános követelmények

A személyzet nem lehet olyan egészségi állapotban, és nem állhat olyan gyógykezelés alatt, amely az alábbiakat okozhatja:

— hirtelen eszméletvesztés,

— az öntudat vagy a koncentráció romlása,

— hirtelen cselekvőképtelenség,

— az egyensúly vagy mozgáskoordináció romlása,

— jelentős mozgáskorlátozottság.

Látás és hallás terén a következő követelményeknek kell teljesülniük:

▼M2

4.7.3.2. Látási követelmények

— Távoli látásélesség segédeszközzel vagy anélkül: 0,8 (jobb szem + bal szem, külön mérve); legalább 0,3 a rosszabb szem esetében,

— a korrekciós lencse maximális dioptriája: távollátás: + 5/rövidlátás: – 8. Az orvos kivételes esetekben és szemész szakorvos véleményének kikérése után engedélyezheti az e tartományon kívüli értékeket,

— közepes távolságú és közeli látás: segédeszközzel vagy anélkül megfelelő,

— kontaktlencse használata engedélyezett,

— normális színlátás: elismert, például Ishihara teszt segítségével, szükség esetén másik elismert teszttel kiegészítve,

— látómező: normális (az elvégzendő feladatot érintő minden rendellenesség hiánya),

— látás mindkét szemmel: megfelelő,

— kétszemes látás: megfelelő,

— kontrasztérzékenység: jó,

— progresszív szembetegség hiánya,

— a beültetett szemlencse, a lézer nélküli vagy lézeres látóélesség-javító műtét csak azzal a feltétellel engedélyezett, hogy azt évente vagy az orvos által megállapított gyakorisággal ellenőrzik.

4.7.3.3. Hallással kapcsolatos követelmények

A megfelelő hallást hang audiogrammal kell igazolni, azaz:

— A hallás elég jó a telefonbeszélgetések lefolytatásához, valamint a figyelmeztető hangjelzések és rádióüzenetek meghallásához.

— Hallókészülék használata megengedett.

4.8. **Infrastruktúra- és járműnyilvántartások**

Az infrastruktúra- és járműnyilvántartásoknak a 2008/57/EK irányelv 33., 34. és 35. cikkében meghatározott jellemzői miatt ezek a nyilvántartások nem alkalmasak a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer meghatározott követelményeinek teljesítésére. Ennélfogva ezen ÁME semmit sem határoz meg e nyilvántartásokkal kapcsolatban.

Van azonban egy üzemeltetési követelmény, amely szerint az infrastruktúrával kapcsolatos egyes adatokat elérhetővé kell tenni a vasúttársaság számára és a járművekkel kapcsolatos egyes, a 4.8.1. és 4.8.2. pontban meghatározott adatokat elérhetővé kell tenni a pályahálózat-működtető számára. Az érintett adatoknak mindkét esetben teljeseknek és pontosaknak kell lenniük.

4.8.1. *Infrastruktúra*

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer vonatkozásában a vasúti infrastruktúrával kapcsolatos és a vasúttársaságok számára elérhetővé teendő adatelemeket érintő követelmények a D. függelékben találhatók. A pályahálózat-működtető felelős az adatok helyességéért.

▼M2

4.8.2. *Járművek*

A járművekkel kapcsolatban az alábbi adatokat kell elérhetővé tenni a pályahálózat-működtető számára. A jármű üzemben tartója felelős az alábbi adatok helyességéért:

— a jármű gyártása során felhasználtak-e olyan anyagokat, amelyek baleset vagy tűz esetén veszélyesek lehetnek (például azbeszt),

— a jármű teljes, adott esetben ütközőkkel együtt mért hossza.

5. KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK

5.1. **Meghatározás**

A 2008/57/EK irányelv 2. cikkének f) pontja szerint a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek „a berendezések olyan elemi rendszerelemei, rendszerelemcsoportjai, szerkezeti részegységei vagy egésze, amelyeket beszereltek vagy beszerelni terveznek a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát közvetlenül vagy közvetve meghatározó valamely alrendszerbe. A rendszerelemek fogalmába egyaránt beletartoznak az anyagi és szellemi javak, úgymint a szoftver”.

5.2. **A rendszerelemek felsorolása**

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer tekintetében jelenleg nincsenek a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek.

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 kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tévő rendszerelemet, nem történik említés értékelési intézkedésekről.

6.2. **Forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer**

6.2.1. *Elvek*

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer egy, a 2008/57/EK irányelv II. melléklete szerinti funkcionális alrendszer.

Új vagy felülvizsgált biztonsági engedély vagy biztonsági tanúsítvány kiadása előtt a 2004/49/EK irányelv 10. és 11. cikkének megfelelően a vasúttársaságoknak és pályahálózat-működtetőknek biztonságirányítási rendszerükön belül kell igazolniuk a jelen ÁME követelményeinek való megfelelést.

A megfelelőség értékelésére szolgáló közös biztonsági módszerek előírják a nemzeti biztonsági hatóságok számára, hogy ellenőrzési rendszert léptessenek életbe a biztonságirányítási rendszer és minden ÁME követelményeivel való folyamatos megfelelés felülvizsgálata és figyelemmel kísérése céljából. Megjegyzendő, hogy ezen ÁME egyetlen eleme sem írja elő a bejelentett szervezet által történő külön értékelést.

Az ebben az ÁME-ben található, a kapcsolódási pontok (4.3. pont) alatt felsorolt és a strukturális alrendszerre hivatkozó követelményeket a vonatkozó strukturális ÁME alapján értékelik ki.

7. VÉGREHAJTÁS

7.1. **Elvek**

Ezen ÁME végrehajtását és az ezen ÁME megfelelő pontjainak való megfelelőséget az egyes tagállamok által a felelősségük alá tartozó vasútvonalakra vonatkozóan összeállítandó végrehajtási tervvel összhangban kell meghatározni.

A tervnek figyelembe kell vennie a következőket:

▼M2

a) bármely adott vasútvonal működtetésével kapcsolatos sajátos emberi tényezők;

b) valamennyi érintett vasútvonal minden egyes üzemeltetési és biztonsági eleme; továbbá

c) hogy a szóban forgó elem(ek) bevezetése

— a vasútvonalat használó minden vonatra,

— csak meghatározott vasútvonalakra,

— az összes vasútvonalra,

— a vasúthálózaton közlekedő minden vonatra vonatkozik-e;

d) kapcsolat más (ellenőrző-irányító és jelző, járművek 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 következő eseményektől kezdve:

a) a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető megkezdi a működését;

b) elvégzik a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető meglévő üzemeltetési rendszereinek megújítását vagy korszerűsítését;

c) olyan új vagy korszerűsített energia, jármű vagy ellenőrző-irányító és jelzőrendszereket helyeznek üzembe, amelyekhez egy sor megfelelő üzemeltetési eljárásra van szükség.

Köztudott, hogy ezen ÁME összes eleme nem valósítható meg teljes mértékben addig, amíg az üzemeltetendő hardvert (infrastruktúrát, ellenőrző és irányítórendszert stb.) nem hangolták össze. Az e fejezetben megállapított útmutatásokat ezért közbenső fázisként kell tekinteni, amely támogatja a célrendszerre való áttérést.

7.2. **Végrehajtási iránymutatások**

A bevezetés három különböző elemből áll:

a) annak megerősítése, hogy minden meglévő rendszer és eljárás megfelel ezen ÁME követelményeinek;

b) bármely meglévő rendszer és eljárás módosítása, hogy megfeleljen ezen ÁME követelményeinek;

c) más alrendszerek bevezetéséből eredő új rendszerek és eljárások

— új/korszerűsített hagyományos vasútvonalak (infrastruktúra/energia),

— új vagy korszerűsített ETCS jelzőberendezések, GSM-R rádió-berendezések, hőnfutásjelzők stb. (ellenőrző-irányító és jelző alrendszer),

— új járművek (jármű alrendszer).

▼M2

7.3. **Különleges esetek**

7.3.1. *Bevezetés*

Az alábbi különleges esetekben a következő különös rendelkezések megengedettek.

E különleges esetek két kategóriába tartoznak:

a) a rendelkezések vagy folyamatosan („P” eset), vagy ideiglenesen („T” eset) alkalmazandók;

b) ideiglenes esetekben az érintett tagállamoknak **2030-ig** („T1” eset), 2024-ig („T2” eset) vagy 2018-ig („T3” eset) meg kell felelniük a vonatkozó alrendszernek.

7.3.2. *Különleges esetek felsorolása*

7.3.2.1. Észtország, Lettország és Litvánia ideiglenes különleges esete (T1)

A 4.2.2.1.3.2. és a 4.2.2.1.3.3. pont végrehajtásával összefüggésben a kizárólag az észt, lett és litván 1 520 mm nyomtávú hálózaton közlekedő vonatokon másként meghatározott zárjelző is használható.

7.3.2.2. Írország és az Egyesült Királyság ideiglenes különleges esete (T2)

A 4.2.3.2.1. pont végrehajtásával összefüggésben Írország és az Egyesült Királyság alfanumerikus kódot használ a meglévő rendszerekben. A tagállamok a célrendszerben határozták meg az alfanumerikus közlekedési számról a numerikus közlekedési számra történő áttérés követelményeit és időbeni ütemezését.

7.3.2.3. Finnország ideiglenes különleges esete (T3)

A B. függelék 5. közös üzemeltetési szabály végrehajtásával összefüggésben Finnország alkalmazhat másik szabályt a személyszállító vonatok zárjelzőjének teljes meghibásodása által előidézett hatások csökkentése érdekében.

7.3.2.4. Finnország folyamatosan fennálló különleges esete (P1)

A 4.2.2.1.3.3. pont, valamint a B. függelék 5. közös üzemeltetési szabály végrehajtásával összefüggésben Finnország nem használ zárjelzőt a tehervonatok esetében. A tehervonatok végének jelzésére szolgáló zárjelzőként Finnország a 4.2.2.1.3.2. pontban meghatározottak szerinti jelzést is elfogadja.

▼**M2**

A. függelék

ERTMS/ETCS üzemeltetési szabályok

Az ERTMS/ETCS és az ERTMS/GSM-R üzemeltetésére vonatkozó szabályokat az ERA honlapján (www.era.europa.eu) közzétett, „ETCS és GSM-R: szabályok és alapelvek – 4. verzió” című műszaki dokumentum határozza meg.

▼M2

B. függelék

Közös üzemeltetési alapelvek és szabályok

Korlátozott üzemmód esetén a 4.2.3.6.3. pontban meghatározott vészhelyzeti intézkedések alkalmazását is meg kell fontolni.

1. HOMOKOLÁS

Amennyiben a vonat kézi homokoló berendezéssel van ellátva, a mozdonyvezető számára mindig engedélyezettnek kell lennie a homokolásnak, de azt lehetőség szerint el kell kerülni:

— a kitérők területén,

— 20 km/h alatti sebességnél való fékezéskor,

— álló helyzetben.

Ezek a korlátozások azonban nem érvényesek

— amikor SPAD (tilos jelzés túlfutása) vagy más súlyos váratlan esemény veszélye áll fenn, és a homokolás segítené a tapadást,

— elinduláskor,

— amikor erre a vontatójármű homokoló berendezésének próbája miatt van szükség.

2. A VONAT INDÍTÁSA

A kiinduló állomáson vagy egy menetrend szerinti megállás után a mozdonyvezető az alábbi feltételek teljesülését követően indíthatja a vonatot:

— miután a mozdonyvezető engedélyt kapott a vonat indulására vonatkozóan,

— miután teljesülnek a vonatközlekedés feltételei,

— amikor elérkezik az indulás ideje, kivéve, ha engedélyt kap a tervezett időpont előtti indulásra.

3. A VONAT INDULÁSÁRA VONATKOZÓ ENGEDÉLY HIÁNYA A TERVEZETT IDŐPONTBAN.

Ha a mozdonyvezető a tervezett időpontban nem kapott engedélyt a vonat indulására vonatkozóan, és nem rendelkezik információval ennek okáról, a mozdonyvezető tájékoztatja a diszpécsert.

4. AZ ELÜLSŐ LÁMPÁK TELJES MEGHIBÁSODÁSA

Ha a mozdonyvezető az elülső lámpák egyikét sem tudja felkapcsolni:

4.1. **Jó látási viszonyok között**

A mozdonyvezető tájékoztatja a diszpécsert a meghibásodásról. A vonat a legnagyobb megengedett sebességgel elmegy a legközelebbi helyig, ahol az elülső lámpákat meg tudják javítani/ki tudják cserélni, vagy a meghibásodott járművet le tudják cserélni. Haladás közben a mozdonyvezető szükség szerint vagy a diszpécser utasítása alapján használja a figyelmeztető hangjelző eszközt.

4.2. **Sötétségben vagy rossz látási viszonyok között**

A mozdonyvezető tájékoztatja a diszpécsert a meghibásodásról. Amennyiben a vonat elejére felszereltek fehér fénnyel világító, hordozható elülső lámpát, a vonat a legnagyobb megengedett sebességgel elmegy a legközelebbi helyig, ahol az elülső lámpákat meg tudják javítani/ki tudják cserélni, vagy a meghibásodott járművet le tudják cserélni.

▼M2

Ha nem áll rendelkezésre fehér fénnyel világító, hordozható elülső lámpa, a vonat nem halad tovább, kivéve, ha a diszpécser formális utasítást ad arra, hogy folytassa útját a vonal felszabadítására alkalmas legközelebbi helyig.

Haladás közben a mozdonyvezető szükség szerint vagy a diszpécser utasítása alapján használja a figyelmeztető hangjelző eszközt.

5. A ZÁRJELZŐ TELJES MEGHIBÁSODÁSA

(1) Amennyiben a diszpécser tudomást szerez a vonat zárjelzőjének teljes meghibásodásáról, intézkedéseket tesz a vonat megfelelő helyen történő megállítására és a mozdonyvezető tájékoztatására.

(2) A mozdonyvezető ezt követően ellenőrzi a vonat integritását és szükség esetén megjavítja/kicseréli a vonat zárjelzőjét.

(3) A mozdonyvezető tájékoztatja a diszpécsert, hogy a vonat készen áll az indulásra. Ha azonban a javítás nem lehetséges, a vonat nem haladhat tovább, kivéve, ha a diszpécser és a mozdonyvezető erre vonatkozóan különszabályok alkalmazásában állapodott meg.

6. A VONAT FIGYELMEZTETŐ HANGJELZŐ ESZKÖZÉNEK MEGHIBÁSODÁSA

A figyelmeztető hangjelző eszköz meghibásodása esetén a mozdonyvezető tájékoztatja a diszpécsert. A vonat nem lépi túl a figyelmeztető hangjelző eszköz meghibásodása esetén megengedett sebességet a legközelebbi helyig, ahol a figyelmeztető hangjelző eszközt meg tudják javítani, vagy a meghibásodott járművet le tudják cserélni. A mozdonyvezetőnek meg kell tudnia állítani a vonatot olyan vasúti átjárón történő áthaladás előtt, amelynél használnia kell a figyelmeztető hangjelző eszközt, és ezt követően csak akkor haladhat át a vasúti átjárón, ha ezt biztonságosan meg tudja tenni. Ha többhangú figyelmeztető hangjelző eszköz meghibásodása esetén legalább egy hang működik, a vonat a rendes üzemmód szerint továbbmehet.

7. A VASÚTI ÁTJÁRÓ MEGHIBÁSODÁSA

7.1. **A meghibásodott vasúti átjárón áthaladó vonatok megállítása**

Amennyiben a vasúti átjárón áthaladó vonatok biztonságát érintő műszaki meghibásodást észlelnek, a biztonságos működés helyreállításáig meg kell akadályozni a vonatok áthaladását a vasúti átjárón.

7.2. **A vonatok áthaladása a meghibásodott vasúti átjárón (ha engedélyezett)**

(1) Amennyiben a meghibásodás jellege lehetővé teszi a vonatközlekedés folytatását, minden egyes vonat vezetőjének engedélyt kell adni a folytatásra és a vasúti átjárón történő áthaladásra.

(2) A mozdonyvezető, miután utasítást kap a meghibásodott vasúti átjárón történő áthaladásra, az utasítás szerint halad át a vasúti átjárón. Ha a vasúti átjárónál akadály található, a mozdonyvezető minden szükséges lépést megtesz, hogy megállítsa a vonatot.

(3) A vasúti átjáró megközelítésekor a mozdonyvezető szükség esetén vagy ha a diszpécser erre irányuló formális utasítást ad, használja a figyelmeztető hangjelző eszközt. Ha a vasúti átjáró akadályoztatása megszűnik, a mozdonyvezető áthalad rajta és amint a vonat eleje áthaladt a vasúti átjárón, gyorsít.

8. A RÁDIÓN KERESZTÜL TÖRTÉNŐ SZÓBELI KOMMUNIKÁCIÓ SIKERTELENSÉGE

8.1. **A vonat rádióberendezésének a vonat előkészítése során észlelt meghibásodása**

A fedélzeti rádió meghibásodása esetén a vonat közlekedése nem engedélyezhető olyan vonalon, ahol a rádió követelmény.

▼M2

8.2. **A vonat rádióberendezésének meghibásodása azt követően, hogy a vonat megkezdte a közlekedést**

Amennyiben a mozdonyvezető észleli, hogy a rádióberendezés meghibásodott, a lehető leghamarabb értesíti a diszpécsert. Ezt követően a mozdonyvezető követi a vonat további közlekedésére vonatkozóan a diszpécsertől kapott valamennyi formális utasítást. A vonat meghibásodott rádióberendezéssel is továbbhaladhat:

— amennyiben rendelkezésre áll más olyan eszköz, amely lehetővé teszi a mozdonyvezető és a diszpécser közötti vészhelyzeti kommunikációt, vagy

— a legközelebbi helyig, ahol a rádiót meg tudják javítani, vagy a meghibásodott járművet le tudják cserélni, amennyiben rendelkezésre áll más olyan eszköz, amely lehetővé teszi a mozdonyvezető és a diszpécser közötti kommunikációt.

9. LÁTRA KÖZLEKEDÉS

Amikor a mozdonyvezetőnek látra kell közlekednie, köteles

— óvatosan haladni a sebesség korlátozásával és figyelembe véve a belátható vasútpályát, hogy képes legyen megállni bármely jármű, megállj jelzés vagy akadály előtt, továbbá

— nem túllépni a látra közlekedés esetében megállapított legnagyobb sebességet.

10. A MEGHIBÁSODOTT VONATOKNAK NYÚJTOTT SEGÍTSÉG

(1) Amennyiben egy vonatot meghibásodás miatt le kell állítani, a mozdonyvezető haladéktalanul tájékoztatja a diszpécsert a meghibásodásról és annak körülményeiről.

(2) Ha mentesítő vonatra van szükség, a mozdonyvezetőnek és a diszpécsernek legalább az alábbiak tekintetében meg kell egyeznie:

— a mentesítő vonat típusa,

— konkrét irányból van-e szükség a segítségre (a vonat elejénél vagy végénél),

— a meghibásodott vonat helye.

Azt követően, hogy a mozdonyvezető segítséget kért, a vonat még a hiba elhárítása esetén is csak az után mozdítható el, hogy:

— a mentesítő vonat megérkezik, vagy

— a mozdonyvezető és a diszpécser alternatív intézkedésekben állapodik meg.

(3) A diszpécser csak abban ez esetben adhat engedélyt a mentesítő vonatnak a meghibásodott vonat által elfoglalt szakaszra való belépésre, ha megerősítést kapott arra vonatkozóan, hogy a meghibásodott vonatot nem mozdítják el.

Amikor a mentesítő vonat készen áll a meghibásodott vonat által elfoglalt szakaszra való belépésre, a diszpécser legalább a következőkről tájékoztatja a mentesítő vonat vezetőjét:

— a meghibásodott vonat helye,

— az a hely, ahova a meghibásodott vonatot el kell juttatni.

(4) Az összekapcsolt vonat vezetőjének meg kell bizonyosodnia a következőkről:

— megtörtént a mentesítő vonat és a meghibásodott vonat összekapcsolása, és

— sor került a vonat fékteljesítményének ellenőrzésére, az automatikus fék – amennyiben kompatibilis – be lett kapcsolva, és végeztek fékpróbát.

▼M2

(5) Amikor az összekapcsolt vonat készen áll az indulásra, az irányításáért felelős mozdonyvezetőnek fel kell vennie a kapcsolatot a diszpécserrel, és tájékoztatnia kell a diszpécsert az esetleges korlátozásokról, majd a diszpécsertől kapott utasításoknak megfelelően kell vezetnie a vonatot.

11. MEGÁLLÁSJELZÉS MELLETTI ELHALADÁS ENGEDÉLYEZÉSE

Megállásjelzés melletti elhaladáshoz az érintett vonat vezetőjének engedéllyel kell rendelkeznie.

Az engedély megadásakor a diszpécsernek el kell látnia a mozdonyvezetőt a továbbhaladáshoz kapcsolódó esetleges utasításokkal.

A mozdonyvezetőnek követnie kell az utasításokat, és adott esetben nem lépheti túl az érvényben levő sebességkorlátozást mindaddig, amíg el nem éri azt a helyet, ahol visszaállhat a rendes üzemmódra.

12. A PÁLYA MENTI JELZÉSEK RENDELLENESSÉGEI

Bármely alábbi rendellenesség megfigyelése esetén:

— nincs jelzés olyan helyen, ahol lennie kell,

— rendellenes jelzés,

— az adott pont megközelítésekor rendellenes jelzéssorozat figyelhető meg,

— a jelzés nem látható tisztán,

a mozdonyvezetőnek a jelzés lehető legszigorúbb értelmezése szerint kell eljárnia.

A mozdonyvezető minden esetben jelenti a diszpécsernek, ha rendellenes jelzést észlelt.

13. VÉSZHELYZETI HÍVÁS

Vészhelyzeti hívás érkezésekor a mozdonyvezetőnek azt kell feltételeznie, hogy veszélyes helyzet állt elő, és a szóban forgó helyzet hatásának elkerülése vagy csökkentése érdekében minden szükséges lépést meg kell tennie.

Emellett a mozdonyvezető:

— azonnal a látra közlekedés esetében megfelelő sebességre csökkenti a vonat sebességét, és

— látra közlekedik, kivéve, ha a diszpécsertől ettől eltérő utasítást kapott, valamint

— betartja a diszpécsertől kapott utasításokat.

A megállásra utasított mozdonyvezetők nem indítják újra a vonatot a diszpécsertől erre vonatkozóan kapott engedély hiányában. A többi mozdonyvezető továbbra is látra közlekedik, amíg a diszpécsertől nem kap arra vonatkozó tájékoztatást, hogy a látra közlekedés már nem szükséges.

14. A VONATOKAT FENYEGETŐ VESZÉLY ELHÁRÍTÁSÁRA TETT AZONNALI LÉPÉSEK

(1) A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők személyzete bármely olyan tagjának, aki vonatokat fenyegető veszélyről szerez tudomást, haladéktalanul lépéseket kell tennie annak érdekében, hogy megállítsa az esetleg érintett vonatokat, és szükség szerint minden további lépést meg kell tennie a károk és veszteségek elkerülése érdekében.

(2) Azon mozdonyvezetőknek, akik a vonatukat fenyegető veszélyről értesülnek, haladéktalanul meg kell állniuk, és figyelmeztetniük kell a diszpécsert a veszélyre.

▼M2

C. függelék

A biztonsággal kapcsolatos kommunikációs módszerek

1. ALKALMAZÁSI KÖR ÉS CÉL

1.1. Ez a függelék megállapítja a vonat személyzetének tagjai – elsősorban a mozdonyvezető és a diszpécser – között folytatott, biztonsággal kapcsolatos kommunikációra vonatkozó szabályokat, különösen annak struktúráját és módszereit. A biztonsággal kapcsolatos kommunikáció prioritást élvez minden egyéb kommunikációval szemben.

2. A KOMMUNIKÁCIÓ STRUKTÚRÁJA

2.1. A biztonsággal kapcsolatos üzenetek szóbeli továbbításának rövidnek és egyértelműnek kell lennie, rövidítések alkalmazása nélkül. Különösen a következő pontokra kell kiterjednie annak biztosítása érdekében, hogy az üzenet érthető legyen, és hogy lehetővé tegye a szükséges lépések megtételét; az üzenet küldője köteles:

— megadni a pontos helyét,

— ismertetni a folyamatban lévő feladatot és a szükséges teendőket,

— megbizonyosodni arról, hogy az üzenetet megkapták és az előírások szerint megismételték,

— szükség esetén javítani az üzenetben található hibát,

— szükség esetén tájékoztatni a másik felet saját elérhetőségéről.

2.2. A vészhelyzeti üzenetek célja, hogy a vasútvonal biztonságával közvetlen kapcsolatban lévő sürgős üzemeltetési utasításokat adjanak. Ilyen üzenetek esetében az üzenet megismétlése elhagyható.

3. A KOMMUNIKÁCIÓ MÓDSZEREI

3.1. A mozdonyvezetők a vonat közlekedési száma és helye alapján azonosítják magukat. A diszpécserek az ellenőrzési terület alapján vagy a jelzőszekrény helye szerint azonosítják magukat.

3.2. A diszpécserek és a mozdonyvezetők között folytatott kommunikáció során a diszpécserek felelőssége megbizonyosodni arról, hogy a saját ellenőrzési területükön található mozdonyvezetővel beszélnek. Ez akkor döntő jelentőségű, ha a kommunikáció olyan területeken történik, ahol a kommunikációs határok átfedik egymást. Ez az elv a kommunikáció megszakadása után is érvényes.

3.3. A különböző felek az alábbi üzeneteket használják erre a célra.

— a diszpécser:

… közlekedési számú vonat,.....
ez itt … (ellenőrzési terület/a jelzőszekrény helye).....

— a mozdonyvezető:

..... Itt a … közlekedési számú vonat, … (hely).....

4. A KOMMUNIKÁCIÓ SZABÁLYAI

4.1. A biztonsággal kapcsolatos kommunikáció megfelelő érthetősége érdekében a használt kommunikációs eszköztől függetlenül alkalmazni kell a következő szabályokat:

▼M2

4.2. A nemzetközi fonetikai ábécét kell használni

— az ábécé betűinek azonosításához,

— a nehezen kimondható vagy a félreérthető szavak és helynevek betűzése során,

— a rádió- vagy telefonkészüléken tapasztalható interferencia esetén,

— a jelek vagy pontok azonosítása során.

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								

4.3. A számokat számjegyenként kell kimondani:

0 = Nulla
1 = Egy
2 = Kettő
3 = Három
4 = Négy
5 = Öt
6 = Hat
7 = Hét
8 = Nyolc
9 = Kilenc

5. KIFEJEZÉSEK (ÁLTALÁNOS)

A kommunikációs eljárás során használt szabványos terminológia

5.1. A szóbeli üzenetek továbbítási eljárása

5.1.1. A beszéd lehetőségét a másik félnek átadó kifejezés:

vétel (over)

5.2. Üzenetfogadási eljárás

5.2.1. közvetlen üzenet fogadásakor

A küldött üzenet fogadását megerősítő kifejezés:

vettem (received)

▼M2

5.2.2. Az üzenetet gyenge vétel vagy félreértés esetén megismételtető kifejezés:

ismételd (+ mondd lassabban) say again (+speak slowly)

5.2.3. A visszaolvasott üzenet fogadását megerősítő kifejezés

Az annak ellenőrzésére használt kifejezés, hogy a visszaolvasott üzenet pontosan megfelel-e az elküldött üzenetnek:

helyes (correct)

5.2.4. vagy nem:

hiba (+ megismétlem) error (+ I say again)

5.3. A kommunikáció megszakításának eljárása

5.3.1. ha az üzenet véget ért:

kilépek (out)

5.3.2. ha a szünet ideiglenes, és a kapcsolat nem szakadt meg

A másik felet várakozásra felkérő kifejezés:

várj (wait)

5.3.3. Kifejezés annak közlésére a másik féllel, hogy a kommunikáció esetleg meg fog szakadni, de később folytatódnia kell:

újrahívlak (I call again)

6. ÍRÁSBELI UTASÍTÁSOK

6.1. Írásbeli utasítást csak akkor lehet adni, amikor a vonat álló helyzetben van, és a diszpécsernek egyedi azonosító számmal vagy engedélyező számmal kell ellátnia az írásbeli utasítást.

6.2. Az írásbeli utasítás elsőbbséget élvez a kapcsolódó pálya menti jelzésekkel és/vagy a DMI által adott jelzésekkel szemben, kivéve amikor az írásbeli utasításban előírt legnagyobb sebességnél alacsonyabb megengedett sebesség vagy kioldási sebesség alkalmazandó.

6.3. Az írásbeli utasítást az érintett területhez lehető legközelebb kell kiadni.

6.4. Írásbeli utasítást csak akkor lehet adni, ha a mozdonyvezető megadta a vonat közlekedési számát és a vonat/tolatás helyét.

6.5. Az írásbeli utasításban közölni kell legalább a következőket:

— kiadásának helye (jelzőszekrény…),

— kiadásának napja és időpontja,

— mely vonatra/tolatásra vonatkozik,

— az adott vonat/tolatás helye,

— alkalmazási helye,

— világos, pontos, egyértelmű utasítások,

— egyedi azonosító vagy engedélyező szám.

▼M2

6.6. Az írásbeli utasítás átadása történhet:

— papíralapon, vagy

— a mozdonyvezetőnek adott, általa leírandó szóbeli utasításként, vagy

— más, a fent említett követelményeknek való megfelelést lehetővé tevő, biztonságos kommunikációs módszerrel.

6.7. Amikor a mozdonyvezető írásbeli utasítást kap, ellenőrzi, hogy a szóban forgó írásbeli utasítás az ő vonatára/tolatási műveletére és aktuális helyére vonatkozik-e.

6.8. Kiadott írásbeli utasítás kizárólag az eredeti utasításra kifejezett hivatkozást tartalmazó, új írásbeli utasítás útján vonható vissza.

7. KIFEJEZÉSEK (ÍRÁSBELI UTASÍTÁSOKBAN)

A kommunikációs eljárás során használt szabványos terminológia

Írásbeli utasítás visszavonása

7.1. A folyamatban lévő írásbeli rendelkezési eljárás visszavonására használt kifejezés:

törölt művelet ..... (cancel procedure .....)

7.2. Ha az üzenet később folytatódni fog, az eljárást elölről meg kell ismételni.

Átvitel közbeni hibák

7.3. Amikor a küldő fél észleli a továbbítási hibát, a küldőnek visszavonást kell kérnie a következő eljárási üzenet küldésével:

hiba (+ készítsen új formanyomtatványt) error (+ prepare new form …)

Vagy:

hiba + megismétlem (error +I say again)

majd újból el kell küldenie az első üzenetet.

Visszaolvasás közbeni hiba

7.4. 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.

Félreértés

7.5. Ha valamelyik fél nem ért tökéletesen egy üzenetet, a következő szöveggel kell megkérnie a másik felet az üzenet megismétlésére:

ismételd (+ mondd lassabban) say again (+speak slowly)

8. NYOMTATVÁNYGYŰJTEMÉNY

8.1. A pályahálózat-működtető felelős a nyomtatványgyűjtemény és az abban lévő nyomtatványok saját munkanyelvén való összeállításáért.

8.2. Az összes nyomtatványt egy nyomtatványgyűjtemény nevű nyomtatott vagy elektronikus dokumentumban kell összegyűjteni.

▼M2

8.3. A nyomtatványok azonosítása érdekében egyedi kódszót vagy kódszámot kell kidolgozni az eljárással kapcsolatban.

8.4. A szóban forgó nyomtatványgyűjteményt mind a mozdonyvezetőnek, mind pedig a vonatközlekedést engedélyező személyzetnek használnia kell. A mozdonyvezető által és a vonatközlekedést engedélyező személyzet által használt könyv felépítésének és számozásának azonosnak kell lennie.

8.5. A nyomtatványgyűjtemény két részből áll.

8.5.1. Az első rész legalább a következő elemeket tartalmazza:

— az írásbeli utasításokat tartalmazó nyomtatványok mutatója;

— azon helyzetek jegyzéke, amelyekben az egyes nyomtatványokat alkalmazni kell;

— a nemzetközi fonetikai ábécét tartalmazó táblázat.

8.5.2. A második rész tartalmazza magukat a nyomtatványokat. Ezeket a vasúttársaság gyűjti össze és biztosítja a mozdonyvezető számára.

9. VASÚTI TERMINOLÓGIAI SZÓJEGYZÉK

9.1. A vasúttársaság összeállít egy vasúti terminológiai szójegyzéket minden olyan hálózat esetében, amelyen a vonatai működnek. Ez megadja a közhasználatban lévő kifejezéseket a vasúttársaság által kiválasztott nyelven és annak a pályahálózat-működtetőnek a munkanyelvén, amelynek az infrastruktúráján a vasúttársaság működik.

9.2. A szószedet két részből áll:

— a kifejezések tárgykörök szerinti felsorolása,

— a kifejezések betűrendes felsorolása.

▼M2

D. függelék

Azon információk, amelyeket a pályahálózat-működtető köteles a vasúttársaság rendelkezésére bocsátani az útvonalkönyvre vonatkozóan, valamint a vonatok kompatibilitásával kapcsolatban a tervezett működési útvonalakon

Szám	Cím	Útvonalkönyv	Vonatkompatibilitás a tervezett működési útvonalakon
1.	**Általános információk a pályahálózat-működtetőről**		
1.1.	PM neve	**X**	**X**
1.2.	Tagállam		**X**
2.	**Térképek és ábrák**		
2.1.	**Térkép, a következőket tartalmazó sematikus áttekintés:**		
2.1.1.	Vonalszakaszok	**X**	
2.1.2.	Fő helyek (állomások, rendező pályaudvarok, csatlakozások, áruszállítási terminálok)	**X**	
2.2.	**Vonalas 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 forgalmi vágányok, kerülők, kisiklasztó kitérők/leválasztók és a csatlakozó vágányokhoz való hozzáférés jelzése	**X**	
2.2.2.	Fő helyek (állomások, rendező pályaudvarok, csatlakozások, áruszállítási terminálok) és azok elhelyezkedése a vonalhoz viszonyítva	**X**	
2.2.3.	A vonatok számára releváns összes rögzített jel helye, típusa és neve	**X**	
2.3.	**Az állomás/rendező pályaudvar/járműszín ábrái**		
A helyre jellemző ábrákon azonosítandó adatok, szükség esetén szöveggel kiegészítve			
2.3.1.	A hely neve	**X**	**X**
2.3.2.	A hely típusa (utasterminál, áruterminál, rendező pályaudvar, járműszín)	**X**	
2.3.3.	A veszélyes pontok védelmét szolgáló rögzített jel helye, típusa és azonosítása	**X**	
2.3.4.	A pályák azonosítása és rajza a váltókkal együtt	**X**	
2.3.5.	A peronok azonosítása	**X**	**X**
2.3.6.	A peronok hossza	**X**	**X**
2.3.7.	A peronok magassága	**X**	**X**
2.3.8.	A kerülők azonosítása	**X**	**X**
2.3.9.	A kerülők hossza		**X**

▼M2

Szám	Cím	Útvonalkönyv	Vonatkompatibilitás a tervezett működési útvonalakon
3.	**A konkrét vonalszakasszal kapcsolatos adatok**		
3.1.	**Általános jellemzők**		
3.1.1.	A vonalszegmens 1. vége	**X**	**X**
3.1.2.	A vonalszegmens 2. vége	**X**	**X**
3.1.3.	Pálya menti távolságjelzés (gyakoriság, megjelenés és elhelyezés)	**X**	
3.1.4.	Megengedett legnagyobb sebesség(ek)/A kijelölt útvonalra vonatkozó menetrendnek megfelelő sebességek	**X**	**X**
3.1.5.	Bármely egyéb információ, amelyet a mozdonyvezetőnek ismernie kell	**X**	
3.1.6.	A helyi infrastruktúra vonatkozásában előírt konkrét földrajzi információk	**X**	
3.1.7.	A veszélyes árukra vonatkozó különleges korlátozások		**X**
3.1.8.	Különleges rakodási korlátozások		**X**
3.1.9.	A forgalomirányítási/vezérlőközponttal rendes, korlátozott és vészhelyzeti üzemmódban folytatott kommunikáció eszközei	**X**	
3.2.	**Meghatározott műszaki jellemzők**		
3.2.1.	Nyomtáv		**X**
3.2.2.	Szerkezeti szelvény		**X**
3.2.3.	Legnagyobb tengelyterhelés		**X**
3.2.4.	Folyóméterenkénti legnagyobb terhelés		**X**
3.2.5.	Legnagyobb lejtésszög-hiányosság		**X**
3.2.6.	Legkisebb görbületi sugár		**X**
3.2.7.	Az emelkedő százaléka	**X**	**X**
3.2.8.	Az emelkedő helye	**X**	**X**
3.2.9.	A fékteljesítménnyel kapcsolatos információ		**X**
3.2.10.	Elfogadható fékezési erő olyan fék esetében, amely nem alkalmaz kerék és sín közötti tapadást		**X**
3.2.11.	Alagutak: tűzvédelmi osztályozás és az alagúttal kapcsolatos adatok a 4.2.1.2.2.1c. pontban	**X**	**X**
3.2.12.	Nem megállási területek: azonosítás, hely, típus	**X**	
3.2.13.	Ipari kockázatok – olyan helyek, ahol a mozdonyvezető számára veszélyes a kiszállás	**X**	

▼M2

Szám	Cím	Útvonalkönyv	Vonatkompatibilitás a tervezett működési útvonalakon
3.2.14.	A homokoló berendezés tesztelésére kijelölt területek helye (ha van)	**X**	
3.3.	**Energia alrendszer**		
3.3.1.	Energiaellátó rendszer (feszültség és frekvencia)	**X**	**X**
3.3.2.	A vonat legnagyobb áramerőssége	**X**	**X**
3.3.3.	Meghatározott elektromos vontatóegységek áramfogyasztásával kapcsolatos korlátozások	**X**	
3.3.4.	A többszörös vontatóegység(ek) pozíciójával kapcsolatos korlátozások az érintkező vezeték elkülönítésének való megfelelés érdekében (az áramszedő helye)	**X**	
3.3.5.	A semleges szakaszok helye	**X**	
3.3.6.	Olyan területek helye, amelyeken leengedett áramszedővel kell áthaladni	**X**	
3.3.7.	A visszatápláló fékezésre vonatkozó feltételek	**X**	**X**
3.3.8.	Álló helyzetben áramszedőnként felvett legnagyobb áramerősség	**X**	**X**
3.3.9.	A felemelt áramszedők számára és a köztük lévő távolságra vonatkozó előírások		**X**
3.3.10.	Az érintkező vezeték magassága		**X**
3.3.11.	A megengedett áramszedők jellemzői		**X**
3.3.12.	Engedélyezett közepes sarunyomás		**X**
3.4.	**Ellenőrző-irányító és jelző alrendszer**		
3.4.1.	Egynél több rendszer egyidejű aktivitásának igénye	**X**	
ERTMS/ETCS			
3.4.2.	Az alkalmazás szintje		**X**
3.4.3.	A fedélzeten előírt opcionális funkciók: kitöltés		**X**
3.4.4.	Szoftver verziószáma		**X**
ERTMS/GSM-R rádió			
3.4.5.	Verziószám		**X**
B. osztályú jelzőrendszerek			
3.4.6.	A rendszer neve		**X**
3.4.7.	Szoftver verziószáma		**X**

▼M2

Szám	Cím	Útvonalkönyv	Vonatkompatibilitás a tervezett működési útvonalakon
B. osztályú rádiórendszerek			
3.4.8.	A rendszer neve		**X**
3.4.9.	Szoftver verziószáma		**X**
A fékteljesítménnyel kapcsolatos sebességkorlátozások			
3.4.10.	B. osztályú vonatvédelmi, ellenőrző és riasztó rendszerek		**X**
Átkapcsolások			
3.4.11.	A különféle B. osztályú vonatvédelmi, ellenőrzési és figyelmeztető rendszerek közötti átkapcsolás különleges feltételei	**X**	
3.4.12.	A különféle B. osztályú és ERTMS/ETCS rendszerek közötti átkapcsolás különleges műszaki feltételei	**X**	
3.4.13.	A különféle rádiórendszerek közötti átkapcsolásra vonatkozó különleges utasítások (hely)	**X**	
Az EMC alkalmassága az infrastruktúra oldali ellenőrző-irányító és jelzőrendszerre			
3.4.14.	Örvényáramú vágányfék használatának engedélyezhetősége	**X**	**X**
3.4.15.	Mágnesfék használatának engedélyezhetősége	**X**	**X**
3.5.	**Forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer**		
3.5.1.	Munkanyelv	**X**	
3.5.2.	Különleges éghajlati viszonyok és az azokhoz kapcsolódó intézkedések, ha vannak		**X**

▼M2

E. függelék

Nyelvi és kommunikációs szint

A nyelvi szóbeli kommunikáció öt szintre osztható:

Szint	Leírás
5.	— beszédmódját bármely beszélgetőpartnerhez hozzá tudja igazítani — meg tudja fogalmazni véleményét — képes tárgyalni — képes meggyőzni — képes tanácsot adni
4.	— képes megbirkózni teljesen előreláthatatlan helyzetekkel — képes feltételezéseket megfogalmazni — képes érvekkel alátámasztott 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

▼M2

F. függelék

A „vonatkísérési” feladatok szakmai képesítéseinek minimális elemei

1. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

a) Ez a függelék, amelyet a 4.6. és 4.7. ponttal együtt kell olvasni, felsorolja a hálózaton történő vonatkíséréssel kapcsolatos feladatok szempontjából relevánsnak tekintett elemeket.

b) Ezen ÁME összefüggésében a „szakmai képesítés” kifejezés az annak biztosítása szempontjából fontos elemekre utal, hogy az üzemi személyzet képzett legyen, és képes legyen megérteni és elvégezni a feladatokat.

c) A szabályok és eljárások az elvégzett feladatokra és a feladatokat elvégző személyekre vonatkoznak. Ezeket a feladatokat bármely arra feljogosított, képzett személy elvégezheti függetlenül a szabályokban, az eljárásokban vagy az egyes társaságok által használt bármely névtől, beosztástól vagy fokozattól.

2. SZAKMAI ISMERETEK

Minden feljogosításhoz sikeresen teljesített alapvizsgára és a 4.6. pontban leírt folyamatos értékelésre és képzésre van szükség.

2.1. **Általános szakismeretek**

a) A szervezet biztonságirányítási rendszerének a feladatokkal kapcsolatos elvei.

b) A műveletekbe bevont legfontosabb szereplők feladatai és felelősségei.

c) Az utasok és/vagy a rakomány, illetve a vasúti pályán vagy amellett lévő személyek biztonságához kapcsolódó általános feltételek.

d) Munkahelyi egészségügyi és biztonsági feltételek.

e) A vasúti rendszer biztonságának általános elvei.

f) Személyi biztonság, ideértve a vonat forgalmi vágányon való elhagyásának esetét.

2.2. **A feladatokkal kapcsolatos üzemeltetési eljárások és biztonsági rendszerek ismerete**

a) Üzemi eljárások és biztonsági szabályok.

b) Az ellenőrző-irányító és jelzőrendszer releváns aspektusai.

c) Előírt üzenetküldési eljárás, a kommunikációs berendezés használatát is ideértve

2.3. **Járműismeret**

a) A személyszállító járművek belső berendezései.

b) A biztonsági szempontból fontos feladatok megfelelő ismerete a járműveket érintő eljárások és interfészek tekintetében.

▼M2

2.4. **Az útvonal ismerete**

a) Releváns üzemeltetési intézkedések (például a vonat indításának módszere) az egyes helyeken (állomáson lévő berendezések és jelzések stb.)

b) Azok az állomások, ahol az utasok le- és felszállhatnak.

c) Az útvonal egy vagy több vasútvonalára vonatkozó helyi forgalmi és vészhelyzeti intézkedések.

2.5. **Az utasbiztonsággal kapcsolatos ismeretek**

Az utasbiztonságról szóló képzésnek ki kell terjednie legalább a következőkre:

a) Az utasbiztonság biztosításának elvei:

— a mozgáskorlátozott utasok támogatása,

— a veszélyek azonosítása,

— személyi sérüléssel járó balesetek esetén alkalmazandó eljárások,

— teendők tűz és /vagy füst esetén,

— az utasok evakuálása.

b) A kommunikáció elvei:

— az értesítendő személy azonosítása és a kommunikációs módszerek megértése, különösen a diszpécserrel folytatott kommunikáció tekintetében evakuálás esetén,

— az okok/helyzetek azonosítása és kommunikáció kezdeményezésére irányuló kérések,

— az utasok tájékoztatásával kapcsolatos kommunikációs módszerek,

— korlátozott üzemmód/vészhelyzetek esetén alkalmazandó kommunikációs módszerek.

c) Viselkedésbeli készségek:

— helyzetismeret,

— lelkiismeretesség,

— kommunikáció,

— döntéshozatal és cselekvés.

3. KÉPESSÉG AZ ISMERET GYAKORLATBA VALÓ ÁTÜLTETÉSÉRE

Az ilyen ismeret rendes, korlátozott és vészhelyzeti üzemmódban való alkalmazásának képessége megköveteli, hogy a személyzet teljes mértékben ismerje a következőket:

— a szabályok és eljárások alkalmazásának módjai és elvei,

— a pálya menti berendezések és a járművek, valamint bármely konkrét biztonsági berendezés használatának folyamata;

különösen az alábbiakat:

a) elindulás előtti ellenőrzések, ideértve szükség esetén a fékpróbákat és az ajtók megfelelő záródását;

▼**M2**

b) indulási eljárás;

c) korlátozott üzemmód;

d) az utastéren belüli potenciális hibák felmérése és reagálás a szabályok és eljárások szerint;

e) védelmi és figyelmeztető intézkedések a szabályokkal és eljárásokkal összhangban vagy a mozdonyvezetőnek segítve;

f) kommunikáció a pályahálózat-működtető földi személyzetével;

g) a vonat működésével, a járművek állapotával és az utasok biztonságával kapcsolatos minden szokatlan esemény jelentése. Szükség esetén ezeket a jelentéseket írásban kell benyújtani a vasúttársaság által kiválasztott nyelven.

▼M2

G. függelék

A vonat-előkészítési feladat szakmai képesítéseinek minimális elemei

1. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

a) Ez a függelék, amelyet a 4.6. ponttal együtt kell olvasni, felsorolja a vonatok hálózaton való használatra történő előkészítése szempontjából relevánsnak tekintett elemeket.

b) Ezen ÁME összefüggésében a „szakmai képesítés” kifejezés az annak biztosítása szempontjából fontos elemekre utal, hogy az üzemi személyzet képzett legyen, és képes legyen megérteni és elvégezni a feladat műveleteit.

c) A szabályok és eljárások az elvégzett feladatra és a feladatot elvégző személyre vonatkoznak. Ezeket a feladatokat bármely arra feljogosított, képzett személy elvégezheti függetlenül a szabályokban, az eljárásokban vagy az egyes társaságok által használt bármely névtől, beosztástól vagy fokozattól.

2. SZAKMAI ISMERETEK

Minden feljogosításhoz sikeresen teljesített alapvizsgára és a 4.6. pontban leírt folyamatos értékelésre és képzésre van szükség.

2.1. **Általános szakismeretek**

a) A szervezet biztonságirányítási rendszerének a feladattal kapcsolatos elvei.

b) A műveletekbe bevont legfontosabb szereplők feladatai és felelősségei.

c) Az utasok és/vagy a rakomány biztonságával kapcsolatos általános feltételek, ideértve a veszélyes áruk és rendkívüli küldemények szállítását.

d) A veszélyek felmérése, különösen a vasút működésével és az elektromos vontatással kapcsolatos kockázatok terén.

e) Munkahelyi egészségügyi és biztonsági feltételek.

f) A vasúti rendszer biztonságának általános elvei.

g) Személyi biztonság a vasútvonalon vagy annak közelében tartózkodás során.

h) Kommunikációs elvek és előírt üzenetküldési eljárás, a kommunikációs berendezés használatát is ideértve.

2.2. **A feladattal kapcsolatos üzemeltetési eljárások és biztonsági rendszerek ismerete**

a) Munkavégzés a vonaton rendes, korlátozott és vészhelyzeti üzemmódban.

b) Üzemeltetési eljárások az egyes helyeken (jelzések, állomás/járműszín/rendező pályaudvar berendezései) és biztonsági szabályok.

c) A helyi üzemeltetési intézkedések.

▼M2

2.3. **A vonat berendezéseinek ismerete**

a) A kocsik és a járművek berendezéseinek célja és használata.

b) A műszaki átvizsgálások azonosítása és megszervezése.

c) A biztonsági szempontból fontos feladatok megfelelő ismerete a járműveket érintő eljárások és interfészek tekintetében.

3. KÉPESSÉG AZ ISMERET GYAKORLATBA VALÓ ÁTÜLTETÉSÉRE

Az ilyen ismeret rendes, korlátozott és vészhelyzeti üzemmódban való alkalmazásának képessége megköveteli, hogy a személyzet teljes mértékben ismerje a következőket:

— a szabályok és eljárások alkalmazásának módjai és elvei,

— a pálya menti berendezések és a járművek, valamint bármely konkrét biztonsági berendezés használatának folyamata;

különösen az alábbiakat:

a) a vonat-összeállítási, vonatfékezési, vonatrakodási stb. szabályok alkalmazása a vonat üzemkész állapotának biztosítása érdekében;

b) a járműveken lévő jelzések és címkék megértése;

c) a vonat adatainak meghatározása és elérhetővé tétele;

d) kommunikáció a vonat személyzetével;

e) kommunikáció a vonatközlekedés ellenőrzéséért felelős személyzettel;

f) korlátozott üzemmód, különösen a vonatok előkészítése tekintetében;

g) védelmi és figyelmeztető intézkedések a szabályokkal és rendelkezésekkel vagy a szóban forgó helyre vonatkozó helyi intézkedésekkel összhangban;

h) veszélyes áru szállítását érintő váratlan eseményekkel kapcsolatban megteendő intézkedések (adott esetben).

▼M2

H. függelék

Az európai járműszám és a hozzá kapcsolódó betűjelzés a kocsiszekrényen

1. AZ EURÓPAI JÁRMŰSZÁMRA VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

Az európai járműszám kiadása a 2007/756/EK bizottsági határozat [1] 6. függelékében meghatározott kódok alapján történik.

Az európai járműszámot meg kell változtatni, amennyiben az a járművön végrehajtott műszaki átalakítások következtében nem az e függelékben foglaltaknak megfelelő kölcsönös átjárhatósági képességet vagy műszaki jellemzőket tükrözi. Az ilyen műszaki átalakítások a 2008/57/EK irányelv 20–25. cikke alapján szükségessé tehetik az újbóli üzembe helyezést.

2. A KÜLSŐ JELZÉSEK ÁLTALÁNOS SZABÁLYAI

A jelzéseket alkotó nyomtatott nagybetűknek és számoknak legalább 80 mm magasnak kell lenniük, és írásukhoz levelezési minőségű, betűtalp nélküli betűtípust kell használni. Kisebb betűk kizárólag akkor használhatók, ha a betűket csak a hossztartón lehet elhelyezni.

A jelzés nem lehet 2 m-nél magasabban a sín szintjétől.

Az üzemben tartó elhelyezhet az európai járműszámnál nagyobb betűméretű saját számjelzést is (amely általában a gyártási számból és egy betűkódból áll), ha az a működés szempontjából hasznos. A saját számot az üzembentartó bárhol szabadon elhelyezheti, azonban mindig biztosítani kell az európai járműszámnak és az üzembentartó saját számjelzésének könnyű megkülönböztethetőségét.

3. KOCSIK

A jelzést a következő módon kell elhelyezni a kocsiszekrényen:

23.	TEN		31.	TEN		33.	TEN	
80	D-RFC		80	D-DB		84	NL-ACTS	
7369		553-4	0691		235-2	4796		100-8
Zcs			Tanoos			Slpss		

Ahol a példákban:

D és NL a nyilvántartásba vételt végző tagállam jele, a nemzeti járműnyilvántartásról szóló 2007/756/EK határozat 6. függelékének 4. része alapján.

Az RFC, DB és ACTS az üzemben tartó jele, a nemzeti járműnyilvántartásról szóló 2007/756/EK határozat 6. függelékének 1. része alapján.

Az olyan kocsik esetében, amelyek kocsiszekrényén nincs elég hely az ilyen elrendezéshez, különösen pőrekocsik esetében, a jelzés a következőképpen is elhelyezhető:

01	87	3320	644-7
TEN	F-SNCF	Ks	

[1] A Bizottság 2007. november 9-i 2007/756/EK határozata a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv 14. cikkének (4) és (5) bekezdésében előírt nemzeti járműnyilvántartás közös előírásainak elfogadásáról (HL L 305., 2007.11.23., 30. o.).

▼M2

Amikor egy vagy több nemzeti meghatározással rendelkező indexbetűt helyeznek el a kocsin, ezt a nemzeti jelzést a nemzetközi jelzés mögött kell elhelyezni, kötőjellel elválasztva, a következőképpen:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks-xy

4. SZEMÉLYKOCSIK ÉS VONTATOTT SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ JÁRMŰVEK

A számot a jármű mindkét oldalfalán el kell helyezni a következő módon:

F-SNCF	61 87 20 - 72 021 - 7 B^{10} tu

A jármű nyilvántartása szerinti ország és a műszaki jellemzők jelzését közvetlenül a tizenkét jegyű járműszám mögé vagy alá írják.

A vezetőállással rendelkező személykocsik esetében az európai járműszámot a vezetőállásban is feltüntetik.

5. MOZDONYOK, MOTORKOCSIK ÉS SPECIÁLIS JÁRMŰVEK

Az európai járműszámot a nemzetközi forgalomban használt vontató jármű mindkét oldalfalán fel kell tüntetni a következő módon:

92 10 1108 062-6

Az európai járműszámot a vontató járművek valamennyi vezetőállásában is feltüntetik.

6. A KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGI KÉPESSÉG BETŰJELE

„TEN”: Olyan jármű, amely:

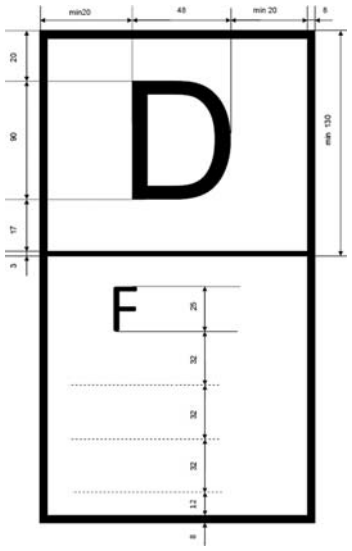
a) teljesíti az összes vonatkozó, az üzembe helyezés időpontjában hatályos ÁME előírásait, és a 2008/57/EK irányelv 22. cikke (1) bekezdésének megfelelően lett üzembe helyezve; valamint

b) rendelkezik az összes tagállamban érvényes, a 2008/57/EK irányelv 23. cikke (1) bekezdése szerinti engedéllyel.

„PPV/PPW”: A PPV/PPW megállapodásnak megfelelő kocsi (az OSJD államokon belül). (eredeti: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении); PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Azokat a járműveket, amelyek nem rendelkeznek a 2008/57/EK irányelv 23. cikkének (1) bekezdése értelmében az összes tagállamra érvényes üzembehelyezési engedéllyel, az üzembe helyezést engedélyező tagállamokat feltüntető jelzéssel kell ellátni. E jelzést 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 2007/756/EK határozat 6. függelékének 4. részével összhangban kell elvégezni.

▼**M2**



▼M2

I. függelék

A nyitott kérdések felsorolása

B. Függelék (lásd a 4.4. pontot)

Közös üzemeltetési alapelvek és szabályok

▼M2

J. függelék

Glosszárium

A glosszáriumban található fogalommeghatározások az itt szereplő fogalmaknak a forgalmi szolgálati és forgalomirányítási ÁME-ben történő felhasználására vonatkoznak.

Kifejezés	Meghatározás
Baleset	A 2004/49/EK irányelv 3. cikkének fogalommeghatározása szerint.
Vonatközlekedés engedélyezése	A jelzőállító központok, vontatási áramellátási központok vezérlőtermeinek és a forgalomirányító központok vonatközlekedést engedélyező berendezéseinek működtetése. Ez nem tartalmazza a vasúttársaság azon személyzetét, akik olyan erőforrások kezeléséért felelősek, mint a vonat személyzete vagy a járműállomány.
Képesség	Az elvégzett feladat biztonságos és megbízható elvégzéséhez szükséges képesítés vagy tapasztalat. A tapasztalat képzés során is megszerezhető.
Veszélyes áruk	A veszélyes áruk szárazföldi szállításáról szóló 2008/68/EK irányelv szerint
Korlátozott üzemmód	Olyan nem tervezett eseményből eredő működés, amely megakadályozza a vasúti szolgáltatások normál végzését.
Indítás	Lásd: Vonatok indítása
Mozdonyvezető	A 2007/59/EK irányelv 3. cikkének fogalommeghatározása szerint.
Vészhelyzeti hívás	Veszélyes helyzetben egy meghatározott területen az összes vonat/tolatást végző jármű figyelmeztetése érdekében kezdeményezett hívás.
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.
Váratlan esemény	A 2004/49/EK irányelv 3. cikkének fogalommeghatározása szerint.
A vonat hossza	Az összes jármű ütközők közötti hossza, beleértve a mozdonyokat is.
Kerülő	A fővágányhoz kapcsolódó, áthaladásra, keresztezésre és tárolásra használt vágány.
Munkanyelv	A pályahálózat-működtető által a napi üzemelés közben a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság 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.

▼M2

Kifejezés	Meghatározás
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
Biztonsági szempontból fontos feladat	A személyzet által valamely vonat mozgásainak ellenőrzésekor vagy befolyásolásakor elvégzett olyan feladat, amely érintheti személyek egészségét és biztonságát.
Menetrend szerinti megállás	Tervezett megállás, amelynek kereskedelmi vagy üzemeltetési oka van.
Csatlakozó vágányok	Egy üzemeltetési ponton kizárólag a vonatközlekedéstől eltérő mozgások végzésére használt vágány(ok).
Diszpécser	A vonatok/tolatások útvonalának megállapításáért és a mozdonyvezetőknek adott utasítások kiadásáért felelős munkatárs.
Személyzet	A vasúttársaság, a pályahálózat-működtető vagy azok alvállalkozóinak olyan alkalmazottai, akik az ezen AME-ben meghatározott feladatokat végzik.
Megállásjelzés	Minden olyan jelzés, amely nem engedélyezi a mozdonyvezetőnek, hogy túlhaladjon a jelzésen.
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.
Ütemterv	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	A vonat egy vagy több vontatójármű, a hozzá csatlakoztatott vasúti járművekkel vagy azok nélkül, amely elérhető vonatadatokkal rendelkezik és a két vagy több meghatározott pont között közlekedik.
Vonatok indítása	Annak jelzése a vonatot vezető 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 vasúttársaság alkalmasnak nyilvánított és kijelölt a vonat biztonsággal kapcsolatos meghatározott feladatainak ellátására, például a mozdonyvezető vagy az őr.
Vonat előkészítése	Annak biztosítása, hogy a vonat az üzem 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.

▼M2

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)
dB	Decibel
DC	Egyenáram
DMI	Vezető és gép közötti interfész
EK	Európai Közösség
EKG	Elektrokardiogram
EIRENE	Integrált európai vasúti rádióhálózat
EN	Európai szabvány
ENE	Energia
ERA	Európai Vasúti Ügynökség
ERTMS	Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer
ETCS	Európai Vonatbefolyásoló Rendszer
EU	Európai Unió
FRS	Funkcionális követelmények specifikációi
GSM-R	Globális Mobil Kommunikációs Rendszer – Vasút
HABD	Hőnfutásjelző
Hz	Hertz
PM	Pályahálózat-működtető
INF	Infrastruktúra
OPE	Forgalmi szolgálat és forgalomirányítás
OSJD	Vasútak Együttműködési Szervezete
PPV/PPW	A nemzetközi forgalomban közlekedő vasúti kocsik használatára vonatkozó előírások (a „Prawila Polzowaniia Wagonami w mejdunarodnom soobqenii” orosz kifejezés rövidítése)
RST	Vasúti járművek
VT	Vasúttársaság
SMS	Biztonságirányítási rendszer

▼M2

Rövidítés	Magyarázat
SPAD	Tilos jelzés túlfutása
SRS	Rendszerkövetelmény-előírás
TAF	Árufuvarozási telematikai alkalmazások
TEN	Transzeurópai hálózat
ÁME	Átjárhatósági műszaki előírás
UIC	Nemzetközi Vasútegylet (Union Internationale des Chemins de fer)
VKM	Üzembentartói jelzés

▼B

II. MELLÉKLET

A 2007/756/EK határozat melléklete a következőképpen módosul:

1. Az 1. fejezet a következőképpen módosul:

   a) az 1. adatmező „Európai járműszám” leírásának helyébe a következő szöveg lép:

      „numerikus azonosító kód a 6. függelékben meghatározottak szerint”;

   b) az (1) lábjegyzet helyébe a következő szöveg lép:

      „([1]) Használaton kívül.”;

   c) a 2.1. adatmező leírásának helyébe a következő szöveg lép:

      „A tagállam numerikus kódja a 6. függelék 4. részében meghatározottak szerint”;

   d) a 11. adatmező leírásának helyébe a következő szöveg lép:

      „A tagállam numerikus kódja a 6. függelék 4. részében meghatározottak szerint”.

2. A 2.1. „Kapcsolódás más nyilvántartásokhoz” fejezetben az üzembentartóijelzés-nyilvántartásra (VKMR) vonatkozó magyarázat helyébe a következő szöveg lép:

   „VKMR: e nyilvántartást az ERA és az OTIF együttműködésben kezeli (az ERA az uniós, az OTIF valamennyi nem uniós tagállam részéről). Az üzemben tartó a nemzeti járműnyilvántartásban (NVR) szerepel. A 6. függelék más átfogó központi nyilvántartásokat is említ (például járműtípuskódok, kölcsönös átjárhatósági kódok, országkódok stb.), amelyeket az ERA és az OTIF közötti együttműködés keretében létrehozott „központi szerv” vezet.”

3. A határozat egy új függelékkel egészül ki a következőképpen:

   „*6. függelék*

   „0”. RÉSZ – JÁRMŰAZONOSÍTÓ

   Általános megjegyzések

   Ez a függelék a járműveken az üzem közbeni egyedi azonosítás érdekében látható módon véglegesen elhelyezett európai járműszámokat és kapcsolódó jelzéseket ismerteti. Nem írja le a jármű alvázán vagy fő alkatrészein gyártás közben véglegesen bemart vagy tartósan rögzített egyéb számokat vagy jelzéseket.

   Az európai járműszám és a hozzá kapcsolódó rövidítések

   Valamennyi vasúti jármű 12 számjegyből álló számot (európai járműszámot, EJSZ) kap, amelynek felépítése a következő:

▼B

Járműcsoport	Kölcsönös átjárhatósági képesség és járműtípus [2 számjegy]	A jármű nyilvántartásba vétele szerinti ország [2 számjegy]	Műszaki jellemzők [4 számjegy]	Gyártási szám [3 számjegy]	Ellenőrző számjegy [1 számjegy]
Kocsik	00–09 10–19 20–29 30–39 40–49 80–89 *[részletek a 6. részben]*	01–99 *[részletek a 4. részben]*	0000–9999 *[részletek a 9. részben]*	000–999	0–9 *[részletek a 3. részben]*
Vontatott utasszállító járművek	50–59 60–69 70–79 *[részletek a 7. részben]*		0000–9999 *[részletek a 10. részben]*	000–999	
Vontató járművek és állandóan összekapcsolt vagy előre meghatározott szerelvény egységei	90–99 *[részletek a 8. részben]*		0000000–8999999 *[e számok jelentését a tagállamok határozzák meg, esetlegesen két- vagy többoldalú megállapodással]*		
Különleges járművek			9000–9999 *[részletek a 11. részben]*	000–999	

Egy adott országban a műszaki jellemzők és a gyártási szám 7 számjegye elegendő a járművek egyedi azonosítására a vontatott személyszállító járművek és speciális járművek csoportjain belül ([1]).

A számot betűjelzések egészítik ki:

a) a jármű nyilvántartásba vétele szerinti ország rövidítése (*részletek a 4. részben*);

b) az üzembentartói jelzés (*részletek az 1. részben*);

c) a műszaki jellemzők rövidítése (részletek a 12. részben a teherkocsik és a 13. részben a vontatott személyszállító járművek esetében).

Az európai járműszámot meg kell változtatni, amennyiben az a járművön végrehajtott műszaki átalakítások következtében nem az e függelékben foglaltaknak megfelelő kölcsönös átjárhatósági képességet vagy műszaki jellemzőket tükrözi. Az ilyenfajta műszaki átalakítások a 2008/57/EK irányelv 20–25. cikke alapján szükségessé tehetik az újbóli üzembe helyezést.

1. RÉSZ – ÜZEMBENTARTÓI JELZÉS

1. **Az üzembentartói jelzés (VKM) meghatározása**

Az üzembentartói jelzés (VKM) egy 2–5 betűből álló alfabetikus kód ([2]). A VKM-et minden egyes járművön feltüntetik az európai járműszám közelében. A VKM azonosítja a járműnek a nemzeti járműnyilvántartásba bejegyzett üzemben tartóját.

A VKM ezen ÁME hatálya alá tartozó minden országban, valamint az összes olyan országban egyedi és érvényes, amely az ezen ÁME-ben leírt járműszámozási és üzembentartói jelzési rendszer alkalmazását tartalmazó megállapodást köt.

▼B

2. **Az üzembentartói jelzés formátuma**

A VKM az üzemben tartó teljes nevének vagy annak rövidítésének feltüntetése, lehetőleg felismerhető formában. A latin ábécé mind a 26 betűjét fel lehet használni. A VKM betűit nyomtatott nagybetűkkel írják. Az üzemben tartó nevében a szavak nem első betűje helyén álló betűket lehet kisbetűkkel írni. Az egyediség ellenőrzésekor a kisbetűkkel írott betűket nagybetűkkel írott betűkként kezelik.

A betűk tartalmazhatnak diakritikus jeleket ([3]). Az ilyen betűkön lévő diakritikus jeleket figyelmen kívül hagyják az egyediség ellenőrzésekor.

Az olyan járművek esetében, amelyek üzemben tartóinak székhelye nem latin ábécét használó országban található, a VKM fordítása a saját ábécével feltüntethető a VKM mögött egy ferde vonallal („/”) elválasztva. Adatfeldolgozási szempontból figyelmen kívül hagyják a lefordított VKM-et.

3. **Az üzembentartói jelzés kiosztásával kapcsolatos rendelkezések**

Az üzemben tartók egynél több VKM-et is kiadhatnak, amennyiben:

— az üzemben tartó egynél több nyelven is rendelkezik hivatalos névvel,

— az üzemben tartónak jó oka van megkülönböztetni a szervezetén belüli különálló járműállományokat.

Az is lehetséges, hogy egyetlen VKM vonatkozik egy egész olyan vállalatcsoportra:

— amely egyetlen vállalati struktúrához tartozik (pl. holdingtársaság),

— 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, adott jogi személyt az ügyek nevében való kezelésére, amely esetben a jogi személy az üzemben tartó.

4. **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 az ERA-nak. A VKM csak az ERA 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 az ERA-nak. Ekkor a VKM azt követően vonható vissza, hogy az üzemben tartó 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 VKM birtokosa olyan névre változtatja a nevét, amely nem hasonlít a VKM-re.

▼B

Az üzemben tartó személyében bekövetkező, a VKM módosításával járó változás esetén az érintett járműveket az üzemben tartó változásának a nemzeti járműnyilvántartásban történő bejegyzését követő három hónapon belül kell ellátni az új VKM jelzésekkel. Amennyiben a járműn jelzett VKM és az NVR-ben bejegyzett adatok között ellentmondás van, az NVR adatai tekintendők mérvadónak.

2. RÉSZ

Használaton kívül

3. RÉSZ – AZ ELLENŐRZŐ (12.) SZÁMJEGY MEGHATÁROZÁSÁNAK SZABÁLYAI

Az ellenőrző számjegyet a következő módon határozzák meg:

— az alapszám páros pozícióinak számjegyeit (jobbról balra haladva) saját, tízes számrendszer szerinti értéken veszik,

— az alapszám páratlan pozícióinak számjegyeit (jobbról balra haladva) megszorozzák 2-vel,

— ekkor összeadják a páratlan pozíciók összegét a páros pozíciók összegével,

— megtartják az így kapott részösszeg utolsó számjegyét,

— az utolsó számjegy értéke és a 10 közötti különbség alkotja az ellenőrző számjegyet; amennyiben az utolsó számjegy értéke nulla, akkor az ellenőrző számjegy is nulla.

Példák

1 — Legyen az alapszám	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Szorzó 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 utolsó 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
Szorzó 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 utolsó számjegye 0.

Az ellenőrző számjegy ezért 0, és így a 31 51 3320 198 – 0 regisztrációs szám lesz az alapszámjegy.

▼B

4. RÉSZ – A JÁRMŰVEK NYILVÁNTARTÁSA SZERINTI ORSZÁGOK KÓDJAI (3–4. SZÁMJEGY ÉS RÖVIDÍTÉS)

A harmadik országokra vonatkozó információk csak tájékoztató jellegűek.

Ország	Betűrendes ország kód (1)	Numerikus ország kód
Albánia	AL	41
Algéria	DZ	92
Örményország	AM	58
Ausztria	A	81
Azerbajdzsán	AZ	57
Belarusz	BY	21
Belgium	B	88
Bosznia-Hercegovina	BIH	49
Bulgária	BG	52
Kína	RC	33
Horvátország	HR	78
Kuba	CU (1)	40
Ciprus	CY	
Cseh Köztársaság	CZ	54
Dánia	DK	86
Egyiptom	ET	90
Észtország	EST	26
Finnország	FIN	10
Franciaország	F	87
Grúzia	GE	28
Németország	D	80
Görögország	GR	73
Magyarország	H	55
Irán	IR	96
Irak	IRQ (1)	99
Írország	IRL	60
Izrael	IL	95
Olaszország	I	83
Japán	J	42
Kazahsztán	KZ	27
Kirgizisztán	KS	59
Lettország	LV	25
Libanon	RL	98
Liechtenstein	FL	
Litvánia	LT	24
Luxemburg	L	82
Macedónia	MK	65
Málta	M	
Moldova	MD (1)	23
Monaco	MC	
Mongólia	MGL	31
Montenegró	ME	62
Marokkó	MA	93
Hollandia	NL	84
Észak-Korea	PRK (1)	30
Norvégia	N	76
Lengyelország	PL	51
Portugália	P	94
Románia	RO	53
Oroszország	RUS	20
Szerbia	SRB	72
Szlovákia	SK	56
Szlovénia	SLO	79
Dél-Korea	ROK	61
Spanyolország	E	71
►C1 Svédország	S	74 ◄
Svájc	CH	85
Szíria	SYR	97
Tádzsikisztán	TJ	66
Tunézia	TN	91
Törökország	TR	75
Türkmenisztán	TM	67
Ukrajna	UA	22
Egyesült Királyság	GB	70
Üzbegisztán	UZ	29
Vietnám	VN (1)	32

(1) Az 1949. évi egyezmény 4. függelékében és a közúti közlekedésről szóló 1968. évi egyezmény 45. cikkének (4) bekezdésében ismertetett betűrendes kódrendszer szerint.

5. RÉSZ

Használaton kívül

▼B

6. RÉSZ – A KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGI KÉPESSÉGET JELÖLŐ KOCSIKÓDOK (1–2. SZÁMJEGY)

	2. számjegy 1. számjegy		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. számjegy 1. számjegy	
		Nyomtáv	rögzített vagy változó	rögzített	változó	rögzített	változó	rögzített	változó	rögzített	változó	rögzített vagy változó	Nyomtáv	
A teherkocsikra vonatkozó ÁME ([a]) -nek megfelelő kocsik, beleértve a 7.1.2. szakaszt, és a C. függelékben meghatározott valamennyi feltételt	0	tengellyel	Nem használandó	Kocsik		Nem használandó ([c])						PPV/PPW kocsik (változó nyomtáv)	tengellyel	0
	1	forgóvázzal											forgóvázzal	1
	2	tengellyel		Kocsik								PPV/PPW kocsik (rögzített nyomtáv)	tengellyel	2
	3	forgóvázzal											forgóvázzal	3
Egyéb kocsik	4	tengellyel ([b])	A kapcsolódó kocsik karbantartása	Egyéb kocsik								Műszaki jellemzőik miatt speciális számozással rendelkező kocsik, melyeket az EU-n kívül helyeztek üzembe	tengellyel ([b])	4
	8	forgóvázzal ([b])											forgóvázzal ([b])	8
	1. számjegy 2. számjegy		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1. számjegy 2. számjegy	

([a]) Bizottsági rendelet (a teherkocsikra vonatkozó ÁME felülvizsgálat után elfogadott változata).
([b]) Rögzített vagy változó nyomtáv.
([c]) Az I. kategóriájú (állandó hőmérsékletű) kocsik kivételével, nem használandó az üzembe helyezésre engedélyezett új járművek esetében.

▼B

7. RÉSZ – A NEMZETKÖZI FORGALOMKÉPESSÉGET JELZŐ KÓDOK A VONTATOTT SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ KOCSIK ESETÉBEN (1–2. SZÁMJEGY)

	Belföldi forgalom	TEN ([a]) és/vagy COTIF ([b]) és/vagy PPV/PPW				Belföldi vagy külön megállapodással nemzetközi forgalmú	TEN ([a]) és/vagy COTIF ([b])	PPV/PPW		
2. számjegy 1. számjegy	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Belföldi forgalmú kocsik	Rögzített nyomtávú nem klimatizált kocsik (az autószállító kocsikat is ideértve)	Állítható nyomtávú (1435/1520) nem légkondicionált járművek	Nem használandó	Állítható nyomtávú (1435/1668) nem légkondicionált járművek	Muzeális kocsik	Nem használandó ([c])	Rögzített nyomtávú kocsik	Állítható nyomtávú (1435/1520) járművek cserélhető forgóvázzal	Állítható nyomtávú (1435/1520) járművek állítható nyomtávú tengelyekkel
6	Szervizkocsik	Rögzített nyomtávú légkondicionált kocsik	Állítható nyomtávú (1435/1520) légkondicionált járművek	Szervizkocsik	Állítható nyomtávú (1435/1668) légkondicionált járművek	Autószállító kocsik	Nem használandó ([c])			
7	Klimatizált és nyomásálló szekrényű kocsik	Nem használandó	Nem használandó	Nyomásálló szekrényű rögzített nyomtávú klimatizált kocsik	Nem használandó	Egyéb kocsik	Nem használandó	Nem használandó	Nem használandó	Nem használandó

([a]) A vonatkozó ÁME-knek való megfelelőség, lásd a P. függelék 5. részét.
([b]) Beleértve azokat a kocsikat is, amelyek az érvényes szabályozás alapján a jelen táblázatban meghatározott számokat viselik. COTIF: az üzembe helyezés időpontjában hatályos COTIF-előírásoknak megfelelő jármű.
([c]) A már üzembe helyezett rögzített nyomtávú (56) és az állítható nyomtávú (66) kocsik kivételével, nem használandó az új kocsikra vonatkozóan.

▼B

8. RÉSZ – A VONTATÓ JÁRMŰVEK ÉS ÁLLANDÓAN ÖSSZEKAPCSOLT VAGY ELŐRE MEGHATÁROZOTT SZERELVÉNY EGYSÉGEINEK TÍPUSAI (1–2. SZÁMJEGY)

Az első számjegy a „9”.

Ha a második számjegy a vontató jármű típusát írja le, a következő kódok kötelezők:

Kód	A jármű általános típusa
0	Vegyes
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	Speciális jármű

9. RÉSZ – A KOCSIK STANDARD SZÁMJELZÉSE (5–8. SZÁMJEGY)

A 9. rész a kocsi fő műszaki jellemzőihez kapcsolódó számjegyes jelzést tartalmazza, és az ERA honlapján (www.era.europa.eu) teszik közzé.

Az új kód iránti kérelmet a nyilvántartásba vételt végző szervhez nyújtják be (a 2007/756/EK határozatban említett módon), és megküldik az ERA-nak. Az új kód csak az ERA általi közzétételt követően használható.

10. RÉSZ – A VONTATOTT SZEMÉLYKOCSIK MŰSZAKI JELLEMZŐINEK KÓDJAI (5–6. SZÁMJEGY)

A 10. részt közzéteszik az ERA honlapján (www.era.europa.eu).

Az új kód iránti kérelmet a nyilvántartásba vételt végző szervhez nyújtják be (a 2007/756/EK határozatban említett módon), és megküldik az ERA-nak. Az új kód csak az ERA általi közzétételt követően használható.

11. RÉSZ – A SPECIÁLIS JÁRMŰVEK MŰSZAKI JELLEMZŐINEK KÓDJAI (6–8. SZÁMJEGY)

A 11. részt közzéteszik az ERA honlapján (www.era.europa.eu).

Az új kód iránti kérelmet a nyilvántartásba vételt végző szervhez nyújtják be (a 2007/756/EK határozatban említett módon), és megküldik az ERA-nak. Az új kód csak az ERA általi közzétételt követően használható.

▼B

12. RÉSZ – A KOCSIKAT JELZŐ BETŰK A CSUKLÓS ÉS TÖBBRÉSZES KOCSIK KIVÉTELÉVEL

A 12. részt közzéteszik az ERA honlapján (www.era.europa.eu).

Az új kód iránti kérelmet a nyilvántartásba vételt végző szervhez nyújtják be (a 2007/756/EK határozatban említett módon), és megküldik az ERA-nak. Az új kód csak az ERA általi közzétételt követően használható.

13. RÉSZ – A VONTATOTT SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ KOCSIK BETŰJELEI

A 13. részt közzéteszik az ERA honlapján (www.era.europa.eu).

Az új kód iránti kérelmet a nyilvántartásba vételt végző szervhez nyújtják be (a 2007/756/EK határozatban említett módon), és megküldik az ERA-nak. Az új kód csak az ERA általi közzétételt követően használható.

([1]) A speciális járművek esetében a műszaki jellemzők és a gyártási szám első számjegyével és utolsó öt számjegyével rendelkező számnak egy adott országban egyedinek kell lennie.

([2]) Az NMBS/SNCB esetében folytatják a bekarikázott önálló B betű használatát.

([3]) A diakritikus jelek „ékezetek”, például A, Ç, Ö, Č, Ž, Å stb. Az olyan speciális betűket, mint az Ø és Æ egyetlen betűvel jelzik; az egyediségi vizsgálatokban az Ø -t O-ként és az Æ -t A-ként kezelik.”