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 (EU) 2019/773 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2019. május 16.)

az Európai Unió vasúti rendszerének forgalomüzemeltetés és -irányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 2012/757/EU határozat hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

(HL L 139I., 2019.5.27., 5. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►M1	A Bizottság (EU) 2020/778 végrehajtási rendelete (2020. június 12.)	L 188	4	2020.6.15.
►M2	A Bizottság (EU) 2021/2238 végrehajtási rendelete (2021. december 15.)	L 450	57	2021.12.16.

▼B

A BIZOTTSÁG (EU) 2019/773 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2019. május 16.)

az Európai Unió vasúti rendszerének forgalomüzemeltetés és -irányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 2012/757/EU határozat hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

1. cikk

Ez a rendelet az uniós vasúti rendszer forgalomüzemeltetés és -irányítás alrendszerére vonatkozó, a mellékletben meghatározott átjárhatósági műszaki előírást (ÁME) állapítja meg.

A mellékletben meghatározott határozott ÁME az (EU) 2016/797 irányelv II. mellékletének 2.5. pontjában említett forgalomüzemeltetés és -irányítás alrendszerre vonatkozik.

2. cikk

A tagállamok 2020. január 1-jéig értesítik a Bizottságot a következő típusú megállapodásokról, amennyiben még nem jelentették be azokat a 2006/920/EK ([1]), a 2008/231/EK ([2]), a 2011/314/EU ([3]) vagy a 2012/757/EU bizottsági határozat szerint:

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

b) nemzetközi megállapodások egy vagy több tagállam és legalább egy harmadik ország között, illetve tagállam(ok) vasúti társaságai vagy pályahálózat-működtetői és legalább egy harmadik ország vasúti társaságai vagy pályahálózat-működtetői között, amelyek helyi vagy regionális szinten jelentős mértékben biztosítják a kölcsönös átjárhatóságot.

3. cikk

A kölcsönös átjárhatóságnak az (EU) 2016/797 irányelv 13. cikke szerinti hitelesítése kapcsán teljesítendő feltételeket a forgalomüzemeltetés helye szerinti tagállamban alkalmazandó nemzeti szabályokban kell meghatározni az alábbi esetekben:

a) az e rendelet mellékletének 7.2. pontjában említett különleges helyzetekben;

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

([2]) A Bizottság 2008/231/EK határozata (2008. február 1.) a 96/48/EK tanácsi irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer üzemeltetési alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról és a 2002. május 30-i 2002/734/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 84., 2008.3.26., 1. o.).

([3]) A Bizottság 2011/314/EU határozata (2011. május 12.) a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerével kapcsolatos kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó műszaki előírásokról (HL L 144., 2011.5.31., 1. o.).

▼B

b) a szóban forgó melléklet I. függelékében említett nyitott kérdések és nemzeti szabályok hatálya alá tartozó területek tekintetében.

4. cikk

Az Ügynökség legkésőbb 2019. július 1-jéig útmutatót tesz közzé a forgalomüzemeltetés és -irányítás alrendszer alkalmazásáról (alkalmazási útmutató). Az Ügynökség naprakészen tartja az alkalmazási útmutatót.

5. cikk

A 2012/757/EU határozat 2021. június 16-án hatályát veszti.

A 2012/757/EU határozat mellékletének A. és C. függeléke azonban legkésőbb 2024. június 16-ig továbbra is alkalmazható.

6. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2021. június 16-tól kell alkalmazni.

A melléklet 4.2.2.1.3.2. és 4.4. pontját azonban 2019. június 16-tól kell alkalmazni.

E rendelet mellékletének 4.2.2.5. pontját és D1. függelékét 2019. június 16-tól kell alkalmazni azon tagállamokban, amelyek nem értesítették az Ügynökséget és a Bizottságot az (EU) 2016/797 irányelv 57. cikkének (2) bekezdésével összhangban.

▼M1

E rendelet mellékletének 4.2.2.5. szakaszát és D1. függelékét 2020. június 16-tól kell alkalmazni azokban a tagállamokban, amelyek az (EU) 2016/797 irányelv 57. cikkének (2) bekezdése szerint értesítették az Ügynökséget és a Bizottságot, és amelyek nem küldtek az Ügynökségnek és a Bizottságnak az (EU) 2016/797 irányelv 57. cikkének (2a) bekezdése szerinti értesítést.

E rendelet mellékletének 4.2.2.5. szakaszát és D1. függelékét 2020. október 31-től kell alkalmazni azokban a tagállamokban, amelyek az (EU) 2016/797 irányelv 57. cikkének (2a) bekezdése szerint értesítést küldtek az Ügynökségnek és a Bizottságnak.

▼B

E rendelet mellékletének A. és C. függeléke legkésőbb 2024. június 16-tól alkalmazandó.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

▼B

MELLÉKLET

TARTALOMJEGYZÉK

1. Bevezetés

1.1. Műszaki hatály

1.2. Földrajzi hatály

1.3. E rendelet tartalma

2. A hatály meghatározása

2.1. Személyzet és vonatok

2.2. Alapelvek

2.3. Alkalmazhatóság a meglévő, az ÁME-nek meg nem felelő 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 elkészítése

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. Vasúti járművek

4.2.1.3. Dokumentáció a vasúti társaságok mozdonyvezetőktől eltérő személyzete számára

4.2.1.4. Dokumentáció a pályahálózat-működtetők vonatközlekedést engedélyező személyzete számára

4.2.1.5. A vonat személyzete, a vasúti társaság egyéb 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 követelmény

4.2.2.1.2. A vonat eleje

4.2.2.1.3. A vonat vége

▼B

4.2.2.1.3.1. Személyszállító vonatok

4.2.2.1.3.2. Tehervonatok

4.2.2.2. A vonat hallhatósága

4.2.2.2.1. Általános követelmény

4.2.2.2.2. Kezelés

4.2.2.3. Jármű-azonosító

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. Az útvonalak összeegyeztethetősége és a vonatok összeállítása

4.2.2.5.1. Az útvonalak összeegyeztethetősége

4.2.2.5.2. A vonatok összeállítása

4.2.2.6. A vonat fékezése

4.2.2.6.1. A fékrendszerre vonatkozó minimumkövetelmények

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 követelmény

4.2.2.7.2. Indulás előtti adatok

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

4.2.2.9. A vezetői éberséget figyelemmel kísérő 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 helyzetének jelentéséhez és a várható átadási idő előjelzéséhez szükséges adatok

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

▼B

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 rendkívüli esemény vagy a járművek jelentősebb működési zavarai esetén
4.3.	A kapcsolódási pontokra vonatkozó funkcionális és műszaki előírások
4.3.1.	Kapcsolódási pontok az infrastruktúrára vonatkozó ÁME-vel (INF ÁME)
4.3.2.	Kapcsolódási pontok az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME-vel (CCS ÁME)
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 (LOC&PAS ÁME)
4.3.3.2.	Kapcsolódási pontok a teherkocsikra vonatkozó ÁME-vel (WAG ÁME)
4.3.4.	Kapcsolódási pontok az energiára vonatkozó ÁME-vel (ENE ÁME)
4.3.5.	Kapcsolódási pontok a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME-vel (SRT ÁME)
4.3.6.	Kapcsolódási pontok a zajra vonatkozó ÁME-vel (NOI ÁME)
4.3.7.	Kapcsolódási pontok az 1300/2014/EU rendelettel – mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME (PRM ÁME)
4.4.	Üzemeltetési szabályok
4.4.1.	Az Európai Unió vasúti rendszerének üzemeltetési alapelvei és szabályai
4.4.2.	Nemzeti szabályok
4.4.3.	A megfelelés elfogadható módozatai
4.4.4.	Áttérés a nemzeti szabályok alkalmazásáról e rendelet végrehajtására
4.5.	Karbantartási szabályok
4.6.	Szakmai kompetenciák
4.6.1.	Szakmai alkalmasság
4.6.2.	Nyelvismeret
4.6.2.1.	Alapelvek
4.6.2.2.	Tudásszint
4.6.3.	A személyzet kezdeti és folyamatos értékelése
4.6.3.1.	Alapvető rendszerelemek
4.6.3.2.	A képzési igények elemzése és aktualizálása
4.6.4.	Kisegítő személyzet

▼B

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. Az infrastruktúrára és a járművekre vonatkozó további információk

4.8.1. Infrastruktúra

4.8.2. Vasúti 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. Alapelvek

7. Végrehajtás

7.1. Alapelvek

7.2. Különleges esetek

7.2.1. Bevezetés

7.2.2. A különleges esetek felsorolása

7.2.2.1. Észtország, Lettország, Litvánia, Lengyelország, Magyarország és Szlovákia folyamatosan fennálló különleges esete (P)

7.2.2.2. Írország, valamint Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyság folyamatosan fennálló különleges esete

7.2.2.3. Írország és az Egyesült Királyság ideiglenes különleges esete (T1)

▼B

7.2.2.4. Finnország folyamatosan fennálló különleges esete (P)

A. függelék ERTMS üzemeltetési alapelvek és szabályok

B. függelék Közös üzemeltetési alapelvek és szabályok

C. függelék A biztonsággal kapcsolatos kommunikációs módszertan

D. függelék Az útvonallal való összeegyeztethetőség és az útvonalkönyv

D1. függelék – A járműnek és a vonatnak az üzemeltetni kívánt útvonallal való összeegyeztethetőségére vonatkozó paraméterek

D2. függelék Azon információk, amelyeket a pályahálózat-működtető köteles a vasúti társaság rendelkezésére bocsátani az útvonalkönyvre vonatkozóan

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 Azon területek listája, amelyek tekintetében az (EU) 2016/798 irányelv 8. cikke nemzeti szabályokat enged meg

J. függelék Glosszárium

▼B

1. BEVEZETÉS

1.1. **Műszaki hatály**

Ez az átjárhatósági műszaki előírás (a továbbiakban: ÁME) az (EU) 2016/797 irányelv II. mellékletének 1. pontjában található felsorolásban szereplő és 2.5. pontjában meghatározott forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre vonatkozik.

1.2. **Földrajzi hatály**

E rendelet földrajzi hatálya az (EU) 2016/797 irányelv I. mellékletének 1. pontjában meghatározott uniós hálózat, és nem foglalja magában az (EU) 2016/797 irányelv 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében említett eseteket.

1.3. **E rendelet tartalma**

Az (EU) 2016/797 irányelv 4. cikkének (3) bekezdésével összhangban e rendelet:

a) meghatározza a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer tervezett hatályát;

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

c) megállapítja a megcélzott alrendszer és annak más alrendszerekkel való kapcsolódási pontjai által teljesítendő működési és műszaki előírásokat. Ezek az előírások szükség esetén, az alrendszer felhasználásától függően eltérhetnek;

d) meghatározza az európai előírások, köztük az európai szabványok hatálya alá tartozó, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket és kapcsolódási pontokat, amelyek szükségesek az európai vasúti rendszeren belüli kölcsönös átjárhatóság megvalósításához;

e) valamennyi figyelembe vett esetben megállapítja, hogy mely eljárásokat kell alkalmazni a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának értékelésére;

f) meghatározza az ÁME végrehajtásának stratégiáját. Ez különösen az annak érdekében teljesítendő szakaszok és alkalmazható elemek pontosításához szükséges, hogy a jelenlegi helyzetről fokozatosan át lehessen térni a végleges helyzetre, amelyben az ÁME-nek való megfelelés alapelvárásnak számít;

g) az érintett személyzetre vonatkozóan megállapítja az érintett alrendszer működéséhez és karbantartásához, valamint az ÁME végrehajtásához szükséges szakmai képesítéseket, illetve a munkaegészségügyi és biztonsági feltételeket;

h) feltünteti, hogy milyen rendelkezések vonatkoznak a meglévő, az ÁME-nek meg nem felelő alrendszerekre és járművekre különösen korszerűsítés és felújítás esetén, valamint hogy ilyen esetekben mely módosítási munkálatok teszik szükségessé új engedély iránti kérelem benyújtását;

i) megadja a járművek és a helyhez kötött alrendszerek azon paramétereit, amelyeket a vasúti társaságnak a jármű forgalombahozatali engedélyének kiadását követően, de a jármű első használatát megelőzően ellenőriznie kell a járművek és az általuk igénybe venni kívánt útvonalak összeegyeztethetőségének biztosítása céljából, valamint a szóban forgó paraméterek ellenőrzésére alkalmazandó eljárásokat.

Továbbá az (EU) 2016/797 irányelv 4. cikke (5) bekezdésének megfelelően valamennyi ÁME esetében rendelkezni lehet különleges esetekről.

▼B

2. A HATÁLY MEGHATÁROZÁSA

2.1. **Személyzet és vonatok**

A 4.6. és a 4.7. pont a személyzet azon tagjaira vonatkozik, akik a vonatkíséréssel kapcsolatos, a biztonság szempontjából kritikus feladatokat látnak el.

A 4.6.2. pont a 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([1]) VI. melléklete 8. pontjának sérelme nélkül alkalmazandó a mozdonyvezetőkre.

A személyzet azon tagjaira, akik a vonatok irányításával és a vonatközlekedés engedélyezésével kapcsolatos, a biztonság szempontjából kritikus feladatokat látnak el, alkalmazni kell a szakképesítések és az egészségvédelmi és biztonsági feltételek tagállamok közötti kölcsönös elismerését.

A személyzet azon tagjaira, akik a határátkelésre beütemezett vonatok utolsó előkészítésével, valamint a pályahálózat-működtető vasúthálózat-használati feltételeiben „határként” megnevezett és a biztonsági engedélyében említett pont(ok)on túl teljesített munkavégzéssel kapcsolatos, a biztonság szempontjából kritikus feladatokat látnak el, alkalmazandó a 4.6. pont, a 4.7. pont esetében pedig alkalmazni kell az egészségvédelmi és biztonsági feltételek tagállamok közötti kölcsönös elismerését. Egy adott vonat nem tekinthető határforgalomban részt vevőnek, ha megfelel az (EU) 2016/798 irányelv 10. cikkének (8) bekezdésében foglalt feltételeknek.

2.2. **Alapelvek**

E rendelet a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás vasúti alrendszernek azon elemeire vonatkozik, amelyek esetében üzemeltetési kapcsolódási pontok vannak a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők között, és amelyek esetében az átjárhatóság konkrét előnyökkel jár.

A vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők gondoskodnak arról, hogy a szabályokra és eljárásokra, valamint a dokumentációra vonatkozó minden előírást teljesítsenek a megfelelő folyamatok kialakításával. Az (EU) 2016/798 irányelv előírásai értelmében a szóban forgó folyamatok kialakítása a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők biztonságirányítási rendszerének szerves részét képezi. A biztonságirányítási rendszert a biztonsági engedély megadását megelőzően az illetékes nemzeti biztonsági hatóság (a továbbiakban: nemzeti biztonsági hatóság), a biztonsági tanúsítvány megadása előtt pedig az Európai Unió Vasúti Ügynöksége vagy az érintett nemzeti biztonsági hatóság értékeli.

2.3. **Alkalmazhatóság a meglévő, az ÁME-nek meg nem felelő járművekre és infrastruktúrára**

Míg az e rendeletben található követelmények legnagyobb része a folyamatokkal és az eljárásokkal kapcsolatos, néhány a járművek és az infrastruktúra olyan fizikai elemeit is érinti, amelyek e rendelettel összefüggésben fontos szerepet játszanak az üzemeltetési funkciók szempontjából.

A szóban forgó fizikai elemeket a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszertől eltérő alrendszerekre vonatkozó szerkezeti ÁME-k határozzák meg. Azokat a szóban forgó ÁME-kben meghatározott eljárásoknak megfelelően kell értékelni.

E rendelet egyik rendelkezésével sem igazolható olyan nemzeti szabály, amely strukturális ÁME hatálya alá tartozik.

([1]) Az európai parlamenti és a Tanács 2007/59/EK irányelve (2007. október 23.) a közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről (HL L 315., 2007.12.3., 51. o.).

▼B

3. ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK

3.1. **Megfelelés az alapvető követelményeknek**

Az (EU) 2016/797 irányelv 3. cikkével összhangban az uniós vasúti rendszernek, az 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,

— egészség,

— környezetvédelem,

— műszaki összeegyeztethetőség,

— akadálymentesítés.

Az (EU) 2016/797 irányelv szerint az alapvető követelmények vonatkozhatnak általánosságban az egész uniós vasúti rendszerre, vagy konkrétan az egyes alrendszerekre és azok rendszerelemeire.

A következő táblázat az (EU) 2016/797 irányelv III. mellékletében meghatározott alapvető követelmények és e rendelet közötti megfelelést foglalja össze.

Pont	A rendelkezés címe	Biztonság					Megbízhatóság és rendelkezésre állás	Egészség		Környezetvédelem					Műszaki összeegyeztethetőség	Akadálymentesítés		A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre vonatkozó alapvető 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.	1.6.1.	1.6.2.	2.6.1.	2.6.2.	2.6.3.	2.6.4.
4.2.1.2.	Dokumentáció a mozdonyvezetők számára						X											X		X	
4.2.1.2.1.	Mozdonyvezetői utasításgyűjtemény												X					X		X	
4.2.1.2.2.	Útvonalkönyv																	X		X	
4.2.1.2.2.1.	Az útvonalkönyv elkészítése																	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.	Vasúti járművek						X											X		X	

▼B

Pont	A rendelkezés címe	Biztonság					Megbízhatóság és rendelkezésre állás	Egészség		Környezetvédelem					Műszaki összeegyeztethetőség	Akadálymentesítés		A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre vonatkozó alapvető 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.	1.6.1.	1.6.2.	2.6.1.	2.6.2.	2.6.3.	2.6.4.
4.2.1.3.	Dokumentáció a vasúti társaságok 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, a vasúti társaság egyéb 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 követelmény	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	
4.2.2.2.	A vonat hallhatósága	X											X					X		X	
4.2.2.2.1	Általános követelmény	X																X		X	
4.2.2.2.2	Kezelés	X																		X	
4.2.2.3.	Jármű-azonosító						X											X		X	
4.2.2.4.	Az utasok és a rakomány biztonsága																	X			
4.2.2.5.	Az útvonalak összeegyeztethetősége és a vonatok összeállítása																	X			
4.2.2.5.1.	Az útvonalak összeegyeztethetősége																	X			
4.2.2.5.2.	A vonatok összeállítása																	X			

▼B

Pont	A rendelkezés címe	Biztonság					Megbízhatóság és rendelkezésre állás	Egészség		Környezetvédelem					Műszaki összeegyeztethetőség	Akadálymentesítés		A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre vonatkozó alapvető 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.	1.6.1.	1.6.2.	2.6.1.	2.6.2.	2.6.3.	2.6.4.
4.2.2.6.	A vonat fékezése		X															X		X	
4.2.2.6.1.	A fékrendszerre vonatkozó minimumkövetelmények		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 követelmény																	X		X	
4.2.2.7.2.	Indulás előtti adatok																	X		X	
4.2.2.8.	A jelek és a pálya menti jelzések láthatóságára vonatkozó követelmények														X			X			
4.2.2.9.	A vezetői éberséget figyelemmel kísérő berendezés																	X			
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 helyzetének jelentéséhez szükséges adatok																	X		X	
4.2.3.4.2.2.	Várható átadási idő																	X		X	

▼B

Pont	A rendelkezés címe	Biztonság					Megbízhatóság és rendelkezésre állás	Egészség		Környezetvédelem					Műszaki összeegyeztethetőség	Akadálymentesítés		A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre vonatkozó alapvető 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.	1.6.1.	1.6.2.	2.6.1.	2.6.2.	2.6.3.	2.6.4.
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		
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 rendkívüli esemény vagy a járművek jelentősebb működési zavarai esetén																			X	
4.4.	Az ERTMS üzemeltetésére vonatkozó szabályok:																	X	X		
4.6.	Szakképesítések																	X	X	X	
4.7.	Egészségvédelmi és biztonsági feltételek																	X			
4.8.	Az infrastruktúrára és a járművekre vonatkozó további információk																	X			
4.8.1.	Infrastruktúra																	X			
4.8.2.	Járművek																	X			

▼B

4. AZ ALRENDSZER JELLEMZŐI

4.1. **Bevezetés**

A 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ([2]) megfelelően a pályahálózat-működtető általános felelőssége, hogy megadja az összes olyan megfelelő követelményt, amelyeknek a hálózatán közlekedő vonatoknak meg kell felelniük, 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 következőket foglalják magukban:

— 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 vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők közötti közvetlen kapcsolódási pontot érintő, a biztonság szempontjából kritikus feladatok elvégzésével járulnak hozzá az alrendszer működtetéséhez.

(1) A vasúti társaság 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,

— kommunikáció.

Ezen túlmenően a 2.1. pontban meghatározott személyzetre vonatkozóan e rendelet a következőkkel kapcsolatban is meghatároz követelményeket:

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

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

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; akár papíralapú, akár elektronikus formátumban.

Az információknak ki kell terjedniük a kijelölt útvonalakon, illetve az ilyen útvonalakon használatos járművek esetében a rendes és korlátozott üzemmódban, valamint a vészhelyzetben való üzemeltetéshez szükséges elemekre.

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

▼B

4.2.1.2.1. *Mozdonyvezetői utasításgyűjtemény*

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

A mozdonyvezetői utasításgyűjteménynek meg kell állapítania az összes kijelölt útvonalra, illetve az ilyen útvonalakon használatos járművekre vonatkozó követelményeket a rendes és korlátozott üzemmód, illetve vészhelyzetek esetére, melyekkel a mozdonyvezető szembesülhet.

A mozdonyvezetői utasításgyűjteménynek két külön szempontot kell tartalmaznia:

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

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

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,

— események és balesetek.

A vasúti társaság felelős a mozdonyvezetői utasításgyűjteményért, amelyet oly módon kell összeállítania, hogy az teljeskörű és pontos legyen, és a vezető számára az összes üzemeltetési szabály alkalmazását lehetővé tegye.

A vasúti társaságnak egyértelmű formátumban ki kell adnia a mozdonyvezetői utasításgyűjteményt azon teljes infrastruktúrára vonatkozóan, amelyen a mozdonyvezetői dolgoznak.

Két függeléke van:

— 1. függelék: A kommunikációs eljárások kézikönyve;

— 2. függelék: Nyomtatványgyűjtemény.

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

A vasúti társaság által a mozdonyvezetői utasításgyűjtemény kidolgozására és aktualizálására alkalmazott folyamatnak a következő lépéseket kell tartalmaznia:

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

— a vasúti társaságnak össze kell állítania az eredeti vagy aktualizált dokumentumot,

— ha a vasúti társaság a mozdonyvezetői utasításgyűjtemény nyelveként nem azt a nyelvet választja ki, amelyen a megfelelő információkat eredetileg szolgáltatták, a vasúti társaság felelőssége gondoskodni a szükséges fordításról és/vagy a magyarázó megjegyzések más nyelven történő biztosításáról.

▼B

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

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

A mozdonyvezetők számára biztosítani kell a munkavégzésre kijelölt vonalak és az azokhoz kapcsolódó, a mozdonyvezetési feladat szempontjából releváns pálya menti berendezések leírását. Az ilyen információkat egy „Útvonalkönyv” című egységes dokumentumba kell foglalni.

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 elkészítése

Az útvonalkönyvet egy adott vasúti társaság vonatai által használt összes infrastruktúrára vonatkozóan azonos formátumban kell elkészíteni.

A vasúti társaság felelős az útvonalkönyv teljeskörűen és hozzáértő módon történő összeállításáért, a pályahálózat-működtető(k) által szolgáltatott információk felhasználásával. A vasúti társaságnak gondoskodnia kell arról, hogy az útvonalkönyv tartalma – az útvonalkönyvben található információk módosításait összefoglaló dokumentumot is beleértve – teljeskörű és pontos legyen. A vasúti társaságnak gondoskodnia kell arról, hogy az útvonalkönyv megfelelően írja le a vonal jellemzőivel és a járműjellemzőkkel összefüggő üzemeltetési feltételeket.

A pályahálózat-működtető köteles legalább az útvonalkönyvre vonatkozóan a D2. függelékben meghatározott információkat a vasúti társaság rendelkezésére bocsátani a RINF révén. Ezeknek tartalmazniuk kell azokat a releváns információkat, amelyeket figyelembe kell venni ahhoz, hogy a vonat üzemeltetését hozzá lehessen igazítani a vonal jellemzőihez és a járműjellemzőkhöz. Amíg a RINF nem biztosítja a vonatkozó paramétereket az (EU) 2019/777 bizottsági végrehajtási rendelet ([3]) 6. cikkével összhangban, a pályahálózat-működtetőnek ezeket az információkat más módon kell rendelkezésre bocsátania ingyenesen és az észszerűen lehetséges lehető legrövidebb időn belül, de legkésőbb az első kérelemtől számított 15 napon belül, kivéve, ha a vasúti társaság ennél hosszabb határidőbe egyezik bele.

A pályahálózat-működtetőnek az útvonalkönyvben szereplő információk változásairól – amint ilyen információk rendelkezésre állnak – tájékoztatnia kell a vasúti társaságot a RINF-en keresztül vagy más módon, amíg a RINF lehetővé nem teszi ezt a funkciót.

A pályahálózat-működtetőnek gondoskodnia kell arról, hogy a vasúti társaság(ok) részére átadott információ teljeskörű és pontos legyen. A vészhelyzetek vagy a valós idejű tájékoztatás vonatkozásában a pályahálózat-működtető megfelelő alternatív kommunikációs eszközének biztosítania kell a vasúti társaság azonnali tájékoztatását a D2. függelékről.

4.2.1.2.2.2. Az útvonalkönyvben található információk módosítása

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

([3]) A Bizottság (EU) 2019/777 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól és a 2014/880/EU végrehajtási határozat hatályon kívül helyezéséről (lásd e Hivatalos Lap 312. oldalát).

▼B

A változásokat a vasúti társaságnak egy külön nyomtatott vagy elektronikus dokumentumban kell összefoglalnia, amelynek egy adott vasúti társaság vonatai által használt összes infrastruktúrára vonatkozóan azonos formátumúnak kell lennie.

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 minden 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 vasúti társaságnak el kell látnia a mozdonyvezetőket a vonat rendes közlekedéséhez szükséges információkkal, amelyek legalább a következők:

— a vonat azonosítója,

— a vonat közlekedési napjainak száma (szükség esetén),

— a megállóhelyek és az azokhoz kapcsolódó tevékenységek,

— egyéb időzítési pontok,

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

A vonat közlekedésével kapcsolatos ilyen információk, amelyeknek a pályahálózat-működtető által szolgáltatott információkon kell alapulniuk, elektronikus vagy nyomtatott formában is megadhatók.

Az információk formátumának egységesnek kell lennie minden olyan vonal esetében, amelyen a vasúti társaság működik.

4.2.1.2.4. *Vasúti járművek*

A vasúti társaságnak minden olyan információt biztosítania kell a mozdonyvezető számára, amely a járművek korlátozott üzemmódú működése (például a segítséget igénylő vonatok) szempontjából lényeges. Az ezzel kapcsolatos dokumentációnak kiemelten kell foglalkoznia a pályahálózat-működtető személyzetével való, ilyen esetekre meghatározott kapcsolódási ponttal.

4.2.1.3. Dokumentáció a vasúti társaságok mozdonyvezetőktől eltérő személyzete számára

A vasúti társaságnak el kell látnia a személyzetének mindazon tagjait, akik a pályahálózat-működtető személyzetével, berendezéseivel vagy rendszereivel való közvetlen kapcsolódási pontot érintő, a biztonság szempontjából kritikus feladatokat látnak el (akár a vonaton, akár másutt), az ilyen feladatok ellátásához szükségesnek tartott szabályokkal, eljárásokkal, valamint a járművekkel és az útvonallal kapcsolatos információkkal. Az ilyen információk mind rendes, mind korlátozott üzemmódban alkalmazandók.

A vonaton szolgálatot teljesítő személyzet esetében az ilyen információk struktúrájának, formátumának, tartalmának, valamint elkészítési és aktualizálási 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 alábbi dokumentumokban kell közölni:

— a kommunikációs elveket leíró dokumentumok (C. függelék),

— a nyomtatványgyűjtemény.

A pályahálózat-működtetőnek valamennyi munkanyelvén össze kell állítania ezeket a dokumentumokat.

▼B

4.2.1.5. A vonat személyzete, a vasúti társaság egyéb személyzete és a vonatközlekedést engedélyező személyzet közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció

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

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

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

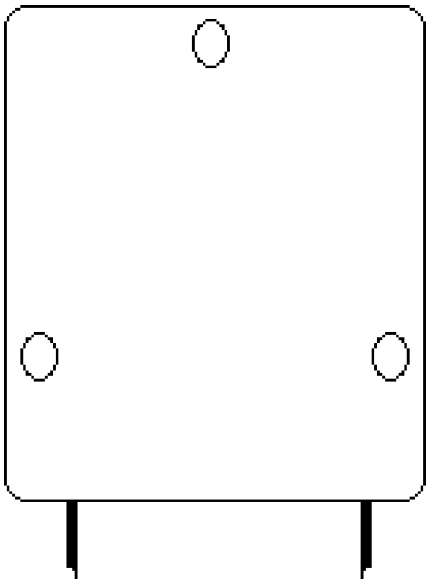
4.2.2.1.1. *Általános követelmény*

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

4.2.2.1.2. *A vonat eleje*

A vasúti társaságnak biztosítania kell, hogy a közeledő vonatok egyértelműen láthatók és ilyenként felismerhetők legyenek a 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. E lámpáknak mindig világítaniuk kell, amikor a vonatot arról az oldalról vezetik.



▼B

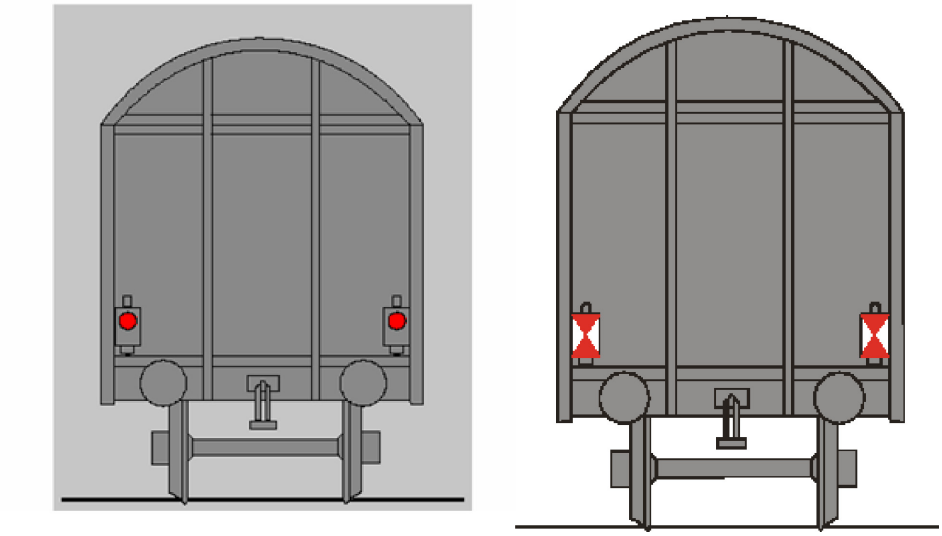
Az elülső lámpáknak optimalizálniuk kell a vonat észlelhetőségét (helyzetjelző lámpák), megfelelő megvilágítást kell biztosítaniuk a mozdonyvezető számára (fényszórók) éjjel és rossz látási viszonyok között, és nem szabad, hogy elvakítsák a szembejövő vonatok vezetőit.

A lámpák közötti távolságot, azok pálya fölötti magasságát, átmérőjét, fényerejét, méreteit és az általuk mind nappali, mind éjjeli üzem esetében kibocsátott fénycsóva alakját a „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerre vonatkozó ÁME határozza meg.

A vonat zárjelzőjének 4.2.2.1.3.2. pont szerinti harmonizációja céljából alább megjelölt időpontokra a RINF-ben azonosított azon vonalak igénybevételéhez, amelyeken a járművek használata megengedett, a járművek fényszórói fényerősség-intenzitásának összhangban kell lennie az 1302/2014/EU bizottsági rendelet ([4]) (A mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME) melléklete 4.2.7.1.1. pontjának (5) alpontjával.

4.2.2.1.3. *A vonat vége*

A vasúti társaságnak gondoskodnia kell a vonatok végének megfelelő módon történő jelzéséről. A zárjelzőt kizárólag a vonat utolsó járművének hátulján szabad elhelyezni. A zárjelzőt az alábbi módon kell elhelyezni.



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.

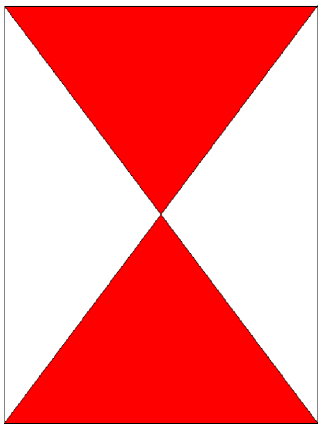
4.2.2.1.3.2. Tehervonatok

A tehervonatok végét 2 darab fényvisszaverő lemezzel kell jelezni, amelyeknek az ütközők fölött, keresztirányú tengelyen, egyenlő magasságban kell elhelyezkedniük. Minden olyan vonatot, amely 2 darab, vörös fénnyel folyamatosan világító lámpával van felszerelve, úgy kell tekinteni, hogy megfelel ennek a követelménynek.

A fényvisszaverő lemezeknek meg kell felelniük a teherkocsikra vonatkozó ÁME E. függelékének, és a következő, kétoldalt egy-egy fehér háromszögből és alul-felül egy-egy piros háromszögből álló alakzatot kell formázniuk:

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

▼B



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

Egyedi esetek:

Belgium, Franciaország, Olaszország, Portugália, Spanyolország és az Egyesült Királyság továbbra is alkalmazhatnak olyan bejelentett nemzeti szabályokat, amelyek előírják, hogy a tehervonatokat a hálózatuk egyes szakaszain való közlekedés feltételeként 2 darab, vörös fénnyel folyamatosan világító lámpával szereljék fel, amennyiben ezt a 2019 januárjának vége előtt már hatályban lévő üzemeltetési gyakorlat és/vagy a 2019 januárjának vége előtt bejelentett nemzeti szabályok indokolják.

Jelentések:

Az érintett tagállamok legkésőbb ►M1 2020. december 31 ◄ jelentést nyújtanak be a Bizottságnak a fényvisszaverő lemezek használatáról, amelyben azonosítják a nemzeti szabályok tervezett megszüntetése előtt álló esetleges jelentősebb akadályokat.

Szomszédos országokkal való együttműködés:

Időközben az érintett tagállamok – különösen a vasúti társaságok kérése esetén – értékelést végeznek annak érdekében, hogy hálózatuk egy vagy több szakaszán – az értékelés pozitív eredménye esetén – elfogadják a 2 fényvisszaverő lemez használatára vonatkozó rendelkezéseket, és meghatározzák a megfelelő feltételeket, a kockázatok és az üzemeltetési követelmények értékelésének alapján. Ezt az értékelést a vasúti társaság kérelmének kézhezvételétől számított legfeljebb 6 hónapon belül kell elvégezni. A fényvisszaverő lemezek használatát el kell fogadni, hacsak a tagállam kellően meg nem tudja indokolni az elutasítást az értékelés negatív eredménye alapján.

A tagállamok különösen törekednek arra, hogy a jelenlegi szűk keresztmetszetek kiemelt kezelése érdekében engedélyezzék a fényvisszaverő lemezek használatát a vasúti árufuvarozási folyosókon. Ezeket a szakaszokat és a rájuk vonatkozó feltételeket rögzíteni kell a RINF-ben. Amíg ez az információt nincs bekódolva a RINF-be, a pályahálózat-működtetőnek biztosítania kell, hogy az információ más megfelelő módon eljusson a vasúti társaságokhoz. A pályahálózat-működtetőnek azonosítania kell azokat a vonalakat, amelyek esetében a RINF 2 darab, állandó vörös fénnyel világító lámpa meglétét írja elő.

▼M2

Fokozatos kivonás:

A két fényvisszaverő lemezzel felszerelt tehervonatok a következő határidők szerint közlekedhetnek:

1. 2022. január 1-jétől a 913/2010/EU rendelettel összhangban meghatározott vasúti árufuvarozási folyosókon, a következő kivételekkel azokon a vonalakon, ahol a vörös fénnyel folyamatosan világító lámpák a biztonság szavatolásának üzemeltetési követelményei:

▼M2

a) 2026. január 1-jétől Belgiumban és Franciaországban;

b) 2025. január 1-jétől Portugáliában és Spanyolországban.

2. 2026. január 1-jétől az Európai Unió teljes vasúti hálózatán.

Az 1. pont a) és b) pontja szerinti kivételek által érintett tagállamok legkésőbb 2022. március 1-jéig benyújtják részletes cselekvési terveiket és pontos célkitűzéseiket a Bizottsághoz, amelyek biztosítják a piros fényű lámpákra mint zárjelzőkre vonatkozó követelmény eltörlését. Ezt követően az említett tagállamok 2026. január 1-jéig hathavonta jelentést nyújtanak be a Bizottsághoz, melyben bemutatják, hogy a zárjelzők uniós szintű harmonizációja érdekében milyen haladást értek el a fényvisszaverő táblák hálózatukon történő használata terén. Az érdekelt felek minden szükséges információt megadnak ahhoz, hogy a tagállamok eleget tehessenek jelentéstételi kötelezettségüknek.

A Bizottság jelentést tesz az (EU) 2016/797 irányelv 51. cikkében említett bizottságnak a 4.2.2.1. pont végrehajtásának előrehaladásáról.

▼B

4.2.2.2. A vonat hallhatósága

4.2.2.2.1. *Általános követelmény*

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

4.2.2.2.2. *Kezelés*

A figyelmeztető hangjelző eszközt minden vezetési pozícióból meg kell tudni szólaltatni.

4.2.2.3. Jármű-azonosító

Minden egyes járműnek olyan számmal kell rendelkeznie, amely egyedileg megkülönbözteti azt 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 vasúti társaságnak gondoskodnia kell a járművek biztonságos berakodásáról és a rakomány biztonságáról az út során.

4.2.2.4.2. *Az utasok biztonsága*

A vasúti társaságnak gondoskodnia kell az utasszállítás biztonságáról az indulás és az utazás során.

4.2.2.5. Az útvonalak összeegyeztethetősége és a vonatok összeállítása

4.2.2.5.1. *Az útvonalak összeegyeztethetősége*

A) A vasúti társaság felelős annak biztosításáért, hogy a vonatot alkotó összes jármű kompatibilis legyen a tervezett útvonallal (útvonalakkal).

A vasúti társaság biztonságirányítási rendszerének magába kell foglalnia egy olyan folyamatot, amely biztosítja, hogy az általa használt valamennyi jármű rendelkezzen engedéllyel, nyilvántartásba legyen véve és összeegyeztethető legyen a tervezett útvonallal (útvonalakkal), beleértve a személyzete által követendő előírásokat is.

▼B

Az útvonal összeegyeztethetőségére vonatkozó folyamat nem kettőzheti meg az (EU) 2018/545 bizottsági végrehajtási rendelet ([5]) szerinti járműengedélyezés részeként a jármű és a hálózat(ok) közötti műszaki összeegyeztethetőség biztosítása érdekében végrehajtandó folyamatokat. A járműengedélyezés vagy más hasonló eljárások során már ellenőrzött, D1. függelék szerinti paramétereket nem kell újraértékelni az útvonal összeegyeztethetőségének ellenőrzésének keretében.

Az (EU) 2016/797 irányelv szerint engedélyezett járművek esetében az engedélyezési eljárás során már ellenőrzött, a D1. függelékben felsorolt paraméterekre vonatkozó releváns járműadatokat, amelyek a következők részét képezik:

— az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (3) bekezdésében említett dokumentáció, és

— az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (10) bekezdésében említett járműengedély,

az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkének 22. pontja szerinti kérelmező vagy az üzembentartó kérésre a vasúti társaság rendelkezésére bocsátja, amennyiben ezek az információk nem állnak rendelkezésre az ERATV-ben vagy a vasúti járművek egyéb nyilvántartásaiban.

Az (EU) 2016/797 irányelv hatálybalépése előtt engedélyezett járművek esetében a D1. függelékben felsorolt paraméterekre vonatkozó releváns járműadatokat a jármű műszaki dokumentációjának birtokosa vagy az üzembentartó kérésre a vasúti társaság rendelkezésére bocsátja, amennyiben ezek az információk nem állnak rendelkezésre az ERATV-ben vagy a vasúti járművek egyéb nyilvántartásaiban.

A vasúti társaság biztonságirányítási rendszerén belül az útvonal összeegyeztethetőségére vonatkozó folyamatoknak magukban kell foglalniuk a következők egymással párhuzamosan, bármely megfelelő időpontban vagy bármely megfelelő sorrendben egyaránt elvégezhető ellenőrzését:

— minden járművet engedélyeztek és nyilvántartásba vettek,

— a vonat minden járműve összeegyeztethető az útvonallal,

— a vonat összetétele összeegyeztethető az útvonallal és a menetvonallal,

— a vonat előkészítése biztosítja, hogy a vonat összeállítása megfelelő és teljes.

B) A pályahálózat-működtető köteles az útvonal összeegyeztethetőségére vonatkozóan a D1. függelékben meghatározott információkat rendelkezésre bocsátani a RINF révén.

A D1. függelék meghatározza mindazokat a paramétereket, amelyeket a vasúti társaságnak a folyamatai során, egy járművagy vonatkonfigurációjának első használata előtt fel kell használnia annak biztosítása érdekében, hogy a vonatot alkotó összes jármű összeegyeztethető legyen a vonat tervezett útvonalával (útvonalaival), ideértve adott esetben az eltérő útvonalakat és a műhelyekbe vezető útvonalakat is. Az útvonal módosítását és az infrastruktúra jellemzőinek változásait figyelembe kell venni. Ha a D1. függelék valamely paraméterét egy felhasználási terület hálózatának (hálózatainak) szintjén harmonizálták, akkor az adott felhasználási területre engedélyezett valamennyi jármű esetében vélelmezni lehet az adott paraméternek való megfelelést. A hálózathoz való hozzáférésre vonatkozó nemzeti szabályok vagy kiegészítő nemzeti követelmények elvben nem egyeztethetők össze a D1. függelékkel. A pályahálózat-működtető a D1. függelékben meghatározott jegyzéken túlmenően nem írhat elő további műszaki ellenőrzést az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzése céljából.

([5]) A Bizottság (EU) 2018/545 végrehajtási rendelete (2018. április 4.) az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján a vasúti járművek és a vasúti járműtípusok engedélyezési eljárására vonatkozó gyakorlati szabályok megállapításáról (HL L 90., 2018.4.6., 66. o.).

▼B

Az (EU) 2016/797 irányelv 23. cikke (1) bekezdésének b) pontjában előírtak szerint mindaddig, amíg a RINF nem biztosítja az összes szükséges információt a vonatkozó paraméterek tekintetében, a pályahálózat-működtetőnek ezeket az információkat más módon kell ingyenesen, a lehető legrövidebb időn belül és elektronikus formátumban a vasúti társaságok, az engedéllyel rendelkező menetvonal-kérelmezők és adott esetben az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkének 22. pontja szerinti kérelmező rendelkezésére bocsátania.

Az útvonal összeegyeztethetőségére vonatkozó információk iránti első kérelmet a vasúti társaság kérésére a pályahálózat-működtető a RINF-től eltérő esetekben az észszerűen lehetséges lehető legrövidebb időn belül, de legkésőbb 15 napon belül teljesíti, kivéve, ha a pályahálózat-működtető és a vasúti társaság ennél hosszabb határidőben egyezik meg. A pályahálózat-működtetőnek gondoskodnia kell arról, hogy a vasúti társaság(ok) részére átadott információ teljeskörű és pontos legyen.

A pályahálózat-működtetőnek az útvonal jellemzőinek változásairól – amint ilyen információk rendelkezésre állnak – tájékoztatnia kell a vasúti társaságot a RINF-en keresztül vagy más módon, amíg a RINF lehetővé nem teszi ezt a funkciót.

A vészhelyzetek vagy a valós idejű tájékoztatás vonatkozásában a pályahálózat-működtetőnek megfelelő kommunikációs eszközzel biztosítania kell a vasúti társaság azonnali tájékoztatását.

C) Adott esetben az útvonal összeegyeztethetőségére vonatkozó további elemeket is ellenőrizni kell:

— veszélyes áru 4.2.3.4.3. pont szerinti szállítása,

— csendesebb útvonal a zajra vonatkozó ÁME szerint,

— az I. függelékben említett kivételes szállítmány,

— a „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerre vonatkozó ÁME 4.2.8.3. pontjában említett dízel és más belső égésű motorral működő vontatórendszerek föld alatti állomásokhoz való hozzáférési feltételei.

4.2.2.5.2. *A vonatok összeállítása*

A vonat összeállításával kapcsolatos követelményeknek a kijelölt menetvonalnak megfelelően figyelembe kell venniük a következőket:

a) a vonatot alkotó összes járműnek, ideértve azok rakományát,

— meg kell felelnie az azon útvonalakra vonatkozó összes követelménynek, amelyeken a vonat haladni fog,

— alkalmasnak kell lennie a vonat számára előirányzott legnagyobb sebességgel való haladásra;

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

c) a járművek és rakományaik alkotta vonatnak meg kell felelnie az érintett útvonalra vonatkozó műszaki és működési korlátozásoknak, valamint a küldő és a fogadó terminálok esetében megengedett legnagyobb hosszúságon belül kell lennie;

d) a vasúti társaság felelős annak biztosításáért, hogy a vonatot alkotó összes jármű, ideértve azok rakományát, műszakilag alkalmas legyen az előirányzott útra, és az egész út során az is maradjon.

A vasúti társaságnak esetleg további korlátozásokat is mérlegelnie kell az adott vonat fékrendszerének vagy vontatásának típusa miatt (lásd a 4.2.2.6. pontot).

▼B

4.2.2.6. A vonat fékezése

4.2.2.6.1. *A fékrendszerre vonatkozó minimumkövetelmények*

A vonatban lévő összes járművet rá kell kapcsolni a „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerre vonatkozó ÁME-ben és a „járművek – teherkocsik” alrendszerre vonatkozó ÁME-ben definiált folyamatos automatikus fékrendszerre.

Az automatikus féknek minden vonat első és utolsó járművén (a vontatóegységeket is ideértve) működőképesnek kell lennie.

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

4.2.2.6.2. *Fékteljesítmény és a megengedett legnagyobb sebesség*

(1) A pályahálózat-működtető valamennyi útvonal tekintetében a RINF révén tájékoztatja a vasúti társaságot 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 a mágnesfék, a visszatápláló fék és az örvényáramú vágányfék alkalmazási feltételei.

Amíg a RINF nem biztosítja a vonatkozó paramétereket, a pályahálózat-működtetőnek ezeket az információkat más módon kell rendelkezésre bocsátania ingyenesen és az észszerűen lehetséges lehető legrövidebb időn belül, de legkésőbb az első kérelemtől számított 15 napon belül, kivéve, ha a vasúti társaság ennél hosszabb határidőbe egyezik bele.

A pályahálózat-működtetőnek a vonal jellemzőinek változásairól – amint ilyen információk rendelkezésre állnak – tájékoztatnia kell a vasúti társaságot a RINF-en keresztül vagy más módon, amíg a RINF lehetővé nem teszi ezt a funkciót.

A pályahálózat-működtetőnek gondoskodnia kell arról, hogy a vasúti társaság(ok) részére átadott információ teljeskörű és pontos legyen.

(2) 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-t nem meghaladó legnagyobb sebességű, változó vonat-összeállítások): a féksúlyszázalék.

Amennyiben a pályahálózat-működtető rendelkezésre bocsátja a fent említett információkat, azokat megkülönböztetéstől mentesen az összes olyan vasúti társaság számára hozzáférhetővé teszi, amely vonatokat szándékozik működtetni a hálózatán.

Az e rendelet hatálybalépésének időpontjában a meglévő, az ÁME-nek meg nem felelő vonalak tekintetében már használatban lévő és elfogadott fékezési táblázatokat szintén hozzáférhetővé kell tenni.

▼B

(3) A vasúti társaság 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 és – amennyiben hozzáférhetők – a pályahálózat-működtető által a (2) pontnak megfelelően rendelkezésre bocsátott információk; valamint

— a járműtől függő, a fékrendszer megbízhatóságából és rendelkezésre állásából eredő eltérések.

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

A vasúti társaságnak különösen arra az esetre kell szabályokat megállapítania, ha egy vonat az üzemelés során nem éri el a szükséges fékteljesítményt. Ebben az esetben a vasúti társaságnak haladéktalanul értesítenie kell a pályahálózat-működtetőt. A pályahálózat-működtető megfelelő intézkedéseket tehet 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 követelmény*

A vasúti társaságnak meg kell határoznia azt a folyamatot, amely biztosítja, hogy a vonaton az összes biztonsági berendezés teljesen üzemkész állapotban legyen, és a vonatot biztonságosan lehessen üzemeltetni.

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

A pályahálózat-működtetőnek és a vasúti társaságnak meg kell határoznia, és naprakészen kell tartania a vonat korlátozott üzemmódban való ideiglenes üzemeltetésének feltételeit és eljárásait.

4.2.2.7.2. *Indulás előtti adatok*

A vasúti társaságnak biztosítania kell, hogy a biztonságos és hatékony működéshez szükséges következő adatok a vonat indulása előtt a pályahálózat-működtető(k) rendelkezésére álljanak:

— a vonat azonosítója,

— a vonatért felelős vasúti társaság adatai,

— a vonat tényleges hossza,

— szállít-e a vonat utasokat vagy állatokat az eredeti rendeltetésétől eltérve,

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

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

A vasúti társaságnak tájékoztatnia kell a pályahálózat-működtető(ke)t arról, ha a vonat nem a kijelölt menetvonalon fog haladni, vagy ha törölték azt.

▼B

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

A mozdonyvezetőnek minden helyzetben, amikor szükséges, képesnek kell lennie észlelni a jeleket és a pálya menti jelzéseket, 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 a láthatóságukat megkönnyítő, következetes módon kell megtervezni. Figyelembe veendő szempontok:

— megfelelő elhelyezés, 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. A vezetői éberséget figyelemmel kísérő berendezés

A vonatra 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; ezt az időtartamot a járművekre vonatkozó ÁME-kben határozzák meg.

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 menetvonal kérelmezése esetén.

4.2.3.2. A vonatok azonosítása

Minden vonatot közlekedési számmal kell azonosítani. A vonat közlekedési számát a pályahálózat-működtető adja ki a menetvonal kijelölésekor, és azt a vonatot üzemeltető vasúti társaságnak 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 az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó ÁME (a továbbiakban: CCS ÁME, (EU) 2016/919 bizottsági rendelet ([6])) határozza meg.

4.2.3.3. A vonat indulása

4.2.3.3.1. *Indulás előtti ellenőrzések és próbák*

A vasúti társaságnak meg kell határoznia az indulás biztonságához szükséges ellenőrzéseket és próbákat (pl. ajtók, terhelés, fékek).

([6]) A Bizottság (EU) 2016/919 rendelete (2016. május 27.) az Európai Unió vasúti rendszerének „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 158., 2016.6.15., 1. o.).

▼B

4.2.3.3.2. *A pályahálózat-működtető tájékoztatása a vonat üzemkész állapotáról*

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

Indulás előtt és menet közben a vasúti társaságnak 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 vasúti társaság(ok) tájékoztatása ilyen esetekben.

A vasúti társaság által megkövetelt 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 helyzetének jelentéséhez és a várható átadási idő előjelzéséhez 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) rendelkeznie kell egy olyan folyamattal, 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);

c) biztosítania kell a vonatok helyzetének jelentéséhez szükséges konkrét adatokat az 1305/2014/EU bizottsági rendeletnek ([7]) (árufuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai – TAF ÁME) és a 454/2011/EU bizottsági rendeletnek ([8]) (a személyszállítási telematikai alkalmazások – TAP ÁME) megfelelően. Ezen információk közé tartoznak a következők:

(1) a vonat azonosítója;

(2) a jelentési pont azonosítója;

(3) a vonal, amelyen a vonat halad;

([7]) A Bizottság 1305/2014/EU rendelete (2014. december 11.) az Európai Unió vasúti rendszerének a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai elnevezésű alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 62/2006/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 356., 2014.12.12., 438. o.).

([8]) A Bizottság 454/2011/EU rendelete (2011. május 5.) a transzeurópai vasúti rendszer személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 123., 2011.5.12., 11. o.).

▼B

(4) ütemezett idő a jelentési helyen;

(5) 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);

(6) a jelentési ponthoz való korai vagy késedelmes megérkezés ideje percben;

(7) valamennyi 10 percet meghaladó vagy a teljesítményfigyelő rendszer által előírt más késési idő elsődleges indoklása;

(8) a vonatra vonatkozó késedelmes jelentéstétel közlése és a késedelem mértéke percekben;

(9) a vonat korábbi azonosítója (azonosítói), ha van(nak);

(10) az út egésze vagy egy része tekintetében törölt vonat.

4.2.3.4.3. *Veszélyes áruk*

A vasúti társaságnak meg kell határoznia a veszélyes áruk szállításának végrehajtására szolgáló eljárásokat.

Ezen eljárások az alábbiakat foglalják magukban:

— a 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben ([9]) és a 2010/35/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvben ([10]) meghatározott rendelkezések, értelemszerűen,

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

— a pályahálózat-működtető által a veszélyes áruk szállításával kapcsolatban megkövetelt 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 vasúti társaságnak megfelelő 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, így más pályahálózat-működtetőket és vasúti társaságokat is érinthetnek, akkor ezeket – a kereskedelmi titoktartás figyelembevételével – ennek megfelelően közlik az érintettekkel.

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

([10]) Az Európai Parlament és a Tanács 2010/35/EU irányelve (2010. június 16.) a szállítható nyomástartó berendezésekről és a 76/767/EGK, 84/525/EGK, 84/526/EGK, 84/527/EGK és az 1999/36/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 165., 2010.6.30., 1. o.).

▼B

A pályahálózat-működtetőnek a lehető leghamarabb elemeznie kell az üzemelésre jelentősen káros hatással lévő eseményeket. A pályahálózat-működtető indokolt esetben felkéri az adott eseményben érintett vasúti társaságokat az elemzésben való részvételre, különösen akkor, ha az a személyzetük valamelyik tagját érinti. 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 vasúti társasággal.

Az ilyen folyamatokat dokumentálni kell, és belső felülvizsgálatnak kell alávetni.

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 megakadályozását célzó új intézkedések kidolgozásának 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 azonosítója,

— a mozdonyvezető személyazonossága.

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

Az adatokat biztonságosan kell kezelni és tárolni, valamint hozzáférhetővé kell tenni az (EU) 2016/798 irányelv 22. cikke értelmében feladataikat ellátó felhatalmazott szervek számára, ideértve a 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 vasúti társaságnak legalább a következő adatokat kell rögzítenie:

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

— a vészfék működtetése,

▼B

— 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 „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerre vonatkozó ÁME határozza meg.

4.2.3.6. Korlátozott üzemmód

4.2.3.6.1. *Más felhasználók tájékoztatása*

A pályahálózat-működtetők a vasúti társaságokkal közösen kötelesek 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 korlátozott üzemmód minden olyan esetében, amely a pályahálózat-működtető felelősségi területéhez kapcsolódik, a pályahálózat-működtető köteles hivatalos utasításokat adni a mozdonyvezetőknek arról, hogy milyen intézkedéseket kell megtenni a korlátozott üzemmód biztonságos megszüntetése érdekében.

4.2.3.6.3. *Vészhelyzeti intézkedések*

A pályahálózat-működtető az infrastruktúráján belül működő minden vasúti társasággal és indokolt esetben a szomszédos pályahálózat-működtetőkkel közösen köteles meghatározni, közzétenni és elérhetővé tenni a megfelelő szükséghelyzeti intézkedéseket, és a korlátozott üzemmód által okozott bármely negatív hatás csökkentésének követelménye alapján rendelkezni a felelősségi körök kiosztásáról.

A tervezési követelményeknek és az ilyen eseményekre adott válaszoknak arányosaknak kell lenniük a korlátozott üzemmód jellegével és 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 a meghibásodott vonatok mentési eljárásai az olyan esetekre, amelyek jelentősen megzavarhatják a forgalmat),

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

— szélsőséges időjárási körülmények.

▼B

A pályahálózat-működtetőnek kapcsolattartási információkat kell meghatároznia és naprakészen tartania a pályahálózat-működtető és a vasúti társaság azon legfontosabb alkalmazottaira vonatkozóan, akiket értesíteni lehet a szolgáltatás korlátozott üzemmódhoz vezető fennakadása esetén. Ezen információknak tartalmazniuk kell a munkaidőn belüli és kívüli kapcsolattartási adatokat.

A vasúti társaságnak el kell juttatnia ezen információkat a pályahálózat-működtetőnek, és tájékoztatnia kell a pályahálózat-működtetőt az ilyen kapcsolattartási adatokban bekövetkező minden változásról.

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

4.2.3.7. Vészhelyzet kezelése

A pályahálózat-működtetőnek

— az infrastruktúráján belül működő minden vasúti társasággal és indokolt esetben az infrastruktúráján belül működő vasúti társaságok 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,

— alagutakban bekövetkezett balesetek,

— veszélyes árukat érintő események,

— kisiklások.

A vasúti társaságnak közölnie kell a pályahálózat-működtetővel az ilyen körülményekkel kapcsolatos minden konkrét információt, különösen a vonatok helyreállítására és vágányra való visszaemelésére vonatkozóan.

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

4.2.3.8. Segítség a vonatszemélyzetnek rendkívüli esemény vagy a járművek jelentősebb működési zavarai esetén

A vasúti társaságnak megfelelő eljárásokat kell meghatároznia, hogy (pl. kommunikációs vonalakkal, a vonat kiürítése esetén követendő 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**

Az e rendelet 3. fejezetében meghatározott alapvető követelmények fényében a kapcsolódási pontokra vonatkozó funkcionális és műszaki előírások az alábbiak:

▼B

4.3.1. *Kapcsolódási pontok az infrastruktúrára vonatkozó ÁME-vel (INF ÁME)*

Hivatkozás e rendeletre		Hivatkozás az INF ÁME-re	
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.		
A járműnek és a vonatnak az üzemeltetni kívánt útvonallal való összeegyeztethetőségére vonatkozó paraméterek	D1. függelék	Az infrastruktúra és a járművek összeegyeztethetőségének megállapítása a járművek engedélyezése után	7.6.

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

Hivatkozás e rendeletre		Hivatkozás az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME-re	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
Mozdonyvezetői utasításgyűjtemény	4.2.1.2.1.	Üzemeltetési szabályok (rendes és korlátozott körülmények között)	4.4.
Üzemeltetési szabályok	4.4.		
A pálya menti jelek és jelzések láthatóságára vonatkozó követelmények	4.2.2.8.	A pályamenti ellenőrző-irányító és jelző eszközök láthatósága	4.2.15.
A vonat fékezése	4.2.2.6.	A vonat fékezési teljesítménye és jellemzői	4.2.2.
Mozdonyvezetői utasításgyűjtemény	4.2.1.2.1.	A homokoló berendezések alkalmazása Fedélzeti nyomkarima kenése Kompozit féktuskók használata	4.2.10.
A vonat közlekedési számának formátuma	4.2.3.2.1.	ETCS DMI	4.2.12.
		GSM-R DMI	4.2.13.
Adatrögzítés	4.2.3.5.	Interfész a joghatású adatrögzítéshez	4.2.14.
A vonat üzemkész állapotának biztosítása	4.2.2.7.	Kulcskezelés	4.2.8.
A járműnek és a vonatnak az üzemeltetni kívánt útvonallal való összeegyeztethetőségére vonatkozó paraméterek	D1. függelék	Az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzése az engedélyezett járművek használata előtt	4.9.

▼B

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 (LOC&PAS ÁME)

Hivatkozás e rendeletre		Hivatkozás a mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME-re	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
Vészhelyzeti intézkedések	4.2.3.6.3.	Mentésre szolgáló kocsikapcsoló berendezés	4.2.2.2.4.
		Vonat végén található kocsikapcsoló berendezés	4.2.2.2.3.
Az útvonalak összeegyeztethetősége és a vonatok összeállítása	4.2.2.5.	Tengelyterhelési paraméter	4.2.3.2.1.
A vonat fékezése	4.2.2.6.	Fékteljesítmény	4.2.4.5.
A vonat láthatósága	4.2.2.1.	Külső világítás	4.2.7.1.
A vonat hallhatósága	4.2.2.2.	Kürt (hangjelző eszköz)	4.2.7.2.
A pálya menti jelek és 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.
A vezetői éberséget figyelemmel kísérő berendezés	4.2.2.9.	A mozdonyvezető aktivitását ellenőrző funkció	4.2.9.3.1.
Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton	4.2.3.5.2.	Adatrögzítő berendezés	4.2.9.6.
Vészhelyzet kezelése	4.2.3.7.	Emelési diagram és mentési utasítások	4.2.12.5.
		Mentési dokumentáció	4.2.12.6.
Az útvonalak összeegyeztethetősége és a vonatok összeállítása	4.2.2.5.	Üzemi dokumentáció	4.2.12.4.
A „vonatkísérési” feladatok szakmai képesítéseinek minimális elemei	F. függelék		
Homokolás	B. függelék	A vasúti járművek jellemzői a sínáramkörös vonatérzékelő rendszerekkel való kompatibilitás tekintetében – A kibocsátás izolálása	4.2.3.3.1.1.
A járműnek és a vonatnak az üzemeltetni kívánt útvonallal való összeegyeztethetőségére vonatkozó paraméterek	D1. függelék	Az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzése az engedélyezett járművek használata előtt	4.9.

▼B

4.3.3.2. Kapcsolódási pontok a teherkocsikra vonatkozó ÁME-vel (WAG ÁME)

Hivatkozás e rendeletre		Hivatkozás a teherkocsikra vonatkozó ÁME-re	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
A vonat vége	4.2.2.1.3.	A zárjelző rögzítőeszközei	4.2.6.3.
Tehervonatok	4.2.2.1.3.2.	Zárjelző	E. függelék
Az útvonalak összeegyeztethetősége és a vonatok összeállítása	4.2.2.5.	Méretezés	4.2.3.1.
Az útvonalak összeegyeztethetősége és 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.	Fék	4.2.4.
A járműnek és a vonatnak az üzemeltetni kívánt útvonallal való összeegyeztethetőségére vonatkozó paraméterek	D1. függelék	Az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzése az engedélyezett járművek használata előtt	4.9.

4.3.4. *Kapcsolódási pontok az energiára vonatkozó ÁME-vel (ENE ÁME)*

Hivatkozás e rendeletre		Hivatkozás az energiaellátásra vonatkozó ÁME-re	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
Az útvonalak összeegyeztethetősége és a vonatok összeállítása	4.2.2.5.	A vonat legnagyobb áramerőssége	4.2.4.1.
Az útvonalkönyv elkészítése	4.2.1.2.2.1.		
Az útvonalak összeegyeztethetősége és a vonatok összeállítása	4.2.2.5.	Fázis- és rendszerhatárok:	
Az útvonalkönyv elkészítése	4.2.1.2.2.1.	Fázis	4.2.15.
		Rendszer	4.2.16.
A járműnek és a vonatnak az üzemeltetni kívánt útvonallal való összeegyeztethetőségére vonatkozó paraméterek	D1. függelék	Az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzése az engedélyezett járművek használata előtt	7.3.5.

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

Hivatkozás e rendeletre		Hivatkozás a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME-re	
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.		

▼B

Hivatkozás e rendeletre		Hivatkozás a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME-re	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
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.

4.3.6. *Kapcsolódási pontok a zajra vonatkozó ÁME-vel (NOI ÁME)*

Hivatkozás e rendeletre		Hivatkozás a zajszintre vonatkozó ÁME-re	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
Az útvonalak összeegyeztethetősége és a vonatok összeállítása	4.2.2.5.	Az ezen ÁME meglévő teherkocsikra történő alkalmazására vonatkozó kiegészítő rendelkezések	7.2.2.
A vonatok tervezése	4.2.3.1.	Csendesebb útvonalak	D. függelék
Vészhelyzeti intézkedések	4.2.3.6.3.	A teherkocsik csendesebb útvonalakon történő üzemeltetésének különös szabályai korlátozott üzemmód esetére	4.4.1.

4.3.7. *Kapcsolódási pontok az 1300/2014/EU rendelettel* ([11]) – ***mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME (PRM ÁME)***

Hivatkozás e rendeletre		Hivatkozás a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME-re	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
Szakmai alkalmasság	4.6.1.	Infrastruktúra alrendszer	4.4.1.
A „vonatkísérési” feladatok szakmai képesítéseinek minimális elemei	F. függelék		
Szakmai alkalmasság	4.6.1.	Vasúti jármű alrendszer	4.4.2.
A „vonatkísérési” feladatok szakmai képesítéseinek minimális elemei	F. függelék		
Az útvonalak összeegyeztethetősége és a vonatok összeállítása	4.2.2.5.	Vasúti jármű alrendszer	4.4.2.

([11]) A Bizottság 1300/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az uniós vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségével kapcsolatos átjárhatósági műszaki előírásokról (HL L 356., 2014.12.12., 110. o.).

▼B

4.4. **Üzemeltetési szabályok**

4.4.1. *Az Európai Unió vasúti rendszerének üzemeltetési alapelvei és szabályai*

Az Európai Unió teljes vasúti rendszerében alkalmazandó üzemeltetési alapelveket és szabályokat az A. függelék (ERTMS üzemeltetési alapelvek és szabályok) és a B. függelék (Közös üzemeltetési alapelvek és szabályok) határozza meg.

4.4.2. *Nemzeti szabályok*

A nemzeti szabályok nem egyeztethetők össze ezzel az ÁME-vel; kivételt képez ez alól az I. függelék, amely azokat a területeket sorolja fel, ahol nem léteznek közös üzemeltetési alapelvek és szabályok, és amelyek továbbra is nemzeti szabályok hatálya alá tartozhatnak. Az (EU) 2017/1474 határozattal összhangban az Ügynökség együttműködik az érintett tagállammal (tagállamokkal) a nyitott kérdések jegyzékének értékelésében azzal a céllal, hogy:

a) részletes rendelkezések vagy a megfelelés elfogadható módozatai révén tovább harmonizálják e rendelet követelményeit, vagy

b) megkönnyítsék a szóban forgó nemzeti szabályok beépítését a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők biztonságirányítási rendszereibe, vagy

c) megerősítsék a nemzeti szabályok szükségességét.

4.4.3. *A megfelelés elfogadható módozatai*

Az Ügynökség műszaki szakvélemény formájában meghatározhatja a megfelelés elfogadható módozatait, amelyekről vélelmezni kell, hogy biztosítják az e rendelet egyedi követelményeinek való megfelelést, és biztosítják a biztonságot az (EU) 2016/798 irányelvvel összhangban.

A Bizottság, a tagállamok vagy az érintett érdekelt felek kérhetik az Ügynökségtől, hogy a 2016. május 11-i (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([12]) 10. cikkével összhangban határozza meg a megfelelés elfogadható módozatait. Az Ügynökség konzultál a tagállamokkal és az érintett érdekelt felekkel, és elfogadás előtt benyújtja a műszaki szakvéleményt az (EU) 2016/797 irányelv 51. cikkében említett bizottságnak.

Az Ügynökség legkésőbb 2021. június 16-ig műszaki szakvéleményeket ad ki, amelyek legalább a következő területekre vonatkozóan meghatározzák a megfelelés elfogadható módozatait:

— a rakomány biztonsága (lásd a 4.2.2.4.1. pontot),

— az utasok biztonsága (lásd a 4.2.2.4.2. pontot),

— az indulás előtti ellenőrzések és próbák, ideértve a fékpróbákat és a működés közbeni próbákat (lásd a 4.2.3.3.1. pontot).

— A vonat elindulása (lásd a 4.2.3.3. alpontot)

— Korlátozott üzemmód (lásd a 4.2.3.6. alpontot)

Amennyiben a tagállamok és az érintett érdekelt felek úgy vélik, hogy egy adott nemzeti szabályt figyelembe kell venni a fenti területeken a megfelelés elfogadható módozatainak meghatározásával összefüggésben, 2019. október 15-ig be kell jelenteniük az adott szabály részletes rendelkezéseit az Ügynökségnek, amely a 4.4.3. pontban említett eljárásokkal összhangban jár el.

([12]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/796 rendelete (2016. május 11.) az Európai Unió Vasúti Ügynökségéről és a 881/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 138., 2016.5.26., 1. o.).

▼B

4.4.4. *Áttérés a nemzeti szabályok alkalmazásáról e rendelet végrehajtására*

A nemzeti szabályok alkalmazásáról e rendelet végrehajtására való áttérés idejére a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők a biztonságos üzemeltetés folytonosságának biztosítása érdekében felülvizsgálják biztonságirányítási rendszereiket. Szükség esetén a biztonságirányítási rendszereket aktualizálni kell.

Hiányosságok fennállása esetén az (EU) 2016/797 irányelv 6. cikke szerinti eljárás alkalmazandó.

4.5. **Karbantartási szabályok**

Tárgytalan

4.6. **Szakmai kompetenciák**

4.6.1. *Szakmai alkalmasság*

A vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők személyzetének rendelkeznie kell a rendes, korlátozott és vészhelyzeti üzemmódban felmerülő valamennyi, a biztonság szempontjából kritikus feladat ellátásához szükséges megfelelő szakmai alkalmassággal. Az ilyen alkalmasság kiterjed a szakmai ismeretekre és az adott ismeretek gyakorlati alkalmazásának képességére.

Az egyes feladatok tekintetében a szakképesítés minimális elemeit az F. és G. függelék tartalmazza.

4.6.2. *Nyelvismeret*

4.6.2.1. A l a p e l v e k

A pályahálózat-működtető és a vasúti társaság köteles biztosítani, hogy az érintett személyzete képes legyen használni a C. függelékben megállapított kommunikációs protokollokat és elveket.

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

A vasúti társaság azon személyzete, amelynek feladatai megkövetelik a pályahálózat-működtető személyzetével való kommunikációt a biztonság szempontjából kritikus ügyekről a rendes és korlátozott üzemmódban, valamint vészhelyzetekben, kellő tudásszinttel kell, hogy rendelkezzen a pályahálózat-működtető által használt munkanyelv terén.

4.6.2.2. T u d á s s z i n t

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 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 a biztonság szempontjából kritikus 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.

▼B

4.6.3. *A személyzet kezdeti és folyamatos értékelése*

4.6.3.1. Alapvető rendszerelemek

Az (EU) 2018/762 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet ([13]), valamint az 1158/2010/EU ([14]) és az 1169/2010/EU bizottsági rendelet ([15]) követelményeinek való megfelelés érdekében a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek meghatározni a személyzetük értékelésére irányuló eljárást.

4.6.3.2. A képzési igények elemzése és aktualizálása

Az (EU) 2018/762 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet, valamint az 1158/2010/EU és az 1169/2010/EU bizottsági rendelet követelményeinek való megfelelés érdekében a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek elemezni személyzetük érintett tagjainak képzési igényeit, valamint folyamatot meghatározni az utóbbiak egyéni képzési igényeinek felülvizsgálatára és aktualizálására.

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 vasúti társaságnak 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 információkon 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 vasúti társaság 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 alátámasztva dokumentálnia kell az indokolatlannak tekintett elemeket.

4.6.4. *Kisegítő személyzet*

A vasúti társaságnak meg kell bizonyosodnia arról, hogy a vonatszemélyzet részét nem képező kisegítő (pl. vendéglátó és takarító) személyzet az alapképzésen túl megfelelő képzésben részesült-e a vonatszemélyzet teljeskörű képzésben részesült tagjaitól kapott utasítások végrehajtására.

([13]) A Bizottság (EU) 2018/762 felhatalmazáson alapuló rendelete (2018. március 8.) az (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján a biztonságirányítási rendszerek követelményeire vonatkozó közös biztonsági módszerek meghatározásáról, valamint az 1158/2010/EU és az 1169/2010/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 129., 2018.5.25., 26. o.).

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

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

▼B

4.7. **Egészségvédelmi és biztonsági feltételek**

4.7.1. *Bevezetés*

A 4.2.1. pontban a 2.1. pont szerinti, a biztonság szempontjából kritikus feladatokat ellátóként meghatározott személyzetnek megfelelő alkalmassággal kell rendelkeznie az általános üzemeltetési és biztonsági előírásoknak való megfelelés biztosítása érdekében.

A vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek létrehozni és dokumentálni azokat a folyamatokat, amelyek a személyzetükkel kapcsolatban biztosítják a biztonságirányítási rendszerükben meghatározott orvosi, pszichológiai és egészségügyi követelményeknek való megfelelést.

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 a biztonság szempontjából kritikus feladatokat, ha az éberségét alkohol, drogok, pszichotrop gyógyszerek vagy bármely egyéb anyag korlátozza. A vasúti társaságoknak 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.

4.7.2. *Orvosi vizsgálat és pszichológiai értékelés*

4.7.2.1. A z á l l á s b e t ö l t é s e e l ő t t

4.7.2.1.1. *A z o r v o s i v i z s g á l a t m i n i m á l i s t a r t a l m a*

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. *P s z i c h o l ó g i a i é r t é k e l é s*

A pszichológiai értékelés célja a vasúti társaság támogatása a személyzet olyan tagjainak feladatra való beosztása és irányítása 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 feltételek:

— figyelem és koncentrálás,

— memória,

— felfogóképesség,

— logikai képesség,

— kommunikáció;

b) pszichomotoros feltételek:

— reakciósebesség,

— mozgáskoordináció;

▼B

c) viselkedési és személyiségi feltételek:

— érzelmi önkontroll,

— viselkedési megbízhatóság,

— önálló feladatvégzés,

— 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.

4.7.2.2. Az állás betöltése után

4.7.2.2.1. *Az időszakos orvosi vizsgálatok gyakorisága*

Legalább egy alapos 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 adott tagjának egészségi állapota megköveteli.

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 észszerű alapon kétely merül fel a személyzet valamely tagjának orvosi vagy pszichológiai alkalmassága terén, vagy észszerűen feltételezhető a kábítószer-használat vagy a megengedett mértéket meghaladó alkoholfogyasztás. Ez különösen az illető által elkövetett emberi hiba miatt bekövetkezett váratlan esemény vagy baleset után indokolt.

A vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek olyan rendszereket működtetni, amelyek biztosítják, hogy indokolt esetben további vizsgálatokra kerüljön sor.

▼B

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 öntudati állapot vagy a koncentráció romlása,

— hirtelen cselekvőképtelenség,

— az egyensúly vagy a mozgáskoordináció romlása,

— jelentős mozgáskorlátozottság.

Látás és hallás terén a következő követelményeknek kell teljesülniük:

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 bármely rendellenesség hiánya),

— látás mindkét szemmel: megfelelő,

— kétoldali 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. **Az infrastruktúrára és a járművekre vonatkozó további információk**

4.8.1. *Infrastruktúra*

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer vonatkozásában a vasúti infrastruktúrával kapcsolatos, illetve a vasúti társaságok számára a RINF keretében elérhetővé teendő adatelemeket érintő követelmények a D. függelékben találhatók.

▼B

Amíg a RINF nem teljes, a pályahálózat-működtetőnek ezeket az információkat más módon kell rendelkezésre bocsátania ingyenesen és az észszerűen lehetséges lehető legrövidebb időn belül, de legkésőbb az első kérelemtől számított 15 napon belül, kivéve, ha a vasúti társaság ennél hosszabb határidőbe egyezik bele.

A pályahálózat-működtetőnek az infrastruktúrával kapcsolatos adatok változásairól – amint ilyen információk rendelkezésre állnak – tájékoztatnia kell a vasúti társaságot a RINF-en keresztül vagy más módon, amíg a RINF nem teszi elérhetővé ezt a funkciót. A pályahálózat-működtető felelős az adatok helyességéért.

A vészhelyzetek vagy a valós idejű tájékoztatás vonatkozásában a pályahálózat-működtető megfelelő alternatív kommunikációs eszközének biztosítania kell a vasúti társaság azonnali tájékoztatását.

4.8.2. *Vasúti járművek*

A járművekkel kapcsolatban az alábbi adatokat kell elérhetővé tenni a pályahálózat-működtető számára:

— a jármű gyártása során felhasználtak-e olyan anyagokat, amelyek baleset vagy tűz esetén veszélyesek lehetnek (például azbeszt); a jármű üzemben tartója felelős az adatok helyességéért,

— a jármű teljes, adott esetben ütközőkkel együtt mért hossza; a vasúti társaság felelős az adatok helyességéért.

5. KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK

5.1. **Meghatározás**

A „kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket” az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkének 7. pontja határozza meg.

5.2. **A rendszerelemek felsorolása**

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer tekintetében jelenleg nincs a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem.

6. A RENDSZERELEMEK MEGFELELŐSÉGÉNEK ÉS/VAGY HASZNÁLATRA VALÓ ALKALMASSÁGÁNAK VIZSGÁLATA ÉS AZ ALRENDSZER HITELESÍTÉSE

6.1. **Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek**

Mivel e rendelet nem határoz meg semmilyen kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tévő rendszerelemet, nem történik említés értékelési intézkedésekről.

6.2. **Forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer**

6.2.1. *Alapelvek*

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer egy, az (EU) 2016/797 irányelv II. melléklete szerinti funkcionális alrendszer.

Új vagy felülvizsgált biztonsági engedély vagy biztonsági tanúsítvány kérelmezésekor az (EU) 2016/798 irányelv 9. és 10. cikkének megfelelően a vasúti társaságoknak és pályahálózat-működtetőknek biztonságirányítási rendszerükön belül igazolniuk kell e rendelet követelményeinek való megfelelést.

▼B

A megfelelőség értékelésére szolgáló közös biztonsági módszerek és a biztonságirányítási rendszerre vonatkozó közös biztonsági módszerek előírják a nemzeti biztonsági hatóságok számára, hogy ellenőrzési rendszert léptessenek életbe a biztonságirányítási rendszer és valamennyi ÁME követelményeinek való megfelelés felügyelete és figyelemmel kísérése céljából. Megjegyzendő, hogy e rendelet egyetlen eleme sem írja elő a bejelentett szervezet által végzendő külön értékelést.

Az e rendeletben foglalt, a kapcsolódási pontok (4.3. pont) alatt felsorolt és a strukturális alrendszerekre hivatkozó követelményeket a vonatkozó strukturális ÁME alapján értékelik ki.

7. VÉGREHAJTÁS

7.1. **Alapelvek**

Az (EU) 2016/798 irányelv 9. cikkének megfelelően a vasúti társaságoknak és pályahálózat-működtetőknek biztonságirányítási rendszerük keretében biztosítaniuk kell az e rendeletnek való megfelelést.

7.2. **Különleges esetek**

7.2.1. *Bevezetés*

Az alábbi különleges esetekben a következő különös rendelkezések alkalmazhatók.

E különleges esetek két kategóriába tartoznak:

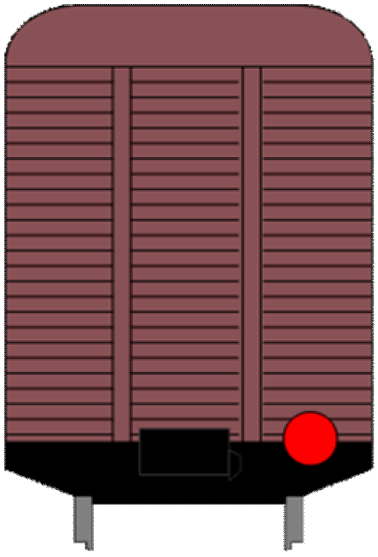
a) a rendelkezések vagy folyamatosan („P” eset), vagy ideiglenesen („T” eset) alkalmazandók;

b) ideiglenes esetekben az érintett tagállamoknak 2024-ig („T1” eset) meg kell felelniük a vonatkozó alrendszernek.

7.2.2. *A különleges esetek felsorolása*

7.2.2.1. Észtország, Lettország, Litvánia, Lengyelország, Magyarország és Szlovákia folyamatosan fennálló különleges esete (P)

A 4.2.2.1.3.2. pont végrehajtásával összefüggésben a kizárólag az észt, a lett, a litván, a lengyel, a magyar és a szlovák, 1 520 mm nyomtávú hálózaton közlekedő vonatokon a következő zárjelző is használható.



A fényvisszaverő korong átmérőjének 185 mm-nek, a piros kör átmérőjének pedig 140 mm-nek kell lennie.

▼B

7.2.2.2. Írország, valamint Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyság folyamatosan fennálló különleges esete

A 4.2.2.1.3.2. pont végrehajtásával összefüggésben a kizárólag az ír és az észak-ír, 1 600 mm nyomtávú hálózaton közlekedő vonatokon 2 darab, vörös fénnyel folyamatosan világító lámpát kell zárjelzőként használni.

7.2.2.3. Írország és az Egyesült Királyság ideiglenes különleges esete (T1)

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.

7.2.2.4. Finnország folyamatosan fennálló különleges esete (P)

A 4.2.2.1.3.2. pont, valamint a B. függelék 5. közös üzemeltetési szabályának 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.

▼B

A. függelék

ERTMS üzemeltetési alapelvek és szabályok

Az ERTMS/ETCS és az ERTMS/GSM-R üzemeltetésére vonatkozó szabályokat a 2019. április 9-én kiadott, „ERTMS üzemeltetési alapelvek és szabályok – 5. verzió” című dokumentum ([1]) határozza meg.

([1]) Közzétéve az ERA honlapján (www.era.europa.eu).

▼B

B. függelék

Közös üzemeltetési alapelvek és szabályok

B1. **Üzemeltetési alapelvek**

1. A vonat indulásának engedélyezésére szolgáló módszernek biztonságos intervallumot kell fenntartania a vonatok között.

2. A vonat csak akkor közlekedhet a vonal egy adott részén, ha a vonat összetétele összeegyeztethető az infrastruktúrával.

3. A vonat indulása vagy továbbindulása előtt gondoskodni kell arról, hogy az utasok, a személyzet és az áruk szállítása biztonságosan történjen.

4. Ahhoz, hogy a vonat elinduljon vagy továbbinduljon, rendelkeznie kell indulási engedéllyel, valamint a szóban forgó engedély feltételeinek meghatározásához szükséges valamennyi információval.

5. Amennyiben köztudott, vagy felmerül a gyanú, hogy nem lenne biztonságos, ha a vonat továbbhaladna a vonal egy meghatározott részén, a vonatot mindaddig meg kell ebben akadályozni, amíg intézkedéseket nem tettek annak érdekében, hogy a vonat biztonságosan folytathassa útját.

6. Amennyiben egy vonatról megállapították, hogy bármilyen tekintetben nem biztonságos, mindaddig nem folytathatja működését, amíg intézkedéseket nem tettek annak érdekében, hogy a vonat biztonságosan folytathassa útját.

B2. **Közös üzemeltetési 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 és kereszteződések 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.

▼B

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,

— 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, 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 olyan 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 olyan helyig, ahol az elülső lámpákat meg tudják javítani/ki tudják cserélni, vagy a meghibásodott járművet le tudják cserélni.

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.

▼B

(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 a figyelmeztető hangjelző eszköz meghibásodása esetén nem lépheti túl megengedett sebességet, és tovább kell haladnia a legközelebbi olyan helyig, ahol a figyelmeztető hangjelző eszközt meg tudják javítani, vagy a meghibásodott járművet le tudják cserélni. A mozdonyvezetőnek felkészültnek kell lennie arra, hogy meg tudja állítani a vonatot olyan vasúti átjárón történő áthaladás előtt, amelynél használnia kell a figyelmeztető hangjelző eszközt, és ezt követően csak akkor haladjon 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 továbbhaladásra 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 növeli a sebességet, amint a vonat eleje áthaladt a vasúti átjárón.

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 megléte követelmény.

▼B

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

Valamennyi hibatípus

Amennyiben a mozdonyvezető észleli, hogy az elsődleges, rádión keresztül történő szóbeli kommunikáció sikertelen, bármely rendelkezésre álló eszközzel, a lehető leghamarabb értesíti a diszpécsert.

Ezt követően a mozdonyvezető a vonat további közlekedésére vonatkozóan a diszpécsertől kapott utasításokat követi.

Fedélzeti meghibásodás

Az a vonat, amelyen a rádión keresztül történő szóbeli kommunikáció sikertelen,

— továbbhaladhat, amennyiben rendelkezésre áll más kommunikációs eszköz a mozdonyvezető és a diszpécser között, vagy

— továbbhaladhat a legközelebbi olyan helyig, ahol a rádiót meg tudják javítani, vagy a meghibásodott járművet le tudják cserélni, amennyiben nem áll rendelkezésre más eszköz a mozdonyvezető és a diszpécser közötti szóbeli kommunikációra.

9. LÁTRA KÖZLEKEDÉS

Amikor a mozdonyvezetőnek látra kell közlekednie, köteles

— elővigyázatosan eljárni, ellenőrizni a sebességet, figyelembe véve az előtte lévő vonalszakasz láthatóságát, hogy a szabad szemmel látható szakaszon belül meg tudja állítani a járművet bármely jármű, megálljjelzés vagy az infrastruktúrán található akadály előtt; valamint

— nem túllépni a látra közlekedés esetében megállapított legnagyobb sebességet.

Ez nem vonatkozik a féktávolságon belül a nyomvonalra kerülő váratlan akadályokra.

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 mozdonyvezető és a diszpécser közösen megállapítja legalább az alábbiakat:

— 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.

▼B

(3) A diszpécser csak abban az 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,

— 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.

(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. MEGÁLLJ-JELZÉS MELLETTI ELHALADÁS ENGEDÉLYEZÉSE

Megállj-jelzés 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,

— a jelzés rendellenességet mutat,

— 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.

▼B

Emellett a mozdonyvezető:

— azonnal a látra közlekedés esetében előírt 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 mozdonyvezető nem indíthatja újra a vonatot, amíg erre a diszpécsertől nem kapott engedélyt. Más esetben a mozdonyvezető továbbra is látra közlekedik, amíg a diszpécser nem közli vele, hogy a látra közlekedés már nem szükséges.

14. A VONATOKAT FENYEGETŐ VESZÉLY ELHÁRÍTÁSÁRA TETT AZONNALI LÉPÉSEK

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

(2) A mozdonyvezetőnek, aki a vonatját fenyegető veszélyről értesül, haladéktalanul meg kell állnia, és figyelmeztetnie kell a diszpécsert a veszélyre.

15. A FEDÉLZETI BERENDEZÉS MEGHIBÁSODÁSA

A vasúti társaságnak meg kell határoznia azokat az eseteket, amelyekben a fedélzeti berendezés meghibásodása befolyásolja a vonat közlekedését.

A vasúti társaság köteles megadni a szükséges információkat a mozdonyvezetőnek és/vagy a vonat személyzetének arról, hogy a vonat közlekedését befolyásoló fedélzeti meghibásodások esetében milyen lépéseket kell tenni.

Ha a mozdonyvezető a vonat közlekedését befolyásoló bármelyik fedélzeti berendezés meghibásodását észleli:

— tájékoztatja a diszpécsert a helyzetről és a vonatokra vonatkozó korlátozásokról, amennyiben a vonat folytathatja a menetet,

— nem kezdheti meg vagy kezdheti újra a menetet mindaddig, amíg a diszpécser nem adott rá engedélyt,

— ha a diszpécser engedélyt ad arra, hogy a vonat megkezdje vagy folytassa menetét, a mozdonyvezető a vonatra vonatkozó korlátozásoknak megfelelően jár el,

ha a diszpécser nem ad engedélyt arra, hogy a vonat megkezdje vagy folytassa menetét, a mozdonyvezető követi a diszpécsertől kapott utasításokat.

16. A MENETENGEDÉLY VÉGPONTJÁNAK ENGEDÉLY NÉLKÜLI MEGHALADÁSA

— Amennyiben a mozdonyvezető észleli, hogy a vonat engedély nélkül átlépte egy menetengedély végpontját, azonnal meg kell állítania a vonatot.

— Ha a vonatot ATP/TPS állítja meg, a mozdonyvezetőnek intézkednie kell, hogy elősegítse a vészfékezést.

▼B

— A mozdonyvezető tájékoztatja a diszpécsert.

— Amennyiben a diszpécser észleli, hogy a vonat engedély nélkül átlépte egy menetengedély végpontját, minden szükséges intézkedést meg kell tennie a vonat azonnali megállítása érdekében.

— A mozdonyvezető és a diszpécser minden szükséges intézkedést megtesz azért, hogy a közlekedés teljesen biztonságos legyen.

A mozdonyvezető tájékoztatja a diszpécsert, amikor a vonat képes folytatni a közlekedést. A diszpécser meghatározza vagy ellenőrzi a vonat útvonalát, hogy az folytathassa útját, és minden szükséges utasítást kiad.

17. A PÁLYA MENTI BERENDEZÉSEK, TÖBBEK KÖZÖTT A FELSŐVEZETÉK MEGHIBÁSODÁSA

— A pályahálózat-működtető meghatározza, hogy a pálya menti berendezések (a felsővezetékeket is beleértve) meghibásodása befolyásolja-e a vonatok biztonságos és/vagy hatékony működését.

— A pályahálózat-működtető megadja a szükséges utasításokat a mozdonyvezetőnek arra vonatkozóan, hogy milyen intézkedéseket kell hoznia az e rendelet 4.2.1.2.2.3. pontjában említett meghibásodás esetén.

— Ha a mozdonyvezető a pálya menti berendezéseknek (a felsővezetékeket is beleértve) a vonatok biztonságos és/vagy hatékony működését befolyásoló meghibásodását észleli, a lehető leghamarabb tájékoztatja a diszpécsert, és követi a diszpécsertől kapott utasításokat.

▼B

C. függelék

A biztonsággal kapcsolatos kommunikációs módszertan

C1. **Szóbeli kommunikáció**

1. **Alkalmazási kör és cél**

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

2. **A biztonsággal kapcsolatos kommunikáció**

2.1. *A kommunikáció struktúrája*

A biztonsággal kapcsolatos üzenetek szóbeli továbbításának rövidnek és egyértelműnek kell lennie, valamint – amennyire lehetséges – kerülnie kell a rövidítéseket. Annak biztosítása érdekében, hogy az üzenet érthető legyen, és lehetővé tegye a szükséges intézkedések megtételét, az üzenet küldőjének ki kell térnie legalább a következőkre:

— a pontos hely megadása,

— a folyamatban lévő funkció és a szükséges teendők ismertetése.

A mozdonyvezetők a vonat közlekedési száma és helye alapján azonosítják magukat.

A diszpécserek az ellenőrzési terület alapján vagy a jelzőszekrény helye szerint azonosítják magukat.

2.2. *A kommunikáció módszertana*

Az üzenet küldője:

— megbizonyosodik arról, hogy az üzenetet megkapták és az előírások szerint megismételték. Mivel a vészhelyzeti üzenetek célja, hogy a vasútvonal biztonságához közvetlenül kapcsolódó sürgős üzemeltetési utasításokat adjanak, az ilyen üzenetek megismétlése elhagyható;

— szükség esetén javítja az üzenetben előforduló hibát,

— szükség esetén tájékoztatja a másik felet saját elérhetőségéről.

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.

▼B

2.3. *A kommunikáció tartalma*

A különböző felek az alábbi üzeneteket használják azonosításra:

— a diszpécser:

..... … [közlekedési számú] vonat, ez itt ..... … [ellenőrzési terület/a jelzőszekrény helye]

— a mozdonyvezető:

ez itt ..... … [közlekedési számú] vonat, ... … [hely]

A kommunikációs eljárás során valamennyi fél a következő terminológiát használja:

Helyzet	Terminológia
A beszéd lehetőségét a másik félnek átadó kifejezés:	*Vétel*
A küldött üzenet fogadását megerősítő kifejezés:	*Vettem*
Az üzenetet gyenge vétel vagy félreértés esetén megismételtető kifejezés:	*Ismételd*
Annak megerősítésére használt kifejezés, hogy a visszaolvasott üzenet pontosan megfelel-e az elküldött üzenetnek:	*Helyes*
Annak közlésére használt kifejezés, hogy a visszaolvasott üzenet nem felel meg az elküldött üzenetnek:	*Hiba (+ megismétlem)*
A másik fél várakoztatására szolgáló kifejezés, amikor a kommunikáció átmenetileg szünetel, de a kapcsolat nem szakadt meg:	*Várj*
A másik felet a kommunikáció megszakításáról, és annak későbbi folytatásáról tájékoztató kifejezés:	*Újrahívlak*
Annak közlésére használt kifejezés, hogy az üzenet véget ért:	*Vége*

A kommunikációs eljárás során valamennyi fél a következő szabványos terminológiát használja fordítás nélkül:

Helyzet	Szabványos terminológia
Annak közlésére használt kifejezés, hogy vészhelyzet áll fenn:	*Mayday, mayday, mayday*

Ez a terminus nem fordítandó le, illetve abban az esetben, ha a vonatokon rendelkezésre áll segélyhívási funkció (pl. GSM-R), nem szükséges használni.

▼B

3. **A kommunikáció szabályai**

A biztonsággal kapcsolatos kommunikáció megfelelő érthetősége érdekében a következő szabályok alkalmazandók, függetlenül a kommunikációs eszköztől:

3.1. *Nemzetközi fonetikai ábécé*

A nemzetközi fonetikai ábécét kell használni:

— az ábécé betűinek azonosításához,

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

— 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								

3.2. *Számok*

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

C2. **Üzemeltetési utasítások**

1. **Bevezetés**

A kommunikációs eljárás során a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők európai utasításokat használnak a következő esetekben:

(1) Engedély menetengedély végpontjának meghaladására – megállásjelzés melletti elhaladásra;

(2) Engedély a vonat befékezése (ETCS) utáni továbbhaladásra;

(3) Álló helyzetben maradási kötelezettség, a menet befejezésére vonatkozó kötelezettség (ETCS);

▼B

(4) Üzemeltetési utasítás visszavonása;

(5) Korlátozás alatti haladás kötelezettsége;

(6) Látra közlekedés kötelezettsége;

(7) Engedély a személyzet felelősségére (ETCS) történő elindulásra a mozgás előkészítése után;

(8) Engedély meghibásodott szintbeli keresztezésen való áthaladásra;

(9) Korlátozott áramellátással történő haladás kötelezettsége;

(10–20.) FOGLALT

A 1 és 20 közötti számok az európai utasítások számára vannak fenntartva; az 1–5 és a 7 számok kötelezőek az ETCS tekintetében. Ha a B. osztályú rendszerre vonatkozó üzemeltetési utasítás az európai utasításoknál több információt igényel, akkor alkalmazható nemzeti utasítás. Ilyen esetben a pályahálózat-működtető ezeket a követelményeket meghatározhatja nemzeti utasításaiban. Az egyes pályahálózat-működtetők által meghatározott nemzeti utasítások számozása 21-től kezdődhet (amennyiben számozva vannak). A nemzeti utasításoknak legalább az európai utasításokéval azonos tartalommal kell rendelkezniük.

2. **Tartalom**

Egy üzemeltetési utasításnak tartalmaznia kell legalább a következőket:

— a kiadás helye (a diszpécser állomáshelye),

— a kiadás dátuma (kivéve a szóbeli utasítást),

— a vonat/tolatási művelet, amelyre vonatkozik,

— világos, pontos, egyértelmű utasítások,

— a diszpécser által kiadott egyedi azonosító szám.

A körülményektől függően az üzemeltetési utasításnak tartalmaznia kell továbbá az alábbiakat:

— a kiadás időpontja,

— azon vonat/tolatási művelet helye, amelyre vonatkozik,

— a mozdonyvezető azonosítója,

— az utasítás kiadójának azonosítója,

— arra vonatkozó hitelesítés (aláírás vagy elektronikus megerősítés), hogy az utasítás megérkezett.

A kiadott, írásban rögzítendő üzemeltetési utasításokat csak a 4-es európai utasítással lehet visszavonni, amely kifejezetten hivatkozik a visszavonandó utasítás egyedi azonosítójára.

▼B

3. **Az üzemeltetési utasítás kiadása**

Az európai utasítások lehetnek elektronikus úton, szóban vagy papíron kiadott utasítások, vagy olyan szóbeli utasítások, amelyeket a mozdonyvezetőnek le kell írnia, illetve egyéb biztonságos kommunikációs módszerrel kiadott, de azonos információs szintet képviselő utasítások.

Amikor a mozdonyvezetőnek le kell írnia egy üzemeltetési utasítást, a vonatnak elvileg álló helyzetben kell lennie. A vasúti társaság és az érintett pályahálózat-működtető közösen végezhet kockázatértékelést, amelynek eredményeként adott esetben meghatározhatják, hogy az említett elvtől milyen körülmények között lehet biztonságosan eltérni.

Az üzemeltetési utasítást az érintett területhez lehető legközelebb kell kiadni.

Az üzemeltetési utasítás elsőbbséget élvez a kapcsolódó pálya menti jelzésekkel és/vagy a DMI által adott vonatkozó jelzésekkel szemben. Amikor az üzemeltetési utasításban előírt legnagyobb sebességnél alacsonyabb megengedett sebesség vagy kioldási sebesség alkalmazandó, a legalacsonyabb sebességet kell alkalmazni.

Diszpécser csak azt követően adhat ki üzemeltetési utasítást, ha azonosították a vonat közlekedési számát és – ha szükséges – a vonat/tolatási művelet helyét. Az üzemeltetési utasítás végrehajtása előtt a mozdonyvezetőnek ellenőriznie kell, hogy az adott üzemeltetési utasítás az ő vonatára/tolatási műveletére, illetve az ő aktuális, illetve azonosított helyére vonatkozik-e.

4. **Az üzemeltetési utasítás tudomásulvétele**

A vasúti társaságnak eljárást kell meghatároznia annak biztosítására, hogy az üzemeltetési utasítás már az előtt a mozdonyvezető tudomására jusson, hogy a vonat eléri azt a helyet, ahol az utasítást végre kell hajtani.

Ha az üzemeltetési utasítást nem kell közvetlenül a kiadását követően végrehajtani, a mozdonyvezető számára lehetővé kell tenni az üzemeltetési utasítás lehívását.

5. **Az üzemeltetési utasítás végrehajtásának figyelemmel kísérése**

Az (EU) 2018/762 rendeletnek és az (EU) 2016/798 irányelvnek való megfelelés részeként a pályahálózat-működtető és a vasúti társaság figyelemmel kíséri az üzemeltetési utasítások kiadási és végrehajtási folyamatait.

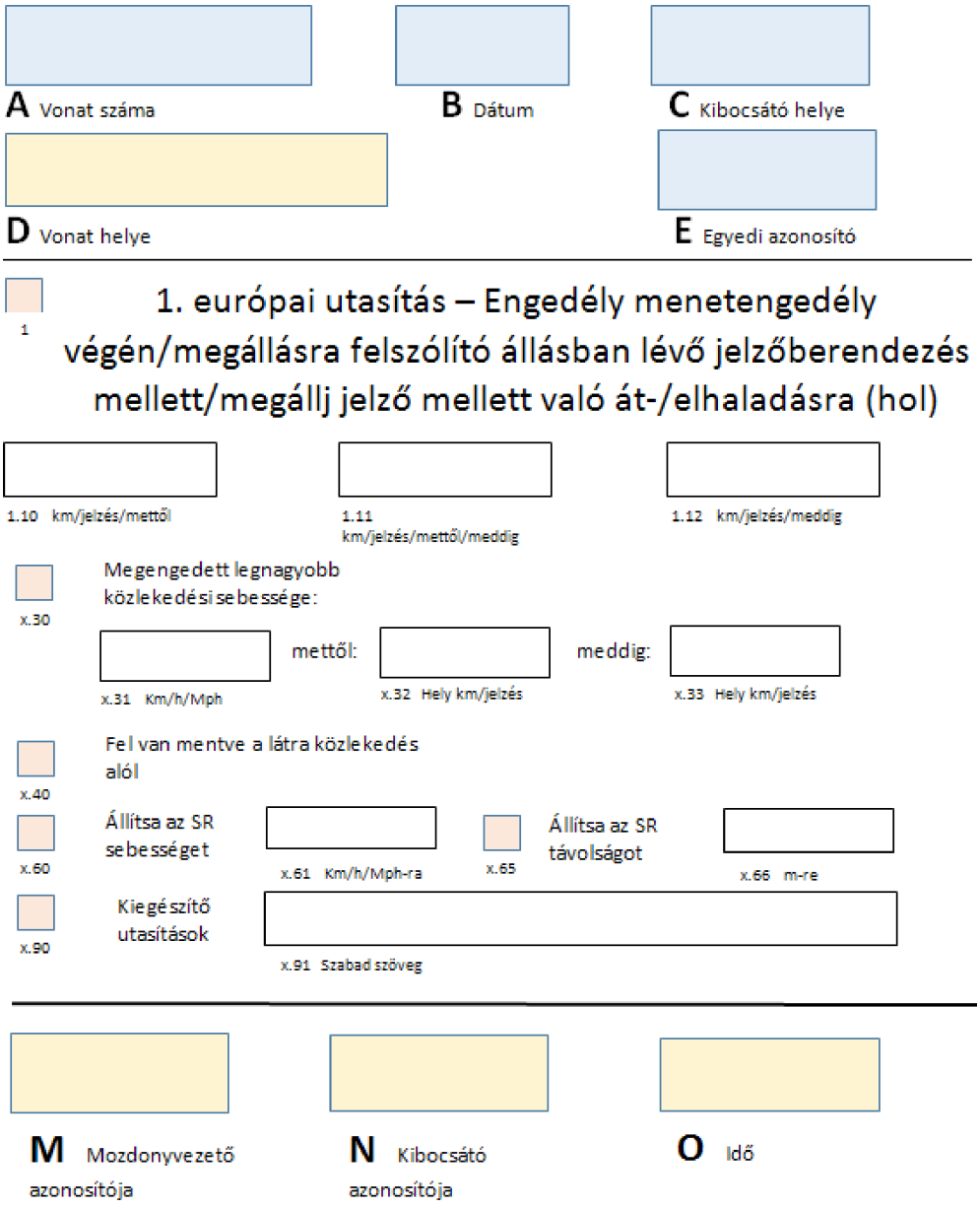
6. **Európai utasítások**

Az európai utasításoknak minden egyes adatmezőjét külön azonosítóval kell ellátni.

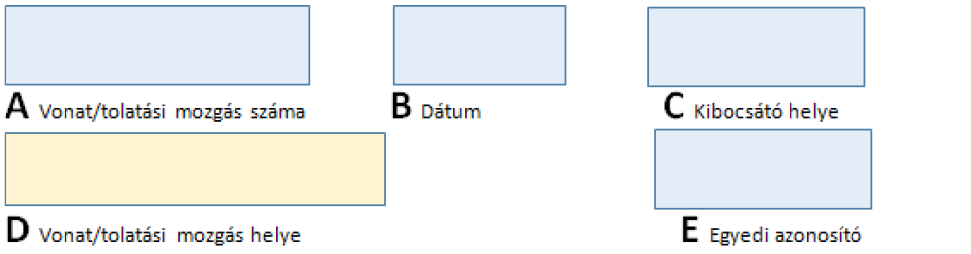
A tartalom és az azonosítók használata kötelező, maga a formátum csak javasolt.

Ha egy speciális adat nem használatos valamely tagállamban vagy egy pályahálózat-működtető hálózatán, akkor az azzal kapcsolatos adatmezőt nem kötelező feltüntetni az európai utasításban. További mezők betoldása tilos.

▼B


A Vonat száma
B Dátum
C Kibocsátó helye
D Vonat helye
E Egyedi azonosító
1
1. európai utasítás – Engedély menetengedély végén/megállásra felszólító állásban lévő jelzőberendezés mellett/megállj jelző mellett való át-/elhaladásra (hol)
1.10 km/jelzés/mettől
1.11 km/jelzés/mettől/meddig
1.12 km/jelzés/meddig
x.30
Megengedett legnagyobb közlekedési sebessége:
mettől:
meddig:
x.31 Km/h/Mph
x.32 Hely km/jelzés
x.33 Hely km/jelzés
x.40
Fel van mentve a látra közlekedés alól
x.60
Állítsa az SR sebességet
x.61 Km/h/Mph-ra
x.65
Állítsa az SR távolságot
x.66 m-re
x.90
Kiegészítő utasítások
x.91 Szabad szöveg
M Mozdonyvezető azonosítója
N Kibocsátó azonosítója
O Idő

▼B



2

2. európai utasítás – Engedély befékezés utáni továbbhaladásra

2.10 Válassza ki a Start lehetőséget, és ha nem érkezik MA, elindulhat SR üzemmódban

2.11 Válassza ki az SH üzemmódot

x.30 Megengedett legnagyobb közlekedési sebessége:

mettől: meddig:

x.31 Km/h/Mph

x.32 Hely/km/jelzés

x.33 Hely/km/jelzés

x.40 Fel van mentve a látra közlekedés alól

x.45 Vizsgálja meg a vonalat a következő ok miatt:

x.46 Szabad szöveg

x.50 A vizsgálat eredményét ide jelentse:

x.51 Szabad szöveg

x.60 Állítsa az SR sebességet

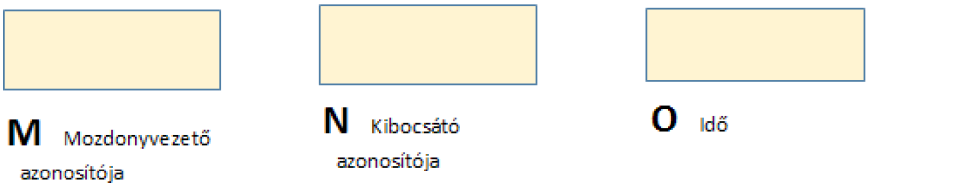
x.61 Km/h/Mph-ra

x.65 Állítsa az SR távolságot

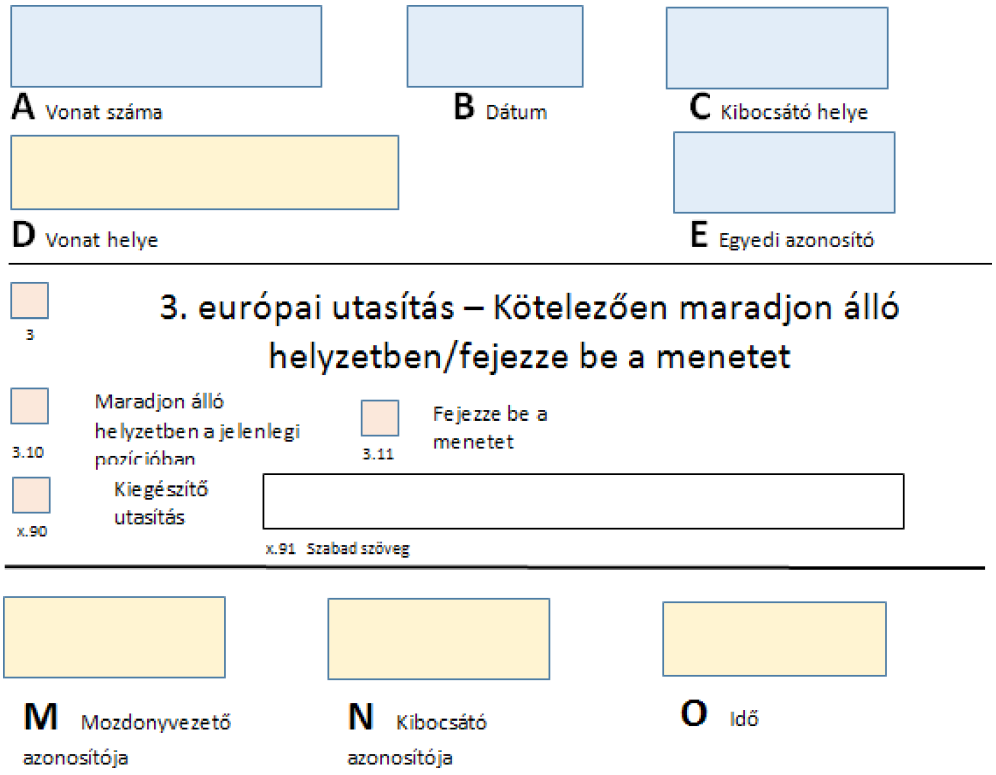
x.66 km/mérföldre

x.90 Kiegészítő utasítás

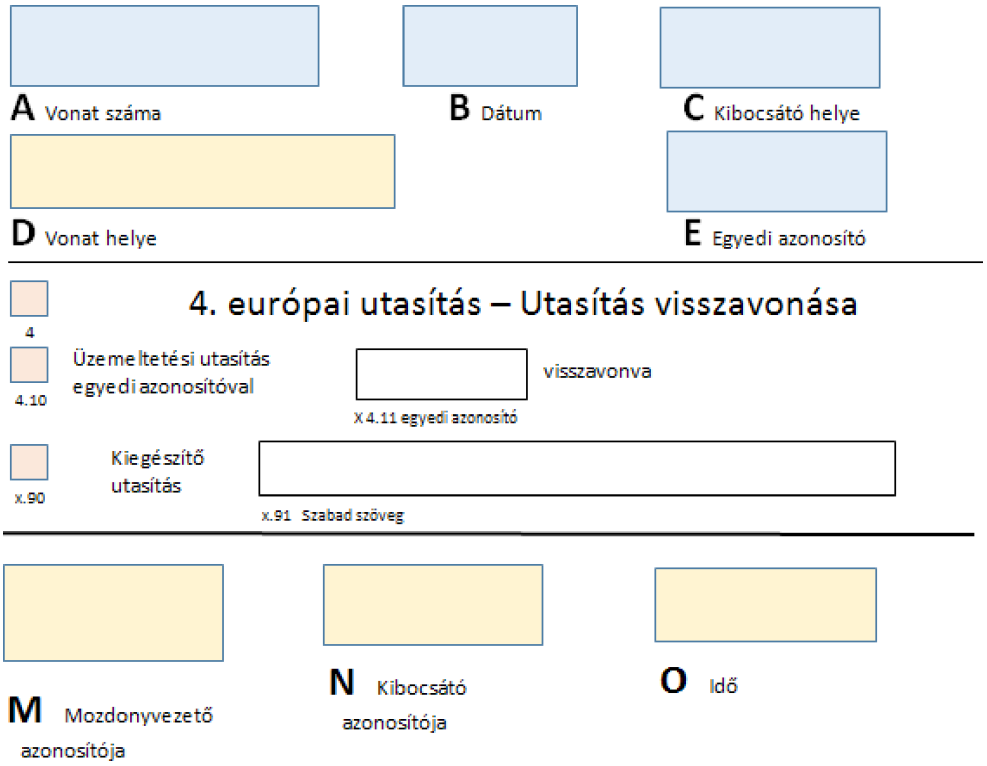
x.91 Szabad szöveg



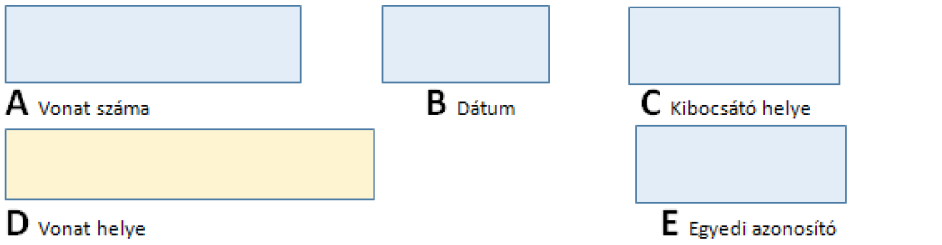
▼B


A Vonat száma
B Dátum
C Kibocsátó helye
D Vonat helye
E Egyedi azonosító
3
3. európai utasítás – Kötelezően maradjon álló helyzetben/fejezze be a menetet
3.10
Maradjon álló helyzetben a jelenlegi pozícióban
3.11
Fejezze be a menetet
x.90
Kiegészítő utasítás
x.91 Szabad szöveg
M Mozdonyvezető azonosítója
N Kibocsátó azonosítója
O Idő

▼B


A Vonat száma
B Dátum
C Kibocsátó helye
D Vonat helye
E Egyedi azonosító
4. európai utasítás – Utasítás visszavonása
4
4.10
Üzemeltetési utasítás egyedi azonosítóval
visszavonva
X 4.11 egyedi azonosító
x.90
Kiegészítő utasítás
x.91 Szabad szöveg
M Mozdonyvezető azonosítója
N Kibocsátó azonosítója
O Idő

▼B



5

5. európai utasítás – Kötelező korlátozott sebességgel haladni

x.30 Megengedett legnagyobb közlekedési sebessége:

x.31 Km/h/Mph

Mik között:/hol: x.32 Hely/km/jelzés

és x.33 Hely/km/jelzés

hol 5.39 Pálya/vonal

mettől: x.35 Hely/km/jelzés

meddig: x.36 Hely/km/jelzés

Pálya menti táblák 5.37 5.38

x.45 Vizsgálja meg a vonalat a következő ok miatt:

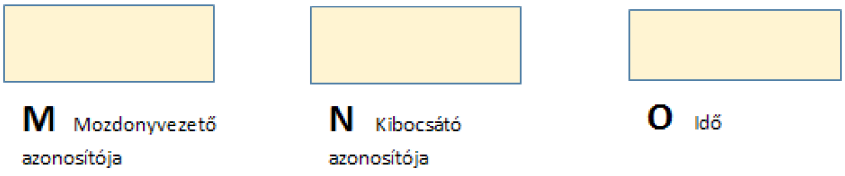
x.46 Szabad szöveg

x.50 A vizsgálat eredményét ide jelentse:

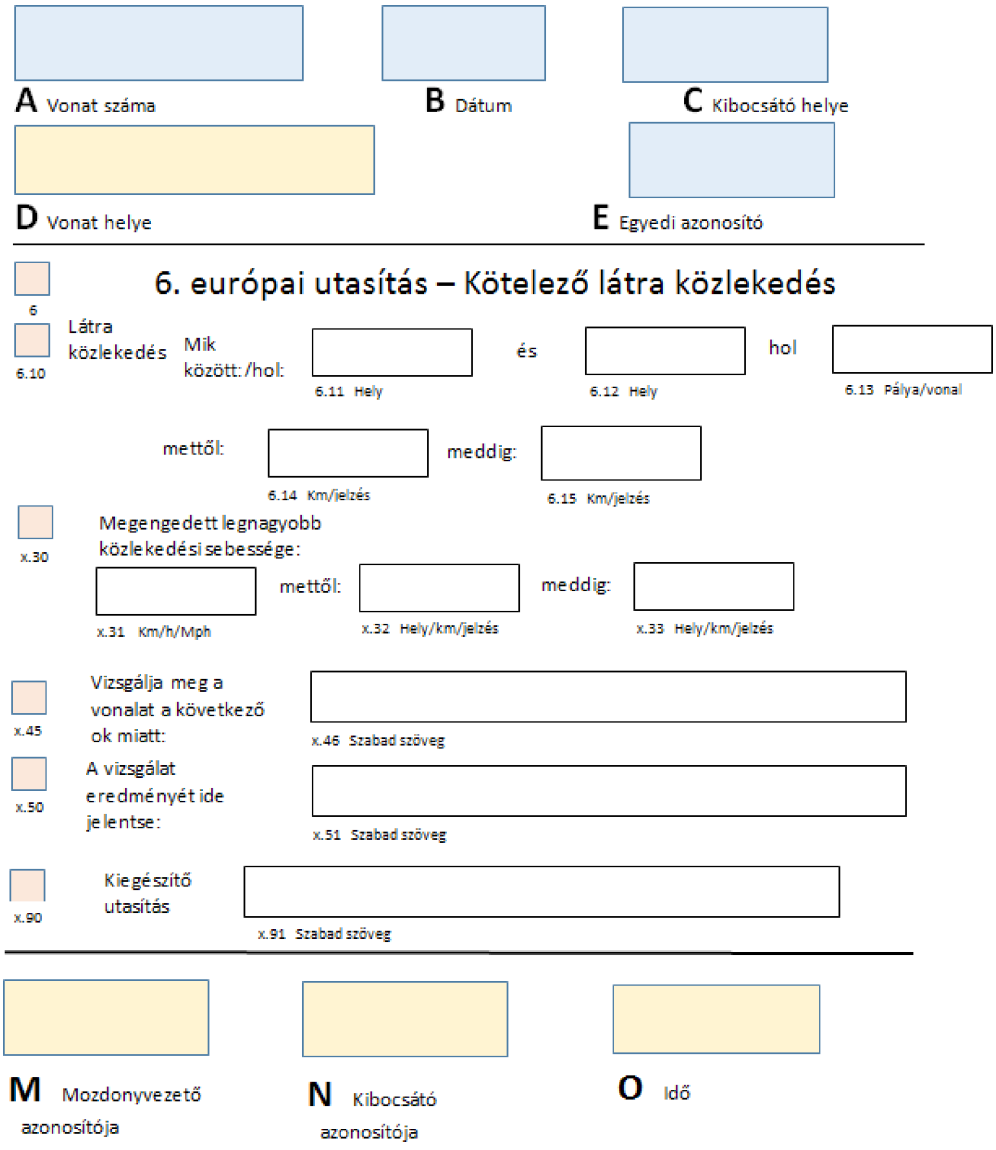
x.51 Szabad szöveg

x.90 Kiegészítő utasítás

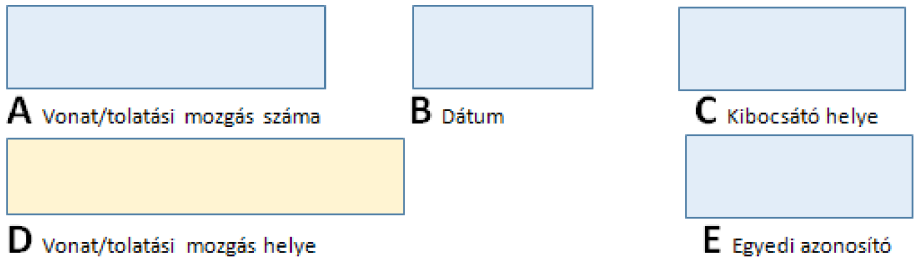
x.91 Szabad szöveg



▼B


A Vonat száma
B Dátum
C Kibocsátó helye
D Vonat helye
E Egyedi azonosító
6. európai utasítás – Kötelező látra közlekedés
6
6.10
Látra közlekedés
Mik között: /hol:
6.11 Hely
és
6.12 Hely
hol
6.13 Pálya/vonal
mettől:
6.14 Km/jelzés
meddig:
6.15 Km/jelzés
x.30
Megengedett legnagyobb közlekedési sebessége:
x.31 Km/h/Mph
mettől:
x.32 Hely/km/jelzés
meddig:
x.33 Hely/km/jelzés
x.45
Vizsgálja meg a vonalat a következő ok miatt:
x.46 Szabad szöveg
x.50
A vizsgálat eredményét ide jelentse:
x.51 Szabad szöveg
x.90
Kiegészítő utasítás
x.91 Szabad szöveg
M Mozdonyvezető azonosítója
N Kibocsátó azonosítója
O Idő

▼B



7 7. európai utasítás – Engedély mozgás előkészítése után SR üzemmódban való elindulásra

7.10 Elindulhat SR üzemmódban

7.20 Áthaladhat az EOA-n ezen a ponton: 7.21 Km/jelzés

x.30 Megengedett legnagyobb közlekedési sebessége:

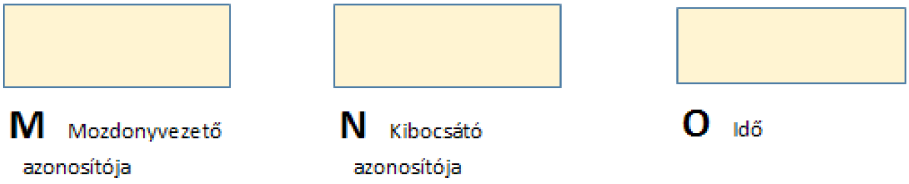
x.31 Km/h/Mph mettől: x.32 Hely/km/jelzés meddig: x.33 Hely/km/jelzés

x.40 Fel van mentve a látra közlekedés alól

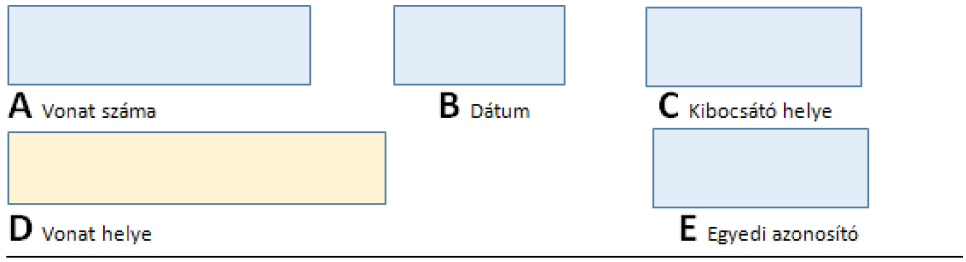
x.60 Állítsa az SR sebességet x.61 Km/h/Mph-ra

x.65 Állítsa az SR távolságot x.66 m-re

x.90 Kiegészítő utasítás x.91 Szabad szöveg



▼B



8. európai utasítás – Engedély meghibásodott vasúti átjárón való áthaladásra

8

8.05 Álljon meg a vasúti átjáró előtt (hol) — 8.06 Km/Azonosító — 8.07 Km/Azonosító

8.10 Vizsgálja meg a vasúti átjárót (hol) — 8.11 Km/Azonosító — 8.12 Km/Azonosító

Mik között:/hol: — 8.13 Hely — és — 8.14 Hely — hol — 8.15 Pálya/vonal

8.25 Aktiválja manuálisan a vasúti átjárót

x.30 Megengedett legnagyobb közlekedési sebessége:

x.31 Km/h/Mph — mettől: — x.32 Hely/km/jelzés — meddig: — x.33 Hely/km/jelzés

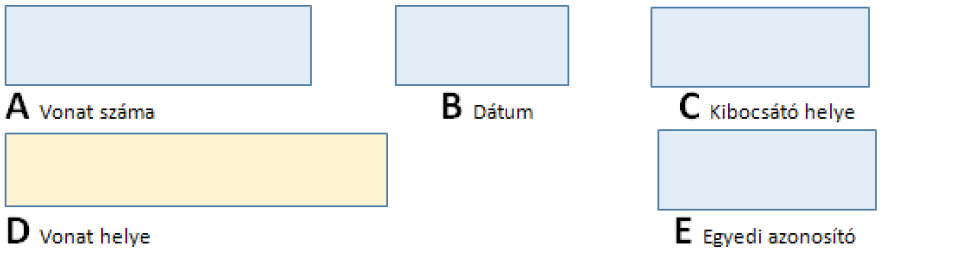
8.70 Szólaltassa meg a hangjelző eszközt — mettől: — 8.71 Km/jelzés — meddig: — 8.72 Km/jelzés

8.80 Haladjon át a vasúti átjárón

x.90 Kiegészítő utasítás — x.91 Szabad szöveg



▼B



9

9. európai utasítás – Kötelező korlátozott energiaellátással haladni

9.10 Haladjon leengedett áramszedővel

9.15 Haladjon lekapcsolt fő áramellátással

9.20 Csökkentse az áramfogyasztást

9.21 Érték

9.22 Mértékegység

%/Amp./KVA-ra

Mik között:/hol:

9.23 Hely/km/jelzés

és

9.24 Hely/km/jelzés

hol

9.25 Pálya/vonal

Pálya menti táblák

9.28 Igen

9.29 Nem

x.45 Vizsgálja meg a vonalat a következő ok miatt:

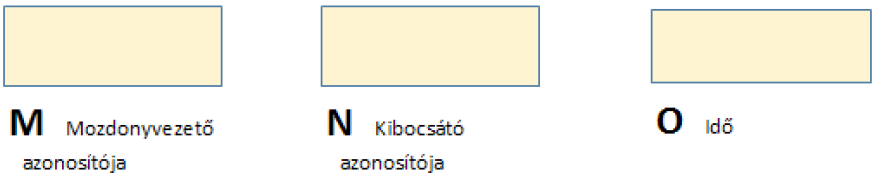
x.46 Szabad szöveg

x.50 A vizsgálat eredményét ide jelentse:

x.51 Szabad szöveg

x.90 Kiegészítő utasítás

x.91 Szabad szöveg



▼B

7. **Üzemeltetési utasítás kommunikálása**

A kommunikációs eljárás során valamennyi fél a következő terminológiát használja:

Helyzet	Terminológia
Egy üzemeltetési utasítás törlése	*Törölt művelet*
Ha az üzenet később folytatódni fog, az eljárást elölről meg kell ismételni	*Átvitel közbeni hibák*
Amikor a küldő fél észleli a továbbítási hibát, törlést kell kérnie	*Hiba (+ készíts új formanyomtatványt)* *vagy* *Hiba (+ megismétlem)*
Visszaolvasás közbeni hiba	*Hiba (+ megismétlem)*
Félreértés: ha valamelyik fél nem ért tökéletesen egy üzenetet, az üzenet meg kell ismételni	*Ismételd (+ mondd lassabban)*

8. **Nyomtatványgyűjtemény**

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

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

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.

A nyomtatványgyűjtemény két részből áll.

Az első rész legalább a következő elemeket tartalmazza:

— az üzemeltetési utasítások formanyomtatványainak mutatója;

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

— a nemzetközi fonetikai ábécét tartalmazó táblázat.

A második rész tartalmazza magukat a formanyomtatványokat. Ezeket a vasúti társaság gyűjti össze és biztosítja a mozdonyvezető számára.

9. **Vasúti terminológiai szójegyzék**

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

D. függelék

Az útvonallal való összeegyeztethetőség és az útvonalkönyv

D1. – **A járműnek és a vonatnak az üzemeltetni kívánt útvonallal való összeegyeztethetőségére vonatkozó paraméterek**

Megjegyzés:

1. A 4.2.2.5.1. pont előírásait követve a vasúti társaság bizonyos paraméterek útvonal-összeegyeztethetőségi ellenőrzéseit korábbi fázisokban is elvégezheti.

2. Valamennyi paramétert a jármű szintjén kell ellenőrizni: ezt egy „X” jelzi „A jármű szintje” oszlopban. Bizonyos paramétereket a 4.2.2.5. pontban meghatározottak szerint ellenőrizni kell, amikor a vonat összetétele megváltozik; ezeket a paramétereket egy „X” jelzi a „A vonat szintje” oszlopban.

3. A vizsgálatok kétszeres elvégzésének elkerülése érdekében „Az infrastruktúra forgalmi terhelése és terhelhetősége” és a „Vonatérzékelő rendszerek” paramétereinek tekintetében a pályahálózat-működtetők a RINF-en keresztül rendelkezésre bocsátják az azon útvonalakkal kompatibilis járműtípusok vagy járművek jegyzékét, amelyek esetében már végeztek útvonal-összeegyeztethetőségi ellenőrzést, amennyiben rendelkezik ilyen információval.

Az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzésére szolgáló interfész	A jármű adatai (az ERATV-ből, a műszaki dokumentációból vagy bármely más megfelelő adatforrásból)	Az infrastruktúra-nyilvántartásban (RINF) rendelkezésre álló vagy a pályahálózat-működtető által (a RINF elkészültéig) szolgáltatott, útvonallal kapcsolatos információk	A jármű szintje	A vonat szintje	A járműnek és a vonatnak az üzemeltetni kívánt útvonallal való összeegyeztethetőségére vonatkozó ellenőrzési eljárás
Az infrastruktúra forgalmi terhelése és terhelhetősége	Statikus tengelyterhelések, valamint tervezési és üzemi tömegek az alábbi terhelési esetekben: — az 1302/2014/EU rendeletben meghatározott tervezési tömeg — üzemképes állapotban; — átlagos hasznos teher mellett; — rendkívüli hasznos teher mellett; — Adott esetben, az üzemi tömeg az EN 15663: 2017- A1 2018 szabvány szerint: — üzemképes állapotban; — átlagos hasznos teher mellett. Legnagyobb tervezési sebesség;	1.1.1.1.2.4. Terhelhetőség 1.1.1.1.2.4.1. A terhelhetőség nemzeti besorolása 1.1.1.1.2.4.2. A szerkezetek megfelelése a nagysebességű terhelési modellnek (HSLM) 1.1.1.1.2.4.3. Különleges ellenőrzéseket igénylő szerkezetek vasúti helye 1.1.1.1.2.4.4. Az útvonallal való összeegyeztethetőség statikus és dinamikus ellenőrzési eljárását/eljárásait ismertető dokumentum(ok)	x	x	A járművek összeegyeztethetőségének statikus ellenőrzéseit és szükség esetén – a pályahálózat-működtető által szolgáltatott információk alapján – a vonatok összeegyeztethetőségének dinamikus ellenőrzéseit a pályahálózat-működtető által a RINF keretében az 1.1.1.1.2.4.4. paraméternél megadott eljárás(ok)nak és releváns információknak megfelelően kell elvégezni. **Teherkocsik esetében:** A statikus összeegyeztethetőségi vizsgálatot az EN 15528:2015 szabvány alábbi részei szerint kell elvégezni: 4–7. pont, A. melléklet, D. melléklet vagy – Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága esetében – a vonatkozó nemzeti szabályok, az 1299/2014/EU bizottsági rendelet ([1]) 4.2.7.4. cikkének (4) bekezdése.

▼B

Az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzésére szolgáló interfész	A jármű adatai (az ERATV-ből, a műszaki dokumentációból vagy bármely más megfelelő adatforrásból)	Az infrastruktúra-nyilvántartásban (RINF) rendelkezésre álló vagy a pályahálózat-működtető által (a RINF elkészültéig) szolgáltatott, útvonallal kapcsolatos információk	A jármű szintje	A vonat szintje	A járműnek és a vonatnak az üzemeltetni kívánt útvonallal való összeegyeztethetőségére vonatkozó ellenőrzési eljárás
	Jármű hossza; Tengelyek helyzete az egységen belül (tengelytáv). A kocsik összeegyeztethetőségének statikus ellenőrzése: A teherkocsikra vonatkozó ÁME szerinti, különböző vonalkategóriákra megengedett hasznos teher.				
Méretezés	Szerkesztési szelvény: — Azok a referenciaprofilok, amelyek tekintetében a járművet engedélyezték; — egyéb értékelt szelvények.	1.1.1.1.3.1.1. Méretezés 1.2.1.0.3.4. Méretezés 1.1.1.1.3.1.2. Különleges ellenőrzéseket igénylő meghatározott pontok vasúti helye 1.1.1.1.3.1.3. Különleges ellenőrzéseket igénylő meghatározott pontok keresztirányú szelvényét tartalmazó dokumentum 1.2.1.0.3.5. Különleges ellenőrzéseket igénylő meghatározott pontok vasúti helye 1.2.1.0.3.6. Különleges ellenőrzéseket igénylő meghatározott pontok keresztirányú szelvényét tartalmazó dokumentum	X	X	A járműre/vonatra és a tervezett útvonalra jellemző bejelentett referenciaprofil összehasonlítása. Az 1302/2014/EU rendelet szerinti ÁME 7.3.2.2. pontjában és az 1299/2014/EU rendelet szerinti ÁME 7.7.17.2. és 7.7.17.9. pontjában említett különleges esetekben külön eljárás alkalmazható az útvonal összeegyeztethetőségének ellenőrzésére. E célból a pályahálózat-működtetőnek rendelkezésére kell bocsátania a vonatkozó információkat. A pályahálózat-működtetőnek azonosítania kell azokat a konkrét pontokat, amelyek az 1.1.1.1.3.1.1. és 1.2.1.0.3.4. RINF-paraméterekben eltérnek a névleges referenciaprofiltól. Ezekben az esetekben a RINF-et megfelelően frissíteni kell (1.1.1.1.3.1.2., 1.1.1.1.3.1.3. paraméterek). *Megjegyzés:* A konkrét pontok ellenőrzéséhez további egyeztetésre lehet szükség a pályahálózat-működtető és a vasúti társaság között.
Függőleges sugár	Legkisebb bejárható függőleges: — konvex ívsugár — konkáv ívsugár	1.2.2.0.3.3. Legkisebb függőleges ívsugár (mellékvágány)	X		A járműre és a tervezett útvonalra jellemző bejelentett legkisebb függőleges ívsugár összehasonlítása.

▼B

Az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzésére szolgáló interfész	A jármű adatai (az ERATV-ből, a műszaki dokumentációból vagy bármely más megfelelő adatforrásból)	Az infrastruktúra-nyilvántartásban (RINF) rendelkezésre álló vagy a pályahálózat-működtető által (a RINF elkészültéig) szolgáltatott, útvonallal kapcsolatos információk	A jármű szintje	A vonat szintje	A járműnek és a vonatnak az üzemeltetni kívánt útvonallal való összeegyeztethetőségére vonatkozó ellenőrzési eljárás
Vonatérzékelő rendszerek	Vonatérzékelő rendszerek típusa, amelyekre tekintettel a járművet tervezték és értékelték	1.1.1.3.7.1.1. A vonatérzékelési rendszer típusa 1.1.1.3.7.1.2. Azon sínáramkörök vagy tengelyszámlálók típusa, amelyek esetében különleges ellenőrzésekre van szükség 1.1.1.3.7.1.3. Az 1.1.1.3.7.1.2. pontban bejelentett vonatérzékelési rendszerek típusával kapcsolatos eljárás(ok)at ismertető dokumentum A francia hálózat esetében: 1.1.1.3.7.1.4. Vonatérzékelési korlátozás hatálya alá tartozó szakasz	X		A járműre és a tervezett útvonalra jellemző bejelentett vonatérzékelő rendszer(ek) összehasonlítása. *Megjegyzés:* Az ÁME-k és a nemzeti szabályok alapján végzett jármű-engedélyezés során igazolni kell a jármű és a felhasználási terület hálózatának (hálózatainak) valamennyi vonatérzékelő rendszere közötti műszaki kompatibilitást. Megfelelően indokolt esetekben (pl. a jármű működése közben előforduló, a járműérzékelés elmaradásával kapcsolatos problémák) vizsgálatokat és/vagy ellenőrzéseket lehet végezni a jármű engedélyezését követően, a vasúti társaság és a pályahálózat-működtető bevonásával.
Hőnfutásjelzés	A tengelycsapágy állapotának figyelemmel kísérése (hőnfutásjelzés)	1.1.1.1.7.4. Pálya menti hőnfutásjelző megléte A francia, az olasz és a svéd hálózat esetében: 1.1.1.1.7.5. A pálya menti hőnfutásjelző megfelel-e az ÁME-knek? (I/N) Ha nem: — 1.1.1.1.7.6. Pálya menti hőnfutásjelző azonosítása; — 1.1.1.1.7.7. A pálya menti hőnfutásjelző generációja; — 1.1.1.1.7.8. A pálya menti hőnfutásjelző vasúti helye; — 1.1.1.1.7.9. A pálya menti hőnfutásjelző mérésének iránya;	X		**ÁME-knek meg nem felelő meglévő jármű esetében:** A járműre és a tervezett útvonalra jellemző, a pálya menti hőnfutásjelzővel való bejelentett megfelelés összehasonlítása, ha a felhasználási terület hálózatán (hálózatain) egynél több típusú pálya menti hőnfutásjelző található. Amennyiben a felhasználási terület hálózatán (hálózatain) csak egy típusú pálya menti hőnfutásjelző található, nincs szükség az útvonal-összeegyeztethetőség ellenőrzésére. *Megjegyzés:* ÁME-knek megfelelő jármű esetében: A pálya menti hőnfutásjelzővel való kompatibilitást a felhasználási terület hálózatán (hálózatain) az engedélyezési szakaszban igazolni kell. A hálózat bármely sajátosságát különleges eset keretében kell figyelembe venni.

▼B

Az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzésére szolgáló interfész	A jármű adatai (az ERATV-ből, a műszaki dokumentációból vagy bármely más megfelelő adatforrásból)	Az infrastruktúra-nyilvántartásban (RINF) rendelkezésre álló vagy a pályahálózat-működtető által (a RINF elkészültéig) szolgáltatott, útvonallal kapcsolatos információk	A jármű szintje	A vonat szintje	A járműnek és a vonatnak az üzemeltetni kívánt útvonallal való összeegyeztethetőségére vonatkozó ellenőrzési eljárás
Menettulajdonságok	Azon legnagyobb sebesség és legnagyobb túlemeléshiány kombinációja (kombinációi), amely(ek) tekintetében a járművet engedélyezték (azon működési határérték, amelyre nézve a járművet értékelték); Síndőlés	1.1.1.1.4.2. Túlemeléshiány 1.1.1.1.2.5. Legnagyobb megengedett sebesség 1.1.1.1.4.3. Síndőlés	X		A jármű értékelésének alapját képező legnagyobb sebesség, legnagyobb túlemeléshiány és síndőlés(ek) összehasonlítása a RINF-ben bejelentett vagy a pályahálózat-működtető által szolgáltatott adatok szerinti sebességgel, túlemeléshiánnyal és síndőléssel (síndőlésekkel). Abban az esetben, ha a járműjellemzők nem egyeznek a vonal jellemzőivel, és a jármű és az útvonal összeegyeztethetősége sérülhet, a pályahálózat-működtetőnek egy hónapon belül, ingyenesen, elektronikus formátumban meg kell adnia a sebesség és a túlemeléshiány pontos kombinációját azon konkrét pontok tekintetében, ahol az összeegyeztethetőség sérülhet. *Megjegyzés:* Az ellenőrzés eredményét a vasúti társaságnak figyelembe kell vennie az útvonalkönyv összeállítása során. Az ellenőrzés alapján lehetőség van üzemeltetési feltételek (sebességkorlátozás az adott vonalszakaszra vonatkozóan stb.) meghatározására.
Kerékpár	Kerékpár-nyomtáv	1.1.1.1.4.1. Névleges nyomtáv 1.2.1.0.4.1. Névleges nyomtáv	X		A kerékpár-nyomtáv és a tervezett útvonalra jellemző nyomtávolság összehasonlítása.
Kerékpár	Legkisebb üzemi kerékátmérő	1.1.1.1.5.2. Legkisebb kerékátmérő fix tompaszögű kereszteződésekben	X		A járműre és a tervezett útvonalra jellemző legkisebb kerékátmérő összehasonlítása.
Kerékpár	Nyomtávolság-váltó berendezések típusa, amelyre a járművet tervezték	1.2.0.0.0.5. A szolgálati hely földrajzi elhelyezkedése 1.2.0.0.0.4.1. A nyomtávolság-váltó berendezés(ek) típusa(i)	X		A nyomtávolság-váltó berendezések azon típusának (típusainak) összehasonlítása, amely(ek)re a járművet tervezték, a nyomtávolság-váltó berendezések tervezett útvonalra jellemző típusával (típusaival).

▼B

Az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzésére szolgáló interfész	A jármű adatai (az ERATV-ből, a műszaki dokumentációból vagy bármely más megfelelő adatforrásból)	Az infrastruktúra-nyilvántartásban (RINF) rendelkezésre álló vagy a pályahálózat-működtető által (a RINF elkészültéig) szolgáltatott, útvonallal kapcsolatos információk	A jármű szintje	A vonat szintje	A járműnek és a vonatnak az üzemeltetni kívánt útvonallal való összeegyeztethetőségére vonatkozó ellenőrzési eljárás
Legkisebb ív	Legkisebb bejárható vízszintes ívsugár	1.1.1.1.3.7. Legkisebb vízszintes ívsugár 1.2.2.0.3.2. Legkisebb vízszintes ívsugár	X	X	A járműre és a tervezett útvonalra jellemző legkisebb vízszintes ívsugár összehasonlítása.
Fékezés	Vészfékezés esetén és az üzemi fékezés maximumánál: féktávolság és legnagyobb lassulás átlagos hasznos teher melletti tervezési tömeg esetében a legnagyobb tervezési sebességen. Általános üzem (*) esetében a fenti adatokon kívül: féksúlyszázalék (lambda)	1.1.1.3.11.1. Előírt legnagyobb féktávolság 1.1.1.1.3.6. Lejtési profil 1.1.1.1.2.5. Legnagyobb megengedett sebesség 1.1.1.1.6.1. Legnagyobb vonatlassulás 1.1.1.3.11.2. Rendelkezésre bocsátja-e a pályahálózat-működtető a 4.2.2.6.2. (2) pont szerinti további információkat vagy sem? (I/N) Ha igen: 1.1.1.3.11.3. Hivatkozás a RINF-ben feltüntetendő dokumentum(ok)ra.	X	X	**Előre meghatározott vonat-összeállítás (az 1302/2014/EU rendelet szerinti ÁME 2.2.1. pontja szerint):** A járműre és a tervezett útvonalra jellemző bejelentett féktávolság és legnagyobb vonatlassulás összehasonlítása az egyes terhelési állapotok mellett a legnagyobb tervezési sebességnél. **Általános üzem (*) esetén:** Nincs konkrét javasolt eljárás, azt a vasúti társaság biztonságirányítási rendszerének kell tartalmaznia.
Fékezés	Hőkapacitás: — Az ÁME referenciaesete; — ha nincs referenciaeset, a hőkapacitás a következőkkel kifejezve: — Sebesség; — Lejtés; — Távolság; — Idő (ha a távolság nincs megadva)	1.1.1.1.3.6. Lejtési profil 1.1.1.1.2.5. Legnagyobb megengedett sebesség	X		A jármű referenciaesetének és a tervezett útvonal jellemzőinek összehasonlítása. *Megjegyzés:* A RINF-ben bejelentett vagy a pályahálózat-működtető által szolgáltatott adatok a változás helyét km-ben adják meg; a lejtéshossz az adatok lehívásával számítható ki.

▼B

Az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzésére szolgáló interfész	A jármű adatai (az ERATV-ből, a műszaki dokumentációból vagy bármely más megfelelő adatforrásból)	Az infrastruktúra-nyilvántartásban (RINF) rendelkezésre álló vagy a pályahálózat-működtető által (a RINF elkészültéig) szolgáltatott, útvonallal kapcsolatos információk	A jármű szintje	A vonat szintje	A járműnek és a vonatnak az üzemeltetni kívánt útvonallal való összeegyeztethetőségére vonatkozó ellenőrzési eljárás
Fékezés	Az a legnagyobb lejtési szög, amelynél az egység kizárólag rögzítőfék használatával álló helyzetben marad (rögzítőfékkel felszerelt jármű esetében)	1.1.1.1.3.6. Lejtési profil 1.2.2.0.3.1. Tárolóvágányok lejtése	X	X	A járműre és a tervezett útvonalra jellemző legnagyobb lejtési profil összehasonlítása. *Megjegyzés:* Az összehasonlítás eredményét a vasúti társaság biztonsági irányítási rendszerének figyelembe kell vennie (pl. a további eszközök használata szempontjából).
Mágneses sínfék	Lehetőség a mágnesfék használatának megakadályozására (csak mágnesfékkel felszerelt jármű esetében)	1.1.1.1.6.3. Mágnesfékek használata 1.1.1.1.6.5. A mágneses sínfék használatának feltételeit tartalmazó dokumentum	X		Annak ellenőrzése, hogy a tervezett útvonalon megengedett-e a mágneses sínfék használata. *Megjegyzések:* Amennyiben a mágneses fék használata megengedett, a pályahálózat-működtetőnek kell meghatároznia a használat feltételeit. Az ellenőrzés eredményét a vasúti társaság biztonsági irányítási rendszerének figyelembe kell vennie (pl. a mágneses sínfék használatának megakadályozása az adott vonalszakaszon).
Örvényáramú fék	Lehetőség az örvényáramú fék használatának megakadályozására (csak örvényáramú fékkel felszerelt jármű esetében)	1.1.1.1.6.2. Örvényáramú fékek használata 1.1.1.1.6.4. Az örvényáramú fék használatának feltételeit tartalmazó dokumentum	X		Annak ellenőrzése, hogy a tervezett útvonalon megengedett-e az örvényáramú fék használata. *Megjegyzések:* Amennyiben az örvényáramú fék használata megengedett, a pályahálózat-működtetőnek kell meghatároznia a használat feltételeit. Az ellenőrzés eredményét a vasúti társaság biztonsági irányítási rendszerének figyelembe kell vennie (pl. az örvényáramú fék használatának megakadályozása az adott vonalszakaszon).

▼B

Az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzésére szolgáló interfész	A jármű adatai (az ERATV-ből, a műszaki dokumentációból vagy bármely más megfelelő adatforrásból)	Az infrastruktúra-nyilvántartásban (RINF) rendelkezésre álló vagy a pályahálózat-működtető által (a RINF elkészültéig) szolgáltatott, útvonallal kapcsolatos információk	A jármű szintje	A vonat szintje	A járműnek és a vonatnak az üzemeltetni kívánt útvonallal való összeegyeztethetőségére vonatkozó ellenőrzési eljárás
Időjárási feltételek	Hőmérsékleti tartomány	1.1.1.1.2.6. Hőmérsékleti tartomány	X		A járműre és a tervezett útvonalra jellemző bejelentett hőmérsékleti tartomány összehasonlítása. *Megjegyzés:* A vasúti társaság biztonsági irányítási rendszerének minden lehetséges korlátozást meg kell vizsgálnia, amennyiben az összehasonlított hőmérsékleti tartományok eltérnek egymástól.
Időjárási feltételek	Hó-, jég- és jégesőviszonyok	1.1.1.1.2.8. Szélsőséges éghajlati viszonyok megléte	X		A jármű esetében bejelentett hó-, jég- és jégesőviszonyok (pl. S1) és a tervezett útvonalon előforduló szélsőséges éghajlati viszonyok összehasonlítása. *Megjegyzés:* A vasúti társaság biztonsági irányítási rendszerének minden lehetséges korlátozást meg kell vizsgálnia. Egyeztetés a vasúti társaság és a pályahálózat-működtető között a lehetséges korlátozások azonosítása érdekében.
Feszültségek és frekvenciák	Energiaellátó rendszer: — Névleges feszültség és frekvencia; — Munkavezeték-rendszer típusa — Az ÁME-knek meg nem felelő meglévő járművek esetében, amelyeket az energia alrendszerre vonatkozó ÁME-ről szóló 1301/2014/EU rendelet 7.4.2.2.1. pontjában említett különleges vonalakon kívánnak üzemeltetni: Umax2.	1.1.1.2.2.1.1. Munkavezeték-rendszer típusa 1.1.1.2.2.1.2. Energiaellátó rendszer (feszültség és frekvencia) 1.1.1.2.2.1.2.1. Az ÁME-knek megfelelő energiaellátó rendszer Az ENE ÁME-ről szóló 1301/2014/EU rendelet 7.4.2.2.1. pontjában meghatározott különleges esetek: 1.1.1.2.2.1.3. Umax2 az 1301/2014/EU bizottsági rendelet ([2]) 7.4.2.2.1. és 7.4.2.11.1. pontjában említett vonalak esetében.	X		A járműre és a tervezett útvonalra jellemző bejelentett feszültség összehasonlítása a vontatási energiaellátó rendszer (névleges feszültség és frekvencia) és a vezetékrendszer típusa tekintetében.

▼B

Az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzésére szolgáló interfész	A jármű adatai (az ERATV-ből, a műszaki dokumentációból vagy bármely más megfelelő adatforrásból)	Az infrastruktúra-nyilvántartásban (RINF) rendelkezésre álló vagy a pályahálózat-működtető által (a RINF elkészültéig) szolgáltatott, útvonallal kapcsolatos információk	A jármű szintje	A vonat szintje	A járműnek és a vonatnak az üzemeltetni kívánt útvonallal való összeegyeztethetőségére vonatkozó ellenőrzési eljárás
Visszatápláló fék	Lehetőség a visszatápláló fék használatának megakadályozására (csak visszatápláló fékkel felszerelt jármű esetében)	1.1.1.2.2.4. Visszatápláló fékezés engedélyezése	X		Annak ellenőrzése, hogy a tervezett útvonalon vagy meghatározott feltételek mellett megengedett-e a visszatápláló fék használata. *Megjegyzés:* Az ellenőrzés eredményét a vasúti társaság biztonsági irányítási rendszerének figyelembe kell vennie (pl. a visszatápláló fék használatának megakadályozása az adott vonalszakaszon).
Áramerősségre vonatkozó korlátozás	Áramerősség- vagy teljesítménykorlátozó funkcióval ellátott elektromos egységek.	1.1.1.2.5.1. Fedélzeti áramerősségre vagy teljesítményre vonatkozó korlátozás	X		Annak ellenőrzése, hogy a tervezett útvonalon a járműnek rendelkeznie kell-e áramerősség- vagy teljesítménykorlátozó funkcióval. *Megjegyzés:* A 2 MW-ot meghaladó legnagyobb teljesítményű, ÁME-knek megfelelő járművek el vannak látva áramerősség- vagy teljesítménykorlátozó funkcióval.
Áramszedő	Álló helyzetben áramszedőnként felvett legnagyobb áramerősség valamennyi egyenáramú rendszerre, amely tekintetében a járművet felszerelték	1.1.1.2.2.3. Álló helyzetben áramszedőnként felvett legnagyobb áramerősség 1.2.2.0.6.1. Álló helyzetben áramszedőnként felvett legnagyobb áramerősség	X		A járműre és a tervezett útvonalra jellemző, álló helyzetben áramszedőnként felvett legnagyobb áramerősség (valamennyi egyenáramú rendszer esetében) összehasonlítása.
Áramszedő	Az áramszedő és a munkavezetékek (a sínkorona felső élétől) érintkezési magassága, a járműbe beszerelt valamennyi energiaellátó rendszer esetében	1.1.1.2.2.5. A munkavezeték legnagyobb magassága 1.1.1.2.2.6. A munkavezeték legkisebb magassága	X		A járműre és a tervezett útvonalra jellemző áramszedő–munkavezeték érintkezési magasság összehasonlítása valamennyi energiaellátó rendszer esetében.
Áramszedő	Áramszedő paletta a járműbe beszerelt valamennyi energiaellátó rendszer esetében	1.1.1.2.3.1. Az ÁME-knek megfelelő elfogadott áramszedőfejek 1.1.1.2.3.2. Egyéb elfogadott áramszedőfejek	X		A járműre és a tervezett útvonalra jellemző áramszedőpaletta-geometria (ideértve az 1 950 mm-es szigetelt és nem szigetelt lefutószarvakat is) összehasonlítása valamennyi energiaellátó rendszer esetében.

Az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzésére szolgáló interfész	A jármű adatai (az ERATV-ből, a műszaki dokumentációból vagy bármely más megfelelő adatforrásból)	Az infrastruktúra-nyilvántartásban (RINF) rendelkezésre álló vagy a pályahálózat-működtető által (a RINF elkészültéig) szolgáltatott, útvonallal kapcsolatos információk	A jármű szintje	A vonat szintje	A járműnek és a vonatnak az üzemeltetni kívánt útvonallal való összeegyeztethetőségére vonatkozó ellenőrzési eljárás
Áramszedő	Az áramszedő csúszóbetétjének anyaga, amellyel a jármű felszerelhető, a járműbe beszerelt valamennyi energiaellátó rendszer esetében	1.1.1.2.3.4. Engedélyezett csúszóbetétanyag	X		A járműre és a tervezett útvonalra jellemző csúszóbetétanyag összehasonlítása valamennyi energiaellátó rendszer esetében.
Áramszedő	Közepes sarunyomás	1.1.1.2.5.2. Engedélyezett közepes sarunyomás	X		A járműre és a tervezett útvonalra jellemző közepes sarunyomás összehasonlítása: **ÁME-knek meg nem felelő vonal(ak)on üzemeltetni kívánt, ÁME-knek megfelelő jármű esetében:** A járműre és a tervezett útvonalra jellemző közepes sarunyomás összehasonlítása valamennyi feszültségi érték mellett. **ÁME-knek meg nem felelő meglévő jármű esetében:** A járműre és a tervezett útvonalra jellemző közepes sarunyomás összehasonlítása valamennyi feszültségi érték mellett. *Megjegyzés:* Az ÁME-knek megfelelő járművet az EN 50367:2012 szabvány 6. táblázatában meghatározott határértékek közötti közepes sarunyomással engedélyezték.
Áramszedő	A felsővezetékkel érintkező áramszedők száma (a járműbe beszerelt minden egyes energiaellátó rendszer esetében) A felsővezetékkel érintkező két áramszedő közötti legkisebb távolság (a járműbe beszerelt minden egyes energiaellátó rendszer esetében; egyes üzemben és – adott esetben – többes üzemben) (csak ha a felemelt áramszedők száma egynél több); Az áramszedési teljesítményre vonatkozó követelmények vizsgálatához használt felsővezeték típusa (a járműbe beszerelt minden egyes energiaellátó rendszer esetében) (csak ha a felemelt áramszedők száma egynél több).	1.1.1.2.3.3. A felemelt áramszedők számára és a köztük lévő távolságra vonatkozó előírások a megadott sebességnél	X	X	**Előre meghatározott vonat-összeállítás (az 1302/2014/EU rendelet szerinti ÁME 2.2.1. pontja szerint):** Minden egyes energiaellátó rendszer esetében: — A jármű felsővezetékkel érintkező áramszedői számának és a tervezett útvonal jellemzőinek összehasonlítása; — A jármű felsővezetékkel érintkező két áramszedője közötti legkisebb távolságnak és a tervezett útvonal jellemzőinek összehasonlítása. **Általános üzem (*) esetén:** A vasúti társaság biztonságirányítási rendszerének hatálya alá tartozik, figyelembe véve a pályahálózat-működtető által meghatározott feltételeket, a RINF-ben bejelentett vagy a pályahálózat-működtető által szolgáltatott adatok szerint.

▼B

Az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzésére szolgáló interfész	A jármű adatai (az ERATV-ből, a műszaki dokumentációból vagy bármely más megfelelő adatforrásból)	Az infrastruktúra-nyilvántartásban (RINF) rendelkezésre álló vagy a pályahálózat-működtető által (a RINF elkészültéig) szolgáltatott, útvonallal kapcsolatos információk	A jármű szintje	A vonat szintje	A járműnek és a vonatnak az üzemeltetni kívánt útvonallal való összeegyeztethetőségére vonatkozó ellenőrzési eljárás
					Megjegyzés: A két felengedett áramszedő közötti legkisebb távolságra vonatkozó összehasonlítás eredményének fényében a vasúti társaság biztonsági irányítási rendszere a jármű működési korlátozásáról rendelkezhet (pl. előírhatja, hogy a két áramszedővel üzemelő elektromos többrészes egységeknek le kell engedniük az egyik áramszedőt).
Áramszedő	Felszerelt automatikus leengedő készülék (a járműbe beszerelt valamennyi energiaellátó rendszer esetében)	1.1.1.2.5.3. Előírt automatikus leengedő készülék	X		Annak ellenőrzése, hogy a tervezett útvonal(ak)on a járműnek rendelkeznie kell-e automatikus leengedő készülékkel.
A francia hálózat esetében: Fázishatár	A vezetőfülke és az áramszedő közötti távolság fordított vagy többrészes egység esetében	1.1.1.2.4.3. A jelzőtábla és a fázishatár vége közötti távolság		x	Annak ellenőrzése, hogy azon a helyen, ahol a mozdonyvezető felemelheti az áramszedőket, vagy ismét zárhatja az áramkör-megszakítókat a tervezett útvonal(ak) mentén, a jelzőtáblák elhelyezése összeegyeztethető-e a vezetőfülke és az áramszedő közötti távolsággal fordított vagy többrészes egység esetében. Összeegyeztethetetlenség esetén a jelzőtáblát olyan messzire át kell helyezni, hogy a mozdonyvezetők biztosan ne emelhessék fel az áramszedőket túl korán.
Alagút	Tűzvédelmi kategória	1.1.1.1.8.10. A jármű előírt tűzbiztonsági kategóriája 1.1.1.1.8.11. A jármű előírt nemzeti tűzbiztonsági kategóriája 1.2.1.0.5.7. A jármű előírt tűzbiztonsági kategóriája	X		A járműre és a tervezett útvonalra jellemző tűzvédelmi kategória összehasonlítása.

▼B

Az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzésére szolgáló interfész	A jármű adatai (az ERATV-ből, a műszaki dokumentációból vagy bármely más megfelelő adatforrásból)	Az infrastruktúra-nyilvántartásban (RINF) rendelkezésre álló vagy a pályahálózat-működtető által (a RINF elkészültéig) szolgáltatott, útvonallal kapcsolatos információk	A jármű szintje	A vonat szintje	A járműnek és a vonatnak az üzemeltetni kívánt útvonallal való összeegyeztethetőségére vonatkozó ellenőrzési eljárás
		1.2.1.0.5.8. A jármű előírt nemzeti tűzbiztonsági kategóriája 1.2.2.0.5.7. A jármű előírt tűzbiztonsági kategóriája 1.2.2.0.5.8. A jármű előírt nemzeti tűzbiztonsági kategóriája			
Vonat hossza	Vonat hossza	1.2.2.0.2.1. Mellékvágány hasznos hossza 1.2.1.0.6.4. Peron hasznos hossza	X	X	**Állandóan összekapcsolt és előre meghatározott vonat-összeállítás (az 1302/2014/EU rendelet szerinti ÁME 2.2.1. pontja szerint):** Az egység(ek) hosszának (egyes és többes üzemben) és a mellékvágány és peron tervezett útvonalra jellemző hosszának összehasonlítása. **Általános üzem (*) esetében:** A vonatszerelvény hosszának ellenőrzése a mellékvágány és peron tervezett útvonalra jellemző hossza tekintetében. *Megjegyzés:* Az ellenőrzés eredményét a vasúti társaságnak figyelembe kell vennie biztonsági irányítási rendszerében. Az ellenőrzés alapján üzemeltetési feltételek határozhatók meg.
Peronmagasság, fel- és leszállás	A jármű tervezésénél figyelembe vett peronmagasság	1.2.1.0.6.5. Peronmagasság	X		A járműre és a tervezett útvonalra jellemző peronmagasság összehasonlítása. *Megjegyzés:* Az ellenőrzés eredményét a vasúti társaságnak figyelembe kell vennie biztonsági irányítási rendszerében. Az ellenőrzés alapján üzemeltetési feltételek határozhatók meg.

▼B

Az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzésére szolgáló interfész	A jármű adatai (az ERATV-ből, a műszaki dokumentációból vagy bármely más megfelelő adatforrásból)	Az infrastruktúra-nyilvántartásban (RINF) rendelkezésre álló vagy a pályahálózat-működtető által (a RINF elkészültéig) szolgáltatott, útvonallal kapcsolatos információk	A jármű szintje	A vonat szintje	A járműnek és a vonatnak az üzemeltetni kívánt útvonallal való összeegyeztethetőségére vonatkozó ellenőrzési eljárás
ETCS	Az ETCS rendszer összeegyeztethetősége	1.1.1.3.2.9. Az ETCS rendszer összeegyeztethetősége	X		Összehasonlítás annak feltárása céljából, hogy az ETCS rendszer RINF szerinti kompatibilitási értéke szerepel-e a járműengedélyben.
ETCS	Vonatintegritás	1.1.1.3.2.8. A vonatintegritás fedélzetről történő, a vonalhozzáféréshez szükséges megerősítése	X	X	Összehasonlítás annak feltárása céljából, hogy a jármű/vonat visszaigazolja-e a vonat integritását, ha azt a pálya menti berendezés kéri.
GSM-R	A rádiórendszer hangfunkciójának összeegyeztethetősége	1.1.1.3.3.9. A rádiórendszer hangfunkciójának összeegyeztethetősége	X		Összehasonlítás annak feltárása céljából, hogy a rádiórendszer hangfunkciójának RINF szerinti kompatibilitási értéke szerepel-e a járműengedélyben.
GSM-R	A rádiórendszer adatfunkciójának összeegyeztethetősége	1.1.1.3.3.10. A rádiórendszer adatfunkciójának összeegyeztethetősége	X		Összehasonlítás annak feltárása céljából, hogy a rádiórendszer adatfunkciójának RINF szerinti kompatibilitási értéke szerepel-e a járműengedélyben.
GSM-R	SIM-kártya, GSM-R hazai hálózat	1.1.1.3.3.5. Barangolási megállapodás hatálya alá tartozó GSM-R hálózatok	X		Összehasonlítás annak feltárása céljából, hogy a SIM-kártya GSM-R hazai hálózat az útvonal valamennyi szakaszára nézve szerepel-e a barangolási megállapodás hatálya alá tartozó GSM-R hálózatok listáján. Ezt az összehasonlítást a járműhöz tartozó valamennyi SIM-kártya esetében el kell végezni (hang- és adatfunkció).
GSM-R	ID 555 csoport SIM-kártya-támogatása	1.1.1.3.3.4. Az 555-ös csoport használata	X		Annak ellenőrzése, hogy sor kerül-e az ID 555 csoportpálya menti alkalmazására. Ha ennek fedélzeti konfigurálása nem történt meg, akkor előzetes alternatív működési eljárásokat kell kidolgozni a pályahálózat-működtetővel.

▼B

Az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzésére szolgáló interfész	A jármű adatai (az ERATV-ből, a műszaki dokumentációból vagy bármely más megfelelő adatforrásból)	Az infrastruktúra-nyilvántartásban (RINF) rendelkezésre álló vagy a pályahálózat-működtető által (a RINF elkészültéig) szolgáltatott, útvonallal kapcsolatos információk	A jármű szintje	A vonat szintje	A járműnek és a vonatnak az üzemeltetni kívánt útvonallal való összeegyeztethetőségére vonatkozó ellenőrzési eljárás
B. osztály	Hagyományos B. osztályú vonatbiztosítási rendszer	1.1.1.3.5.3. Hagyományos vonatbiztosítási rendszerek	X		A B. osztályú hagyományos vonatbiztosítási rendszerek nevének és verziójának összehasonlítása.
B. osztály	Hagyományos B. osztályú rádiórendszer	1.1.1.3.6.1. Hagyományos rádiórendszerek	X		A B. osztályú hagyományos rádiórendszerek nevének és verziójának összehasonlítása.

(*) Általános üzem: az egységet általános üzemre tervezték, ha azt a tervezési szakaszban meg nem határozott vonat-összeállításban történő üzemelés céljából más egységgel (egységekkel) való összekapcsolásra szánják.
([1]) A Bizottság 1299/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszerének infrastruktúra alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról (HL L 356., 2014.12.12., 1. o.).
([2]) A Bizottság 1301/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszerének „energia” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról (HL L 356., 2014.12.12., 179. o.).

▼B

D2. **Azon információk, amelyeket a pályahálózat-működtető köteles a vasúti társaság rendelkezésére bocsátani az útvonalkönyvre vonatkozóan**

Szám	Útvonalkönyv
1.	**Általános információk a pályahálózat-működtetőről**
1.1.	A pályahálózat-működtető neve:
2.	**Térképek és ábrák**
2.1.	**Térkép: a következőket tartalmazó sematikus áttekintés:**
2.1.1.	Vonalszakaszok
2.1.2.	Fő helyek (állomások, rendező pályaudvarok, csatlakozások, áruszállítási terminálok)
2.2.	**Vonalas ábra**
2.2.1.	A forgalmi vágányok, kerülők, kisiklasztó kitérők/leválasztók és a csatlakozó vágányokhoz való hozzáférés jelzése
2.2.2.	Fő helyek (állomások, rendező pályaudvarok, csatlakozások, áruszállítási terminálok) és azok elhelyezkedése a vonalhoz viszonyítva
2.2.3.	A vonatok számára releváns összes rögzített jel helye, típusa és neve
2.3.	**Az állomás/rendező pályaudvar/járműszín ábrái**
2.3.1.	A hely neve
2.3.2.	A hely típusa (utasterminál, áruterminál, rendező pályaudvar, járműszín)
2.3.3.	A veszélyes pontok védelmét szolgáló rögzített jel helye, típusa és azonosítása
2.3.4.	A pályák azonosítása és rajza a váltókkal együtt
2.3.5.	A peronok azonosítása
2.3.6.	A peronok hossza
2.3.7.	A peronok magassága
2.3.8.	A peronok görbülete
2.3.9.	A kerülők azonosítása
2.3.10.	Egyéb berendezések
3.	**A konkrét vonalszakasszal kapcsolatos adatok**
3.1.	**Általános jellemzők**
3.1.1.	A vonalszegmens 1. vége
3.1.2.	A vonalszegmens 2. vége
3.1.3.	Pálya menti távolságjelzés (gyakoriság, megjelenés és elhelyezés)
3.1.4.	Az egyes vonalszakaszokon megengedett legnagyobb sebesség, szükség esetén ideértve az egyes vonattípusokra vonatkozó sebességkülönbségeket
3.1.5.	Bármely egyéb információ, amelyet a mozdonyvezetőnek ismernie kell

▼B

Szám	Útvonalkönyv
3.1.6.	A helyi infrastruktúra vonatkozásában előírt konkrét földrajzi információk
3.1.7.	A forgalomirányítási/vezérlőközponttal rendes, korlátozott és vészhelyzeti üzemmódban folytatott kommunikáció eszközei
3.2.	**Meghatározott műszaki jellemzők**
3.2.1.	Az emelkedő százaléka
3.2.2.	Az emelkedő helye
3.2.3.	Alagutak: hely, név, hossz és olyan konkrét információk, mint például gyalogjárók és biztonsági kijutási pontok megléte, valamint olyan biztonságos helyek elhelyezkedése, ahol az utasok evakuálása megtörténhet; tűzvédelmi osztályozás;
3.2.4.	Nem megállási területek: azonosítás, hely, típus
3.2.5.	Ipari kockázatok – olyan helyek, ahol a mozdonyvezető számára veszélyes a kiszállás
3.2.6.	A homokoló berendezés tesztelésére kijelölt területek helye (ha van)
3.2.7.	A jelzőrendszer és a kapcsolódó üzemeltetési rendszer típusa (dupla vágány, irányváltásos üzem, bal vagy jobb járatú közlekedés stb.),
3.2.8.	A vágány és a vonat közötti rádióberendezés típusa
3.3.	**Energia alrendszer**
3.3.1.	Energiaellátó rendszer (feszültség és frekvencia)
3.3.2.	A vonat legnagyobb áramerőssége
3.3.3.	Meghatározott elektromos vontatóegységek áramfogyasztásával kapcsolatos korlátozások
3.3.4.	A többszörös vontatóegység(ek) pozíciójával kapcsolatos korlátozások az érintkező vezeték elkülönítésének való megfelelés érdekében (az áramszedő helye)
3.3.5.	A semleges szakaszok helye
3.3.6.	Olyan területek helye, amelyeken leengedett áramszedővel kell áthaladni
3.3.7.	A visszatápláló fékezésre vonatkozó feltételek
3.3.8.	Álló helyzetben áramszedőnként felvett legnagyobb áramerősség
3.4.	**Ellenőrző-irányító és jelző alrendszer**
3.4.1.	Egynél több rendszer egyidejű aktivitásának igénye
3.4.2.	A különféle B. osztályú vonatvédelmi, ellenőrzési és figyelmeztető rendszerek közötti átkapcsolás különleges feltételei
3.4.3.	A különféle B. osztályú és ERTMS/ETCS rendszerek közötti átkapcsolás különleges műszaki feltételei
3.4.4.	A különféle rádiórendszerek közötti átkapcsolásra vonatkozó különleges utasítások (hely)
3.4.5.	Örvényáramú vágányfék használatának engedélyezhetősége
3.4.6.	Mágnesfék használatának engedélyezhetősége
3.5.	**Forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer**
3.5.1.	Munkanyelv

▼B

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 tárgyalásokat folytatni — 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

▼B

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) E rendelet 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 feladatok szempontjából releváns 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 feladatok szempontjából releváns 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 biztonság szempontjából kritikus feladatok megfelelő ismerete a járműveket érintő eljárások és interfészek tekintetében.

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.

▼B

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.

a) Viselkedésbeli készségek:

— helyzetismeret;

— lelkiismeretesség;

— kommunikáció;

— döntéshozatal és cselekvés.

3. **Az ismeret gyakorlati átültetésének képessége**

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

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 vasúti társaság által kiválasztott nyelven.

▼B

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) E rendelet 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 feladat szempontjából releváns 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 feladat szempontjából releváns 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) Helyi üzemeltetési intézkedések.

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 biztonság szempontjából kritikus feladatok megfelelő ismerete a járműveket érintő eljárások és interfészek tekintetében.

▼B

3. **Az ismeret gyakorlati átültetésének képessége**

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).

▼B

H. függelék

Az európai járműszám és a hozzá kapcsolódó betűjelzés a kocsiszekrényen

1. AZ EURÓPAI JÁRMŰSZÁMRA VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

Az európai járműszámot (a továbbiakban: EJSZ) az (EU) 2018/1614 bizottsági végrehajtási határozat ([1]) II. mellékletének 6. függeléke szerint kell kiosztani.

Az EJSZ megváltoztatásakor az (EU) 2018/1614 végrehajtási határozat II. mellékletének 3.2.2.8. pontja szerint kell eljárni.

Az EJSZ megváltoztatása az üzemben tartó kérésére az (EU) 2018/1614 végrehajtási határozat II. mellékletének 3.2.2.9. pontja szerint történhet.

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:

A D és NL a nyilvántartásba vételt végző tagállam jele, az (EU) 2018/1614 határozat 6. függelékének 4. része alapján.

Az RFC, DB és ACTS az üzemben tartó jele, az (EU) 2018/1614 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

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

([1]) A Bizottság (EU) 2018/1614 végrehajtási határozata (2018. október 25.) az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv 47. cikkében említett járműnyilvántartásokra vonatkozó előírások megállapításáról, valamint a 2007/756/EK bizottsági határozat módosításáról és hatályon kívül helyezéséről (HL L 268., 2018.10.26., 53. o.).

▼B

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

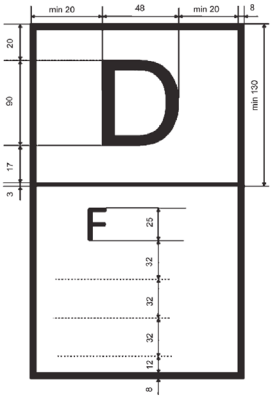
Az európai járműszámot a vontató járművek valamennyi vezetőállásában is feltüntetik.

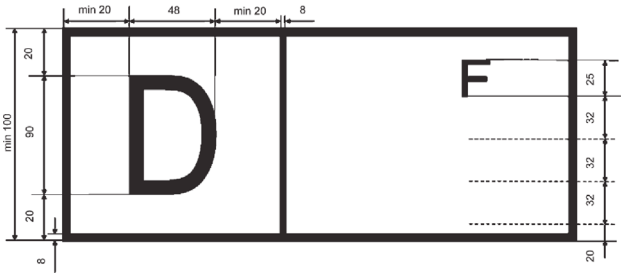
6. A KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGI KÉPESSÉG BETŰJELE

„TEN”: olyan jármű, amely rendelkezik az összes tagállamra kiterjedő felhasználási területre érvényes engedéllyel.

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

Azon járművek esetében, amelyek olyan felhasználási területre érvényes engedéllyel rendelkeznek, amely nem terjed ki valamennyi tagállamra, olyan jelölésre van szükség, amely megadja, hogy mely tagállamok tartoznak a jármű felhasználási területéhez. 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 kódját az (EU) 2018/1614 határozat 6. függelékének 4. részével összhangban kell feltüntetni.





▼B

I. függelék

Azon területek listája, amelyek tekintetében az (EU) 2016/798 irányelv 8. cikke nemzeti szabályokat enged meg

1. A NEMZETI SZABÁLYOK HATÁLYA ALÁ TARTOZÓ TERÜLETEK

Tolatás

A jelzésre vonatkozó szabályok

A nemzeti jelzőrendszerek üzemszerű használatára vonatkozó szabályok

Legnagyobb sebesség korlátozott üzemmódban, ideértve a látra közlekedést is

Óvatos közlekedés

Helyi üzemeltetési szabály

Konkrét helyi feltételekkel kapcsolatban, amennyiben további információkra lehet szükség – ez azokra a követelményekre korlátozódik, amelyek nem tartoznak e rendelet hatálya alá

Üzemeltetés munkálatok során

A tesztvonat biztonságos üzemeltetése

A vonat láthatósága – A vonat eleje (lásd a 4.2.2.1.2. pontot)

Az ÁME-nek nem megfelelő meglévő járművek

Vészhelyzet kezelése és vészhelyzet megválaszolása (lásd a 4.2.3.7. pontot)

A helyi/nemzeti hatóságok és a vészhelyzeti szolgálatok szerepe

A balesetek és váratlan események bejelentése: a hatóságoknak történő bejelentések módozataira vonatkozó nemzeti utasítások

A biztonsággal kapcsolatos kommunikáció terminológiája (lásd a C. függeléket)

Nemzeti üzemeltetési utasítások

Az útvonal ismeretére vonatkozóan a 2007/59/EK irányelv (a mozdonyvezetőkről szóló irányelv) nemzeti átültetése keretében előírt követelmények

2. A NYITOTT KÉRDÉSEK JEGYZÉKE

Kivételes szállítás

Menetrend (lásd 4.2.1.2.3.)

További információk

Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton kívül (lásd a 4.2.3.5.1. pontot)

További információk

Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton (lásd a 4.2.3.5.2. pontot)

További információk

Szakmai kompetenciák (lásd a 4.6. pontot)

— A mozdonyvezetőktől eltérő, a biztonság szempontjából kritikus feladatokat ellátó személyzet;

— Kiegészítő információk a biztonság szempontjából kritikus vonatkíséréssel kapcsolatos feladatokat ellátó – a mozdonyvezetőtől eltérő – személyzet számára;

▼B

— Kiegészítő információk a személyzet azon tagjai számára, akik olyan, a biztonság szempontjából kritikus 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.

Egészségvédelmi és biztonsági feltételek (lásd a 4.7. pontot).

— A mozdonyvezetőktől eltérő, a biztonság szempontjából kritikus feladatokat ellátó személyzet;

— Kiegészítő információk a biztonság szempontjából kritikus vonatkíséréssel kapcsolatos feladatokat ellátó – a mozdonyvezetőtől eltérő – személyzet számára;

— Véralkoholszint (lásd a 4.7.1. pontot).

Közös üzemeltetési alapelvek és szabályok (lásd a 4.4. pontot és a B. függeléket)

— Homokolás – automata homokoló berendezés és jelentés homokoló berendezés használata esetén;

— A vasúti átjáró meghibásodása – további információk;

A biztonsággal kapcsolatos kommunikáció terminológiája (lásd a C. függeléket)

További kifejezések

Hosszú alagutakban végzett műveletek (lásd a 4.3.5. pontot)

További információk

▼B

J. függelék

Glosszárium

Az e glosszáriumban található fogalommeghatározások az e rendeletben használt fogalmakra vonatkoznak.

E rendelet alkalmazásában az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkében, valamint a mozdonyokra és a személyszállító járművekre vonatkozó ÁME 2.2. pontjában szereplő fogalommeghatározások alkalmazandók.

Kifejezés	Meghatározás
Baleset	Az (EU) 2016/798/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 vasúti társaság 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 európai parlamenti és tanácsi irányelv ([1]) 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.
A menetengedély végpontjának engedély nélküli meghaladása	A menetengedély végpontjának engedély nélküli meghaladása az, amikor a vonat meghaladja a menetengedély végpontját az alábbiak esetén: — pálya menti veszélyre figyelmeztető jelzés vagy „Megállj!” jelzés, amikor az ATP nem működik, — egy ATP-ben adott menetengedély végpontja, — a szabályzatokban meghatározottak szerint szóbeli vagy írásbeli engedélyben megjelölt pont, — a „megállás helye” jelző, — kézi jelzések. Az ETCS-ben leírt menetengedély és az utasítások/jelzések szerinti továbbhaladási engedély egyaránt idetartoznak. Nem tartozik ide az az eset, amikor vontatójármű nélküli vasúti jármű vagy felügyelet nélkül hagyott vonat fut túl veszélyre figyelmeztető jelzést.
Európai utasítás	Olyan összehangolt üzemeltetési utasítás, amely szerte az Európai Unióban hasonló tartalmat közöl a mozdonyvezetőknek, hogy hasonló helyzetben hasonlóan járjanak el.
Evakuálás	A vonat evakuálása az, amikor az összes utast arra utasítják, hogy hagyják el a vonatot, és a vonatokon szolgálatot teljesítő személyzet felügyelete mellett mennek tovább az infrastruktúrához. A vonaton szolgálatot teljesítő személyzet a diszpécserre vagy más felelős pályahálózat-működtető személyzettel egyeztette, hogy ez biztonságosan megtehető.

▼B

Kifejezés	Meghatározás
Kivételes szállítás	Olyan jármű és/vagy szállított rakomány, amely az építés/tervezés, a méretek vagy a tömeg miatt nem felel meg az útvonal paramétereinek, és különleges engedélyt igényel, továbbá különleges feltételeket tehet szükségessé az út egészére vagy egy részére vonatkozóan.
Egészségvédelmi és biztonsági feltételek	E rendelet alkalmazásában ez csak az alrendszer megfelelő elemeinek működtetéséhez szükséges orvosi és pszichológiai képesítésekre vonatkozik.
Hőnfutott csapágy	A maximális tervezési hőmérsékletet túllépő tengelycsapágy.
Váratlan esemény	Az (EU) 2016/798/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.
Nemzeti utasítás	Nemzeti szinten vagy pályahálózat-működtető által meghatározott utasítás, amely a „B” osztályú rendszerrel kapcsolatos helyzeteket, vagy az „A” és „B” osztályú rendszerek közötti átmenetet fedi le.
Munkanyelv	A pályahálózat-működtető által a napi üzemelés közben a pályahálózat-működtető és a vasúti társaság személyzete közötti üzemeltetéssel vagy biztonsággal kapcsolatos üzenetek váltására használt, valamint a Hálózati Üzletszabályzatban közzétett egy vagy több nyelv.
Üzemeltetési utasítás	Hivatalos információcsere a diszpécser és a mozdonyvezető között a vasúti üzemeltetés adott helyzetekben történő biztosítása/folytatása érdekében. Az üzemeltetési utasítás nemzeti és európai szinten egyaránt létezik.
Utas	A vasúti járművön utazó vagy a vonat útja előtt vagy után azon tartózkodó személy (a vonattal kapcsolatos meghatározott feladatokat teljesítő alkalmazott kivételével).
Teljesítményfigyelés	A vonatközlekedés és az infrastruktúra teljesítményének módszeres figyelése és rögzítése mindkettő teljesítményének javítása érdekében.
Képzettség	A feladatra való fizikai és pszichológiai alkalmasság a szükséges tudással együtt.
Valós idő	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
A biztonság szempontjából kritikus feladat	A személyzet által valamely vonat mozgásainak ellenőrzésekor vagy befolyásolásakor elvégzett olyan feladat, amely érintheti a vasúti biztonságot.
Menetrend szerinti megállás	Tervezett megállás kereskedelmi vagy üzemeltetési okból.
Csatlakozó vágányok	Egy szolgálati helyen belül a vonatközlekedésben nem használt bármely vágány.
Diszpécser	A vonatok/tolatások útvonalának megállapításáért és a mozdonyvezetőknek adott utasítások kiadásáért felelős munkatárs.
Személyzet	A vasúti társaság, a pályahálózat-működtető vagy azok alvállalkozóinak olyan alkalmazottai, akik az e rendeletben meghatározott feladatokat végzik.

▼B

Kifejezés	Meghatározás
Megállj jelzés	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 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 vasúti társaság alkalmasnak nyilvánított és kijelölt a vonat biztonsággal kapcsolatos meghatározott feladatainak ellátására, például a mozdonyvezető vagy az őr.
A vonat előkészítése	Annak biztosítása, hogy a vonat az üzem megkezdéséhez alkalmas állapotban legyen, a vonat berendezéseit megfelelően használják, és a vonat összetétele megfeleljen a kijelölt útvonalnak. A vonat előkészítése a vonat közlekedésének megkezdése előtt elvégzett műszaki ellenőrzéseket is jelenti.

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

Rövidítés	Magyarázat
AC	Váltakozó áram
ATP	Automatikus vonatbiztosítás
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

▼B

Rövidítés	Magyarázat
ENE	Energia
ERA	Az Európai Unió Vasúti Ügynöksége
ERATV	Az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartása
ERTMS	Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer
ETCS	Európai Vonatbefolyásoló Rendszer
EU	Európai Unió
FRS	Funkcionális követelmények specifikációi
GSM-R	Globális Mobil Kommunikációs Rendszer – Vasút
IM	Pályahálózat-működtető
INF	Infrastruktúra
OPE	Forgalmi szolgálat és forgalomirányítás
OSJD	Vasutak Együttműködési Szervezete
PPV/PPW	A nemzetközi forgalomban közlekedő vasúti kocsik használatára vonatkozó előírások (a „Prawila Polzowaniia Wagonami w mejdunarodnom soobqenii” orosz kifejezés rövidítése)
RINF	Infrastruktúra-nyilvántartás
RST	Vasúti járművek
RU	Vasúti társaság
SMS	Biztonságirányítási rendszer
SPAD	Tilos jelzés túlfutása
SRS	Rendszerkövetelmény-előírás
TAF	Árufuvarozási telematikai alkalmazások
TEN	Transzeurópai hálózat
TPS	Vonatbiztosítási rendszer
ÁME	Átjárhatósági műszaki előírás
UIC	Nemzetközi Vasútegylet (Union Internationale des Chemins de fer)
A mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME	A Bizottság 1302/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszerének „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról.
Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME	A Bizottság (EU) 2016/919 rendelete (2016. május 27.) az Európai Unió vasúti rendszerének „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásról

▼B

Rövidítés	Magyarázat
A zajszintre vonatkozó ÁME	A Bizottság 1304/2014/EU rendelete (2014. november 26.) a „járművek – zaj” alrendszerre vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról, a 2008/232/EK határozat módosításáról és a 2011/229/EU határozat hatályon kívül helyezéséről
A teherkocsikra vonatkozó ÁME	A Bizottság 321/2013/EU rendelete (2013. március 13.) az Európai Unió vasúti rendszere „járművek – teherkocsik” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról és a 2006/861/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről
A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME	A Bizottság 1300/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az uniós vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségével kapcsolatos átjárhatósági műszaki előírásokról
Az energiaellátásra vonatkozó (ENE) ÁME	A Bizottság 1301/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszerének „energia” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról
Az infrastruktúrára vonatkozó ÁME	A Bizottság 1299/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszerének infrastruktúra alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról
A vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME	A Bizottság 1303/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszeréhez tartozó vasúti alagutak biztonságára vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról