

A BIZOTTSÁG (EU) 2019/776 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2019. május 16.)**

a 321/2013/EU, az 1299/2014/EU, az 1301/2014/EU, az 1302/2014/EU, az 1303/2014/EU és az (EU) 2016/919 bizottsági rendeletnek, valamint a 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozatnak az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel való összehangolása tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2017/1474 felhatalmazáson alapuló bizottsági határozat konkrét célkitűzéseinek végrehajtásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvre⁽¹⁾ és különösen annak 5. cikkének (11) bekezdésére és 48. cikkének (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽²⁾ 19. cikkének megfelelően az Európai Unió Vasúti Ügynöksége (a továbbiakban: ügynökség) ajánlásokat fogalmaz meg a Bizottság részére az átjárhatósági műszaki előírásokra (a továbbiakban: ÁME-k) és azok felülvizsgálatára vonatkozóan, valamint gondoskodik az ÁME-knek a műszaki fejlődéshez, a piaci trendekhez és a társadalmi követelményekhez való hozzáigazításáról.
- (2) Az ÁME-ket módosítani kell annak érdekében, hogy tartalmazzák a meglévő alrendszerekre és járművekre vonatkozó rendelkezéseket, különösen azok korszerűsítése és felújítása esetén, valamint azon járművek és helyhez kötött alrendszerek paramétereit, amelyeket a vasúttársaságnak ellenőriznie kell a járművek és az általuk használt útvonalak közötti összeegyeztethetőség biztosítása érdekében, végül a szóban forgó paramétereknek a járművek forgalomba hozatalát követő és első használatbavételét megelőző ellenőrzésére alkalmazandó eljárásokat.
- (3) Az (EU) 2017/1474 felhatalmazáson alapuló bizottsági határozat⁽³⁾ konkrét célkitűzéseket határoz meg az ÁME-k kidolgozásával, elfogadásával és felülvizsgálatával kapcsolatban. 2017. szeptember 22-én a Bizottság felkérte az Ügynökséget, hogy dolgozzon ki ajánlásokat e célkitűzések egy részének végrehajtására.
- (4) Az (EU) 2017/1474 határozat értelmében az ÁME-ket felül kell vizsgálni annak érdekében, hogy figyelembe vegyék az uniós vasúti rendszer kutatási és innovációs tevékenységekkel kapcsolatos fejlődését, és naprakészé tegyék a szabványokra való hivatkozásokat.
- (5) Ezenkívül az ÁME-ket a fennmaradó nyitott kérdések lezárása érdekében is felül kell vizsgálni. Különösen le kell zárni az 1299/2014/EU bizottsági rendeletnek⁽⁴⁾ az örvényáramú fékrendszerekkel összeegyeztethető vágányok kialakítására vonatkozó előírásokat, valamint a forgalomtípusokkal kapcsolatos tényezők legkisebb értékét érintő nyitott kérdéseit. Le kell zárni az 1302/2014/EU bizottsági rendeletnek⁽⁵⁾ az aerodinamikai hatásokra, a passzív biztonsági rendszerekre, a változtatható nyomtávú rendszerekre és a fékrendszerekre vonatkozó előírásokat érintő nyitott kérdéseit is. Le kell zárni továbbá a 321/2013/EU bizottsági rendeletnek⁽⁶⁾ a tesztpályán végzett vizsgálatok körülményeire és a változtatható nyomtávú rendszerekre vonatkozó előírásokat érintő nyitott kérdéseit is.

⁽¹⁾ HL L 138., 2016.5.26., 44. o.

⁽²⁾ 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.).

⁽³⁾ A Bizottság (EU) 2017/1474 felhatalmazáson alapuló határozata (2017. június 8.) az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az átjárhatósági műszaki előírások kidolgozásával, elfogadásával és felülvizsgálatával kapcsolatos konkrét célkitűzések tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 210., 2017.8.15., 5. o.).

⁽⁴⁾ 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.).

⁽⁵⁾ 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.).

⁽⁶⁾ 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 (HL L 104., 2013.4.12., 1. o.).

- (6) Az (EU) 2017/1474 határozat ugyancsak konkrét célkitűzéseket határoz meg a „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerére vonatkozó ÁME-k és a „járművek – teherkocsik” alrendszerére vonatkozó ÁME-k tekintetében. Felül kell vizsgálni különösen az automatikusan változtatható nyomtávú rendszerekre vonatkozó rendelkezéseket, valamint könnyebbé kell tenni a személykocsikhoz való hozzáférést, az utasszállító járművek engedélyeztetését a felhasználási területek széles körében, továbbá a személyvonatok összeállítását.
- (7) Bizonyos alkatrészek, amelyek esetében egyetlen meghibásodás is közvetlenül egy súlyos balesethez vezethet, kritikusak a vasúti rendszer biztonsága szempontjából, ezért eseti alapon a „biztonsági szempontból kritikus” megjelöléssel kell ellátni őket. A gyártónak a jármű karbantartási dossziéjában meg kell határoznia a biztonsági szempontból kritikus alkatrészeket.
- (8) A pálya menti és a fedélzeti beruházásokat védeni kell az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) előírásai tekintetében való megfelelésük és stabilitásuk garantálásával, jogi és technikai szempontból pedig biztosítani kell, hogy a 3. alapkonfigurációnak megfelelő ERTMS fedélzeti egység biztonságosan és elfogadható teljesítményszint mellett üzemelhesen az előírásoknak megfelelő ERTMS vonalon. Az Ügynökség az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer *hosszabb távú kilátásairól* szóló jelentésében (ERA-REP-150 dokumentum) megnevezte az ERTMS tekintetében gyökeres változást előidéző tényezőket (*game changer*), melyek végrehajtását – a technológiai fejlődéssel való lépéstartás és a modernizáció ösztönzése érdekében – bizonyos feltételek mellett lehetővé kell tenni. Amennyiben az Ügynökség a 2022-re tervezett jogi közzétételt megelőzően közzétételt bocsát ki az ERTMS tekintetében gyökeres változást előidéző tényezőkre vonatkozó előírásokról, a szállítóknek és a végrehajtás kezdeti szakaszában részt vevőknek alkalmazniuk kell kísérleti projektjeikben ezeket az előírásokat, feltéve, hogy a 3. alapkonfigurációnak megfelelő bármely fedélzeti egység biztonságosan képes üzemelni egy gyökeres változást előidéző tényezőt végrehajtó infrastruktúrán.
- (9) A Shift2Rail közös vállalkozás rendszerépítésre irányuló kutatási és innovációs tevékenységére alapozva az Ügynökség a rádiókommunikációs rendszer fejlődésével kapcsolatos „game changer” kifejlesztésén dolgozik azzal a céllal, hogy olyan megoldásokat javasoljon, amelyek lehetővé teszik a rádiókommunikációs rendszer és a vonatvédelmi rendszer egymástól független életciklus-irányítási megközelítését, megkönnyítve egyúttal az új rádiókommunikációs rendszernek az egységes európai vonatbefolyásoló rendszer (ETCS) fedélzeti berendezéseibe történő integrálását, melyek megfelelnek az (EU) 2016/919 rendelet ⁽⁷⁾ A. melléklete 2.3. táblázatában megadott 3. számú előírás-csomagnak (#3).
- (10) Sikeres eredménnyel zárult tanúsítási eljárás esetén sem zárható ki minden esetben annak a lehetősége, hogy egy fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszernek egy pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerrel való érintkezésekor az alrendszerek valamelyike ismételten meghibásodjon vagy bizonyos körülmények között ne működjön az elvárt módon. Ez a nemzeti ellenőrző-irányító és jelző berendezések (pl. térközbiztosítások) eltéréseire, a műszaki tervezési és üzemeltetési szabályokra, az előírások hiányosságaira, az eltérő értelmezésekre, a tervezési hibákra vagy a helytelenül beépített berendezésekre vezethető vissza. Ezért szükség lehet olyan ellenőrzések elvégzésére, amelyek igazolják az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek műszaki összeegyeztethetőségét a jármű felhasználási területén. Amennyiben szükség van ilyen ellenőrzésekre, azt ideiglenes intézkedésnek kell tekinteni, amely növeli az alrendszerek közötti műszaki összeegyeztethetőségre vonatkozó bizonyosságot. Ezenkívül helyénvaló, ha az említett ellenőrzésekre vonatkozó eljárást az (EU) 2016/919 rendelet határozza meg. Az ezen ellenőrzésekre alkalmazandó elveknek mindenekelőtt átláthatóknak kell lenniük és elő kell készíteniük a további harmonizációt. Prioritást élvez az a lehetőség, hogy a szóban forgó ellenőrzésekre a pályahálózat-működtető által rendelkezésre bocsátandó pálya menti összeállítást reprezentáló laboratóriumban kerüljön sor.
- (11) Az ellenőrzések minimális szintre való korlátozása érdekében az egyes tagállamoknak célszerű támogatniuk az infrastruktúrájukon belüli harmonizációt. Ezen elv alapján a rádiókommunikáció tekintetében tagállamonként csak egyetlen összeegyeztethetőségi vizsgálatgyűjtést (egy hangátviteli és egy adatátviteli vizsgálatot) kell előírni tagállamonként, amennyiben arra egyáltalán szükség van.
- (12) A lehető legrövidebb időn belül mérlegelni kell a szükséges lépéseket a műszaki összeegyeztethetőséggel kapcsolatos bizonyosság növelése, valamint azon vizsgálatok vagy ellenőrzések csökkentése és felszámolása érdekében, amelyek a fedélzeti egységeknek az európai vasúti forgalomirányítási rendszerhez tartozó különböző pálya menti berendezésekkel való műszaki összeegyeztethetőségének bizonyítására szolgálnak. Ezért az Ügynökség értékeli a mögöttes technikai eltéréseket és meghatározza azokat a szükséges lépéseket, amelyekkel a fedélzeti egységek és a különböző pálya menti berendezések műszaki összeegyeztethetőségének bizonyításával kapcsolatos vizsgálatok vagy ellenőrzések felszámolhatók.
- (13) Egyes ÁME-k átmeneti intézkedéseket írhatnak elő a vasúti ágazat versenyképességének megőrzése, valamint a jogi keret túlságosan gyakori módosításaiból eredő indokolatlan költségek elkerülése érdekében. Ezek az átmeneti intézkedések az adott ÁME alkalmazásának kezdőnapján alkalmazandók a teljesítés alatt álló szerződésekre és az előrehaladott állapotában lévő projektekre. Amíg ezek az átmeneti intézkedések alkalmazandók, nem szükséges az (EU) 2016/797 irányelv 7. cikke (1) bekezdésének alkalmazására irányuló kérelmet benyújtani. Amint az átmeneti intézkedések hatályukat veszítik, az ÁME-k valamely részének vagy egészének alkalmazása alóli mentesülést kérelmezőknek be kell nyújtaniuk kérelmüket az (EU) 2016/797 irányelv 7. cikkének (1) bekezdésének megfelelően. Az ilyen kérések azonban csak kellően indokolt esetben alapulhatnak az (EU) 2016/797 irányelv 7. cikke (1) bekezdésének a) pontján.

⁽⁷⁾ 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.).

- (14) Az (EU) 2016/797 irányelv és az (EU) 2018/545 bizottsági végrehajtási rendelet ⁽⁸⁾ az Ügynökséget határozza meg engedélyező szervként. Ezen túlmenően az (EU) 2018/545 végrehajtási rendelet meghatározza a meglévő járműtípusok módosítása esetén alkalmazandó eljárást is, különösen a járműtípus-változatok és a járműtípus-változatok kivitelei esetében. Az Ügynökségnek az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartásában (ERATV) szereplő adatok bejegyzésében betöltött szerepét és az engedélyező szervezeteknek a járműtípus-változatokat és járműtípus-változatok kiviteleit érintő feladatait ennek megfelelően módosítani kell.
- (15) A 321/2013/EU, az 1302/2014/EU és az (EU) 2016/919 rendeletnek figyelembe kell vennie a mobil alrendszerek forgalombahozatali eljárásában bekövetkezett, az (EU) 2016/797 irányelv 20–26. cikkében előírtak szerinti változásokat. Az ÁME-knak ezért fel kell sorolniuk a járműtípus azonosításához használt alapvető konstrukciós jellemzőket, és meg kell határozniuk az azokat befolyásoló változásokra vonatkozó követelményeket. Az ERATV-paramétereket ennek megfelelően módosítani kell.
- (16) Az (EU) 2017/1474 határozat értelmében az ÁME-knak meg kell adniuk, hogy újra be kell-e jelenteni azokat a megfelelőségértékelő szervezeteket, amelyeket az ÁME egy korábbi változata alapján jelentettek be, valamint hogy egyszerűsített bejelentési eljárást kell-e alkalmazni. Ez a rendelet kevés számú változást ír elő, ezért nem szükséges az ÁME-k egy korábbi változata alapján bejelentett szervezeteket újbóli bejelentése.
- (17) Ez a rendelet az átjárhatósági műszaki előírásokat az uniós vasúti rendszeren belüli kölcsönös átjárhatóság további előmozdítása, a nemzetközi vasúti szállítás javítása és fejlesztése, a belső piac fokozatos megteremtéséhez való hozzájárulás és az ÁME-k alapvető követelmények tekintetében történő kiegészítése érdekében módosítja. Lehetővé teszi a 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁹⁾ és az (EU) 2016/797 irányelvben foglalt célkitűzések elérését és az itt rögzített alapvető követelményeknek való megfelelést. Ezért e rendeletnek közvetlenül alkalmazandónak kell lennie minden tagállamban, beleértve azokat a tagállamokat is, amelyek az (EU) 2016/797 irányelv 57. cikke (2) bekezdésének megfelelően értesítették az Ügynökséget és a Bizottságot arról, hogy meghosszabbították az átültetési időszakot, és így legkésőbb 2020. június 15-ig továbbra is alkalmazzák a 2008/57/EK irányelvet. A 2008/57/EK irányelv hatálya alatt működő azon bejelentett tagállami szervezetek számára, amelyek meghosszabbították az átültetési időszakot, e rendeletnek megfelelően lehetővé kell tenni az EK-tanúsítvány kibocsátását, amennyiben az alapításuk szerinti tagállamban a 2008/57/EK irányelv alkalmazandó.
- (18) 2015. december 17-én, 2016. január 6-án és 2017. november 14-én az Ügynökség három ajánlást adott ki az 1302/2014/EU rendelet módosítására, amelyek a – nem csak bizonyos nemzeti hálózatokra érvényes – forgalombahozatali engedélyek feltételeire, a nyitott kérdések lezárására, a biztonsági szempontból kritikus alkatrészekre vonatkozó követelményekre, valamint az automatikusan változtatható nyomtávú rendszerekre vonatkozó rendelkezések felülvizsgálatára vonatkoznak.
- (19) 2016. április 11-én az Ügynökség ajánlást adott ki a 321/2013/EU rendeletnek a nyitott kérdések lezárása tekintetében történő módosítása céljából.
- (20) 2017. október 4-én az Ügynökség ajánlást adott ki az 1299/2014/EU rendeletnek a nyitott kérdések lezárása tekintetében történő módosítása céljából.
- (21) 2018. július 19-én az Ügynökség ajánlást adott ki a 321/2013/EU rendelet, az 1302/2014/EU rendelet és a 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozat ⁽¹⁰⁾ módosítására, amely egyrészt a mobil alrendszerek forgalombahozatali eljárásában bekövetkezett változásokat (beleértve a jármű-útvonal kompatibilitásnak a jármű engedélyezése utáni és az engedélyezett járművek első használatát megelőző vizsgálatát), másrészt a már meglévő alrendszerekre és járművekre (különösen azok korszerűsítése és felújítása esetén) vonatkozó rendelkezéseket érinti.
- (22) 2018. október 19-én az Ügynökség ajánlást adott ki az (EU) 2016/919 rendelet módosítására, amely egyrészt a mobil alrendszerek forgalombahozatali eljárásában bekövetkezett változásokat (beleértve a jármű-útvonal kompatibilitásnak az engedélyezett járművek első használatát megelőző vizsgálatát), másrészt a már meglévő alrendszerekre és járművekre (különösen azok korszerűsítése és felújítása esetén) vonatkozó rendelkezéseket érinti.
- (23) 2018. november 15-én az Ügynökség ajánlást adott ki az 1303/2014/EU rendeletnek az (EU) 2016/797 irányelvhez való hozzáigazítás miatti változások tekintetében történő módosítása céljából.

⁽⁸⁾ 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.).

⁽⁹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/57/EK irányelve (2008. június 17.) a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 191., 2008.7.18., 1. o.).

⁽¹⁰⁾ A Bizottság 2011/665/EU végrehajtási határozata (2011. október 4.) az engedélyezett vasúti jármű-típusok európai nyilvántartásáról (HL L 264., 2011.10.8., 32. o.).

- (24) 2018. november 29-én az Ügynökség ajánlást adott ki az 1299/2014/EU rendeletnek és az 1301/2014/EU rendeletnek az (EU) 2016/797 irányelvhez való hozzáigazítás miatti változások tekintetében történő módosítása céljából.
- (25) A 321/2013/EU, az 1299/2014/EU, az 1301/2014/EU, az 1302/2014/EU, az 1303/2014/EU és az (EU) 2016/919 rendeletet, valamint a 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozatot ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (26) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2016/797 irányelv 51. cikkének (1) bekezdése szerint létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 321/2013/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. a 2. cikk (1) bekezdésében „a 2008/57/EK irányelv II. mellékletének 2.7. pontjában” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) II. mellékletének 2.7. pontjában” hivatkozás lép;

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/797 irányelve (2016. május 11.) a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 138., 2016.5.26., 44. o.).

2. a 3. cikkben a második albekezdés a következőképpen módosul:

a) az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) ha azokat e rendelet melléklete 7.2.2. pontjának megfelelően felújították vagy korszerűsítették”;

b) a c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) tekintettel a melléklet C. függelékének 5. pontjában ábrázolt »GE« jelölésre, a meglévő járműállomány azon teherkocsijai, amelyeket a 2009/107/EK határozattal módosított 2006/861/EK bizottsági határozat vagy a 2009/107/EK és 2012/464/EU határozattal módosított 2006/861/EK határozat szerint engedélyeztek, és megfelelnek a 2009/107/EK határozat 7.6.4. pontjában foglalt feltételeknek, bármilyen további – harmadik fél által végzett – értékelés vagy forgalombahozatali engedély nélkül is megkaphatják ezen »GE« jelölést. E jelölésnek az üzemben lévő teherkocsikon való használatáért továbbra is a vasúti társaság felelős.”;

3. a 4. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az A. függelékben meghatározott nyitott kérdések tekintetében az (EU) 2016/797 irányelv alapvető követelményeinek való megfelelés hitelesítése kapcsán teljesítendő feltételek azon tagállam hatályban lévő nemzeti szabályai által meghatározott feltételek, amely részét alkotja a járművek e rendelet szerinti felhasználási területének”;

b) a (2) bekezdés c) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„c) a nyitott kérdések tekintetében a megfelelőségértékelési és hitelesítési eljárások elvégzésére kijelölt szervezetek”;

4. a 5. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A melléklet 7.3. pontjában meghatározott különleges esetek tekintetében az (EU) 2016/797 irányelv alapvető követelményeinek való megfelelés hitelesítése kapcsán teljesítendő feltételek a melléklet 7.3. pontjában meghatározott, vagy azon tagállam hatályban lévő nemzeti szabályai által meghatározott feltételek, amely részét alkotja a járművek e rendelet szerinti felhasználási területének”;

b) a (2) bekezdés c) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„c) a melléklet 7.3. pontjában meghatározott különleges esetek tekintetében a megfelelőségértékelési és hitelesítési eljárások elvégzésére kijelölt szervezetek”;

5. a 8. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A melléklet 6.3. pontjában meghatározott rendelkezések teljesülése esetén a 2024. január 1-jén végződő átmeneti időszak alatt EK hitelesítési tanúsítvány állítható ki olyan alrendszerek tekintetében, amelyek EK megfelelőségi nyilatkozattal vagy EK alkalmazhatósági nyilatkozattal nem rendelkező, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket tartalmaznak.”;

b) az (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, nem hitelesített rendszerelemeket alkalmazó alrendszer gyártásának vagy korszerűsítésének/felújításának – a forgalomba hozatalt is beleértve – az (1) bekezdés szerinti átmeneti időszakon belül be kell fejeződnie.”;

c) a (3) bekezdés b) pontjában „a 2004/49/EK irányelv 18. cikkében” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 19. cikkében” hivatkozás lép;

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/798 irányelve (2016. május 11.) a vasútbiztonságról (HL L 138., 2016.5.26., 102. o.).

d) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A 2015. január 1-jén végződő átmeneti időszak után a »zárjelző« kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, újonnan létrehozott elemeinek rendelkezniük kell a szükséges EK megfelelőségi nyilatkozattal.”;

6. a 8a. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A melléklet 6.3. szakaszának sérelme nélkül a 2024. január 1-jén végződő átmeneti időszakban EK-hitelesítési tanúsítvány kiadható olyan, a »futófelületi fékekhez tartozó súrlódó elem« kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemnek megfelelő alkatrészeket tartalmazó alrendszerre, amely nem rendelkezik EK-megfelelőségi nyilatkozattal, feltéve, hogy teljesülnek a következő feltételek:

a) az alkatrészt e rendelet alkalmazása előtt gyártották; valamint

b) a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet már használták olyan alrendszerben, amelyet legalább egy tagállamban még e rendelet alkalmazása előtt jóváhagytak és forgalomba hoztak.”;

b) az (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az átjárhatóságot lehetővé tevő, nem hitelesített rendszerelemeket alkalmazó alrendszerek gyártásának, korszerűsítésének vagy felújításának – a forgalomba hozatal engedélyezését is beleértve – az (1) bekezdés szerinti átmeneti időszak lejáratá előtt be kell fejeződnie.”;

c) a (3) bekezdés b) pontjában „a 2004/49/EK irányelv 18. cikkében” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/798 irányelv 19. cikkében” hivatkozás lép;

7. a 8c. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés b) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„b) a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet már használták olyan alrendszerben, amelyet legalább egy tagállamban már a jóváhagyási időszakának lejáratá előtt jóváhagytak és forgalomba hoztak.”;

b) az (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az átjárhatóságot lehetővé tevő, nem hitelesített rendszerelemeket alkalmazó alrendszerek gyártásának, korszerűsítésének vagy felújításának – a forgalomba hozatal engedélyezését is beleértve – az (1) bekezdés szerinti átmeneti időszak lejáratá előtt be kell fejeződnie.”;

c) a (3) bekezdés b) pontjában „a 2004/49/EK irányelv 18. cikkében” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/798 irányelv 19. cikkében” hivatkozás lép;

8. a 9. cikk a következőképpen módosul:

„A 2006/861/EK határozatnak megfelelően kiállított, új járműre vonatkozó hitelesítési nyilatkozat és/vagy típusmegfelelőségi nyilatkozat a 2017. január 1-jéig tartó átmeneti időszak végéig tekinthető érvényesnek.”;

9. a 10a. cikk a következőképpen módosul:

- a) a (4) bekezdésben „a 2008/57/EK irányelv 6. cikke” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 5. cikke” hivatkozás lép;
- b) az (5) bekezdésben „a 2008/57/EK irányelv” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv” hivatkozás lép;

10. a melléklet e rendelet I. mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

Az 1299/2014/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. a 2. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdésben „a 2008/57/EK irányelv I. mellékletének 2.1. pontjában” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) II. mellékletének 2.1. pontjában” hivatkozás lép;

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/797 irányelve (2016. május 11.) a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 138., 2016.5.26., 44. o.).

- b) a (3) bekezdésben „a 2008/57/EK irányelv 20. cikke” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 18. cikke” hivatkozás lép;
- c) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Az ÁME az (EU) 2016/797 irányelv I. mellékletében leírt uniós vasúti rendszer hálózatára alkalmazandó, kivételt képeznek az (EU) 2016/797 irányelv 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében említett esetek.”;

2. a 3. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az e rendelet mellékletének R. függelékében nyitott kérdésként meghatározott szempontok tekintetében az (EU) 2016/797 irányelv III. melléklete szerinti alapvető követelményeknek való megfelelés hitelesítése kapcsán teljesítendő feltételek azon tagállam hatályban lévő nemzeti szabályai által meghatározott feltételek, amely az e rendeletben szabályozott alrendszer üzembe helyezését engedélyezi.”;

- b) a (2) bekezdés c) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„c) a nyitott kérdések tekintetében a megfelelőségértékelési és hitelesítési eljárások elvégzésére kijelölt szervezetek”;

3. a 4. cikk a következőképpen módosul:

- az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A melléklet 7.7. pontjában meghatározott különleges esetek tekintetében az (EU) 2016/797 irányelv III. melléklete szerinti alapvető követelményeknek való megfelelés hitelesítése kapcsán teljesítendő feltételek a melléklet 7.7. pontjában meghatározott, vagy azon tagállam hatályban lévő nemzeti szabályai által meghatározott feltételek, amely az e rendeletben szabályozott alrendszer üzembe helyezését engedélyezi”;

4. a (2) bekezdés c) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„c) a melléklet 7.7. pontjában meghatározott különleges esetek tekintetében a megfelelőségértékelési és hitelesítési eljárások elvégzésére kijelölt szervezetek”;

5. a 7. cikk (3) bekezdése a következőképpen módosul:

- a) az a) pontban „a 2008/57/EK irányelv 18. cikke” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikke” hivatkozás lép;
- b) a b) pontban „a 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 16. cikke (2) bekezdésének c) pontja” és „a 2004/49/EK irányelv 18. cikkében” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/798 irányelv 16. cikke (2) bekezdésének d) pontja”, illetve „az (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 19. cikkében” hivatkozás lép;

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/798 irányelve (2016. május 11.) a vasútbiztonságról (HL L 138., 2016.5.26., 102. o.).

6. a 9. cikk (2) bekezdését el kell hagyni;
7. a 10. cikk a következőképpen módosul:
 - a) a (4) bekezdésben „a 2008/57/EK irányelv 6. cikke” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 5. cikke” hivatkozás lép;
 - b) az (5) bekezdésben „a 2008/57/EK irányelv” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv” hivatkozás lép;
8. a melléklet e rendelet II. mellékletének megfelelően módosul.

3. cikk

Az 1301/2014/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. a 2. cikk a következőképpen módosul:
 - a) az (1) bekezdésben „a 2008/57/EK irányelv II. melléklete 2.2. pontjában” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) II. mellékletének 2.2. pontjában” hivatkozás lép;

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/797 irányelve (2016. május 11.) a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 138., 2016.5.26., 44. o.).
 - b) a (3) bekezdésben „a 2008/57/EK irányelv 20. cikke” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 18. cikke” hivatkozás lép;
 - c) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Az ÁME az (EU) 2016/797 irányelv I. mellékletében leírt uniós vasúti rendszer hálózatára alkalmazandó, kivételt képeznek az (EU) 2016/797 irányelv 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében említett esetek.”;
2. a 4. cikk a következőképpen módosul:
 - a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A melléklet 7.4.2. pontjában meghatározott különleges esetek tekintetében az (EU) 2016/797 irányelv III. melléklete szerinti alapvető követelményeknek való megfelelés hitelesítése kapcsán teljesítendő feltételek a melléklet 7.4.2. pontjában meghatározott, vagy azon tagállam hatályban lévő nemzeti szabályai által meghatározott feltételek, amely az e rendeletben szabályozott alrendszer üzembe helyezését engedélyezi”;
 - b) a (2) bekezdés c) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„c) a melléklet 7.4.2. pontjában meghatározott különleges esetek tekintetében a megfelelőségértékelési és hitelesítési eljárások elvégzésére kijelölt szervezetek”;
3. a 7. cikk (3) bekezdése a következőképpen módosul:
 - a) az a) pontban „a 2008/57/EK irányelv 18. cikke” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikke” hivatkozás lép;
 - b) a b) pontban „a 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 16. cikke (2) bekezdésének c) pontja” és „a 2004/49/EK irányelv 18. cikkében” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/798 irányelv 16. cikke (2) bekezdésének d) pontja”, illetve „az (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 19. cikkében” hivatkozás lép;

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/798 irányelve (2016. május 11.) a vasútbiztonságról (HL L 138., 2016.5.26., 102. o.).
4. a 9. cikk (2) bekezdését el kell hagyni;
5. a 10. cikk a következőképpen módosul:
 - a) a (4) bekezdésben „a 2008/57/EK irányelv 6. cikke” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 5. cikke” hivatkozás lép;
 - b) az (5) bekezdésben „a 2008/57/EK irányelv” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv” hivatkozás lép;
6. a melléklet e rendelet III. mellékletének megfelelően módosul.

4. cikk

Az 1302/2014/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. a 2. cikk (1) bekezdésében „a 2008/57/EK irányelv II. mellékletének 2.7. pontjában” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) II. mellékletének 2.7. pontjában” hivatkozás lép;

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/797 irányelve (2016. május 11.) a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 138., 2016.5.26., 44. o.).

2. a 3. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az ÁME nem vonatkozik az uniós vasúti rendszer azon meglévő járműveire, amelyek 2015. január 1-jén valamely tagállam teljes hálózatán vagy annak egy részén már üzemelnek, kivéve, ha azokat a melléklet 7.1.2. pontjával összhangban felújítják vagy korszerűsítik.”;

3. a 4. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A melléklet I. függelékében nyitott kérdésként meghatározott szempontok tekintetében az (EU) 2016/797 irányelv III. melléklete szerinti alapvető követelményeknek való megfelelés hitelesítése kapcsán teljesítendő feltételek azon tagállamok hatályban lévő nemzeti szabályai által meghatározott feltételek, amelyek részét alkotják a járművek e rendelet szerinti felhasználási területének”;

- b) a (2) bekezdés c) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„c) a nyitott kérdések tekintetében a megfelelőségértékelési és hitelesítési eljárások elvégzésére kijelölt szervezetek”;

4. a 5. cikk a következőképpen módosul:

- az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A melléklet 7.3. pontjában meghatározott különleges esetek tekintetében az (EU) 2016/797 irányelv III. melléklete szerinti alapvető követelményeknek való megfelelés hitelesítése kapcsán teljesítendő feltételek a melléklet 7.3. pontjában meghatározott, vagy azon tagállamok hatályban lévő nemzeti szabályai által meghatározott feltételek, amelyek részét alkotják a járművek e rendelet szerinti felhasználási területének”;

5. a (2) bekezdés c) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„c) a melléklet 7.3. pontjában meghatározott különleges esetek tekintetében a megfelelőségértékelési és hitelesítési eljárások elvégzésére kijelölt szervezetek”;

6. a 8. cikk (3) bekezdése a következőképpen módosul:

- a) az a) pontban „a 2008/57/EK irányelv 18. cikke” és „a 2004/49/EK irányelv 16. cikke (2) bekezdésének c) pontja” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikke” hivatkozás lép;

- b) a b) pontban „a 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 16. cikke (2) bekezdésének c) pontja” és „a 2004/49/EK irányelv 18. cikkében” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/798 irányelv 16. cikke (2) bekezdésének d) pontja”, illetve „az (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 19. cikkében” hivatkozás lép;

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/798 irányelve (2016. május 11.) a vasútbiztonságról (HL L 138., 2016.5.26., 102. o.).

7. a 9. cikkben „a 2008/57/EK irányelv 16–18. cikkében” és a „2008/57/EK irányelv 26. cikkében” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 13–15. cikkében”, illetve az „(EU) 2016/797 irányelv 24. cikkében” hivatkozás lép;

8. a 10. cikk a következőképpen módosul:

- a) a (4) bekezdésben „a 2008/57/EK irányelv 6. cikke” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 5. cikke” hivatkozás lép;

- b) az (5) bekezdésben „a 2008/57/EK irányelv” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv” hivatkozás lép;

9. a 11. cikk az alábbi (3) bekezdéssel egészül ki:

„(3) E rendelet mellékletének 7.1.3.1. pontja nem vonatkozik a 2028. december 31. után forgalomba hozott járművekre. Az említett időpont után forgalomba hozott járműveknek meg kell felelniük az e rendelet mellékletének 4., 5. és 6. pontjában foglaltaknak.”

10. a 11. cikk az alábbi (4) bekezdéssel egészül ki:

„(4) A tagállamok csak kellően indokolt esetben engedélyezhetik a kérelmezőknek, hogy az (EU) 2016/797 irányelv 7. cikke (1) bekezdése a) pontjának értelmében ne alkalmazzák e rendelet valamely részét vagy egészét olyan projektek esetében, amelyeknél a melléklet 7.1.1.2. vagy 7.1.3.1. pontja alkalmazásának lehetősége fennáll vagy megszűnt. A melléklet 7.1.1.2. vagy 7.1.3.1. szakaszának alkalmazása nem teszi szükségessé az (EU) 2016/797 irányelv 7. cikke (1) bekezdése a) pontjának alkalmazását.”;

11. a melléklet e rendelet IV. mellékletének megfelelően módosul.

5. cikk

Az 1303/2014/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. a 2. cikkben „a 2008/57/EK irányelv II. mellékletében” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) II. mellékletében” hivatkozás lép;

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/797 irányelve (2016. május 11.) a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 138., 2016.5.26., 44. o.).

2. a 4. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A melléklet 7.3. pontjában meghatározott különleges esetek tekintetében az (EU) 2016/797 irányelv III. melléklete szerinti alapvető követelményeknek való megfelelés hitelesítése kapcsán teljesítendő feltételek a melléklet 7.3. pontjában meghatározott, vagy azon tagállam hatályban lévő nemzeti szabályai által meghatározott feltételek, amely az e rendeletben szabályozott helyhez kötött alrendszerek üzembe helyezését engedélyezi vagy amely részét alkotja a járművek e rendelet szerinti felhasználási területének”;

b) a (2) bekezdés c) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„c) a melléklet 7.3. pontjában meghatározott különleges esetek tekintetében a megfelelőségértékelési és hitelesítési eljárások elvégzésére kijelölt szervezetek”;

3. a 8. cikk a következőképpen módosul:

a) a (4) bekezdésben „a 2008/57/EK irányelv 6. cikke” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 5. cikke” hivatkozás lép;

b) az (5) bekezdésben „a 2008/57/EK irányelv” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv” hivatkozás lép;

4. a melléklet e rendelet V. mellékletének megfelelően módosul.

6. cikk

Az (EU) 2016/919 rendelet a következőképpen módosul:

1. a 2. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„1. Az ÁME a vasúti rendszer részét képező, az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) II. mellékletének 2.3., illetve 2.4. pontjában meghatározott valamennyi új, korszerűsített vagy felújított, pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszere és fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszere alkalmazandó. A melléklet 7.2.1a. pontja a meglévő fedélzeti alrendszer valamennyi változására alkalmazandó.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/797 irányelve (2016. május 11.) a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 138., 2016.5.26., 44. o.);

- b) a (2) bekezdésben „a 2008/57/EK irányelv 20. cikkével vagy” szavakat el kell hagyni;
- c) a (3) bekezdést el kell hagyni;
2. a 3. cikk (1) bekezdésében „a 2008/57/EK irányelv 17. cikkének (3) bekezdésével” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 14. cikkével” hivatkozás lép;
3. az 5. cikket el kell hagyni;
4. a 6. cikk a következőképpen módosul:
- a) a (2) bekezdésben „a 2008/57/EK irányelv 13. és 18. cikke” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 10. és 15. cikke” hivatkozás lép;
- b) a (3) bekezdésben „a 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 16. cikke” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 16. cikke” hivatkozás lép.
- (*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/797 irányelve (2016. május 11.) a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 138., 2016.5.26., 102. o.);
5. a 9. cikk a következőképpen módosul:
- a) a (4) bekezdésben „a 2008/57/EK irányelv 29. cikkének (1) bekezdésében” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 51. cikkének (1) bekezdésében” hivatkozás lép;
- b) az (5) bekezdésben „a 2012/88/EU határozat 7.3.2.1., 7.3.2.2. és 7.3.2.3. pontjának” hivatkozás helyébe az „az (EU) 2017/6 bizottsági végrehajtási rendelet (*) 2. cikke (1) bekezdésének és e rendelet melléklete 7.4.1.1. pontjának” hivatkozás lép
- (*) A Bizottság (EU) 2017/6 végrehajtási rendelete (2017. január 5.) az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer európai megvalósítási tervéről (HL L 3., 2017.1.6., 6. o.);
6. a 10. és a 11. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„10. cikk

Hibák javítása

Amennyiben olyan hibákra derül fény, amelyek nem teszik lehetővé a rendszer rendes működését, az Ügynökség hivatalból vagy a Bizottság kérésére haladéktalanul meghatározza a kijavításokra szolgáló lehetséges megoldásokat, valamint egy arra vonatkozó értékelést, hogy a hibák hogyan befolyásolják a megvalósítás alatt lévő ERTMS összeegyeztethetőségét és stabilitását. Ilyen esetekben az Ügynökség véleményt küld a Bizottságnak az ilyen megoldásokról és értékelésről. A Bizottság az (EU) 2016/797 irányelv 51. cikkének (1) bekezdésében említett bizottság segítségével elemzi az Ügynökség véleményét, és javasolhatja az Ügynökség véleményében megadott megoldások alkalmazását az ÁME következő felülvizsgálatáig.

11. cikk

Az ERTMS tekintetében gyökeres változást előidéző tényezők (game changer)

(1) A Bizottság – figyelembe véve a Shift2Rail és az Ügynökség észrevételeit – 2021 júniusáig jelentést készít a következő generációs kommunikációs rendszer meghatározásáról. A jelentésnek tartalmaznia kell a szóban forgó rendszerre történő átállásra vonatkozó feltételeket és lehetséges stratégiákat, és kellő figyelmet kell fordítania a rendszer- és spektrumkövetelmények együttes meglétére.

(2) Amennyiben az Ügynökség véleményt bocsátott ki az ERTMS tekintetében gyökeres változást előidéző – az ERA-REP-150 dokumentumban megnevezett – valamely tényezőre (game changer) vonatkozó előírásokról szóló közzététel-tervezettel kapcsolatban, a szállítók és a végrehajtás kezdeti szakaszában részt vevők alkalmazzák kísérleti projektjeikben ezeket az előírásokat, és erről tájékoztatják az Ügynökséget.”;

7. a szöveg a következő 11a. cikkel egészül ki:

„11a. cikk

Az ERTMS kompatibilitása és jövőbeli felülvizsgálata

(1) Az Ügynökség 2020. június 1-jéig jelentést küld a Bizottságnak az ETCS-rendszer kompatibilitásának (ESC) és a rádiórendszer kompatibilitásának (RSC) megvalósításáról. A jelentésnek ismertetnie kell az ESC és az RSC különböző típusainak értékelését, valamint az ESC- és RSC-típusok közötti mögöttes technikai eltérések csökkentésének lehetőségét. Az Ügynökséget a tagállamok látják el az elemzés összeállításához szükséges információkkal.

(2) 2021. december 1-jéig a Bizottság – az Ügynökség észrevételei alapján – meghatározza azokat a szükséges lépéseket, amelyekkel a fedélzeti egységek és a különböző ERTMS pálya menti berendezések műszaki összeegyeztethetőségének bizonyításával kapcsolatos vizsgálatok vagy ellenőrzések felszámolhatók, mindenekelőtt a műszaki tervezési és üzemeltetési szabályok tagállami és tagállamok közötti harmonizációja érdekében. A Bizottságot és az Ügynökséget a tagállamok látják el az elemzés összeállításához szükséges információkkal.

(3) Az Ügynökség 2020. december 1-jéig jelentést küld a Bizottságnak arról, hogy milyen lehetőségek kínálóznak a pálya menti és a járművön lévő ellenőrző-irányító és jelző rendszer további architektúra-elemeinek bevonására, különösen az időtálló tervezés, a legkorszerűbb technológia alkalmazásának elősegítése és a visszamenőleges kompatibilitás biztosítása érdekében.”;

8. az 13. cikk a következő (2) és (3) bekezdéssel egészül ki:

„(2) A tagállamok csak kellően indokolt esetben engedélyezhetik a kérelmezőknek, hogy az (EU) 2016/797 irányelv 7. cikke (1) bekezdése a) pontjának értelmében ne alkalmazzák a melléklet 7.4.2.1. pontját olyan projektek esetében, amelyeknél a melléklet 7.4.2.3. pontja alkalmazásának lehetősége fennáll vagy megszűnt. A melléklet 7.4.2.3. pontjának alkalmazása nem teszi szükségessé az (EU) 2016/797 irányelv 7. cikke (1) bekezdése a) pontjának alkalmazását.

(3) A melléklet 6.1.2.4. és 6.1.2.5. pontjának sérelme nélkül, a kérelmezők továbbra is alkalmazhatják az (EU) 2016/919 rendelet eredeti változatának rendelkezéseit (és a vonatkozó ügynökségi véleményeket), amennyiben kérelemzik az alábbiak engedélyezését:

- a) azon pálya menti projektek, amelyek e rendelet hatálybalépésének időpontjában előrehaladott állapotban vannak, és
- b) azon fedélzeti projektek, amelyeket az A. melléklet A.2. táblázatában megadott 2. vagy 3. számú ERTMS-előíráscsomag (#2 vagy #3) szerint fejlesztettek ki, és e rendelet hatálybalépésének időpontjában előrehaladott állapotban vannak”;

9. a melléklet e rendelet VII. mellékletének megfelelően módosul.”

7. cikk

A 2011/665/EU végrehajtási határozat a következőképpen módosul:

1. a szöveg a következő 2a. cikkel egészül ki:

„2a. cikk

Az Ügynökség által beillesztendő információk

Az Ügynökség beilleszti az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartásába az e határozat II. mellékletében meghatározott információkat a járműtípust vagy járműtípus-változatot érintő, általa kiadott engedélyekre, illetve a járműtípus vagy járműtípus-változat új kivitelére vonatkozóan, összhangban az (EU) 2018/545 bizottsági végrehajtási rendelet (*) 50. cikkével.

(*) 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.);

2. a 3. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok biztosítják, hogy a nemzeti biztonsági hatóságok rendelkezésre bocsássák az e határozat II. mellékletében meghatározott információkat a járműtípust vagy járműtípus-változatot érintő, általuk kiadott engedélyekre, illetve a járműtípus vagy járműtípus-változat új kivételére vonatkozóan, összhangban az (EU) 2018/545 rendelet 50. cikkével.”;

3. a 4. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„4. cikk

Korlátozási kódok

Valamennyi tagállamban harmonizált korlátozási kódok alkalmazandók.

A harmonizált korlátozási kódok jegyzéke az (EU) 2018/1614 bizottsági végrehajtási határozatban (*) említett jegyzék.

(*) 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.);

4. az I. melléklet e rendelet VIII. mellékletének megfelelően módosul.
5. a II. melléklet helyébe e rendelet IX. melléklete lép.

8. cikk

Az 1299/2014/EU és az 1303/2014/EU rendeletnek megfelelően minden tagállam frissíti a vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME és a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME nemzeti végrehajtási tervét. A naprakésszé tett végrehajtási tervet minden tagállam 2020. január 1-jéig eljuttatja a többi tagállamhoz és a Bizottsághoz.

9. cikk

(1) A 321/2013/EU, az 1299/2014/EU, az 1301/2014/EU, az 1302/2014/EU, az 1303/2014/EU és az (EU) 2016/919 rendelet szerinti megfelelőségértékelő szervezetek bejelentése az említett rendeletek e rendelettel módosított változata alapján is érvényes marad.

(2) A 2008/57/EK irányelvnek megfelelően bejelentett megfelelőségértékelő szervezetek e rendeletnek megfelelően a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek használata tekintetében kibocsáthatnak EK-hitelesítési tanúsítványt és EK-megfelelőségi vagy -alkalmazhatósági tanúsítványt, amennyiben az alapításuk szerinti tagállamban a 2008/57/EK irányelv alkalmazandó az (EU) 2016/797 irányelv 57. cikkének (2) bekezdésével összhangban legkésőbb 2020. június 15-ig.

10. cikk

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

Ezt a rendeletet 2019. június 16-tól kell alkalmazni.

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

Kelt Brüsszelben, 2019. május 16-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER

I. MELLÉKLET

A 321/2013/EU rendelet melléklete a következőképpen módosul:

1. az 1., 1.3., 3., 4.1., 4.2.1., 4.7., 5.1. és 6.1.2.3. pontban „a 2008/57/EK irányelv” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv” hivatkozás lép;
2. az 1.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.2. **Területi hatály**

Ezen ÁME területi hatálya az (EU) 2016/797 irányelv I. melléklete 1. pontjának megfelelően az Európai Unió teljes vasúti rendszere, figyelembe véve a nyomtávokra vonatkozóan a 2. cikkben meghatározott korlátozásokat.”;

3. a 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2. AZ ALRENDSZER ALKALMAZÁSI KÖRE ÉS MEGHATÁROZÁSA

2.1. **Alkalmazási kör**

Ez az ÁME a 2. cikk szerinti korlátozások figyelembevételével az (EU) 2016/797 irányelv I. mellékletének 2. pontjában következőképpen meghatározott járművekre alkalmazandó: »teherkocsik, ideértve a tehergépkocsik szállítására tervezett járműveket«. A járművek alrendszere ezen részének megjelölése a továbbiakban »teherkocsik«; ez a rész az (EU) 2016/797 irányelv II. melléklete szerinti »gördülőállomány« alrendszerhez tartozik.

Az (EU) 2016/797 irányelv I. mellékletének 2. pontjában meghatározott egyéb járművek ki vannak zárva ezen ÁME alkalmazási köréből; különösen vonatkozik ez a következőkre:

- a) a vasúti infrastruktúra építését és karbantartását szolgáló mobil berendezések
- b) az alábbiak szállítására tervezett járművek:
 - gépjárművek utasaikkal együtt, vagy
 - olyan gépjárművek, amelyek nem szállítanak utasokat, de amelyeket arra terveztek, hogy személyszállító vonatok részét alkossák (autószállítók)
- c) olyan járművek, amelyek:
 - terhelt összeállításban hosszabbá válnak, és
 - esetében a rakomány a járműstruktúra részét képezi.

Megjegyzés: A konkrét esetekhez lásd a 7.1. pontot is.

2.2. **Fogalommeghatározások**

Ezen ÁME az alábbi fogalmakat alkalmazza:

- a) »Egység«: a gördülőállomány jelölésére szolgáló általános megnevezés. Az egység ezen ÁME hatálya alá tartozik, ennek következtében az EK hitelesítési eljárás hatálya alá is.

Az egység a következőkből állhat:

- egy külön üzemeltethető »kocsiból«, amelynek saját kerekeken nyugvó saját kocsikerete van, vagy
- tartósan összekapcsolt, külön-külön nem üzemeltethető »elemek« együtteséből, vagy
- »kompatibilis közúti járműhöz (járművekhez) kapcsolt különálló forgóvázak«, melyek kombinációja sínen való haladásra alkalmas szerelvényt alkot.

- b) »Vonat«: több egységből álló üzemi összeállítás.

- c) »Tervezett üzemállapot«: azon feltételek összessége, amelyek mellett az egységet üzemeltetni kívánják, és ezek műszaki határai. A tervezett üzemállapot átfogóbb lehet ezen ÁME előírásainál annak érdekében, hogy az egységeket ugyanazon vonat részeként lehessen használni a hálózaton a vasúttársaság biztonsági-rányítási rendszerének megfelelően.»;

4. a 3. pont 1. táblázatában a 4.2.3.6.6. sor helyébe a következő szöveg lép:

| | | | | | | |
|-------------|---|------------------------------|------|--|--|-------|
| „4.2.3.6.6. | Automatikusan változtatható nyomtávú rendszerek | 1.1.1., 1.1.2., 1.1.3. | 1.2. | | | 1.5.” |
|-------------|---|------------------------------|------|--|--|-------|

5. a 4.2.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.2.2.2. A kocsiszekrény szerkezetét, a berendezések tartozékait, az emelési és felbakolási pontokat úgy kell megtervezni, hogy az EN 12663-2:2010 szabvány 5. fejezetében meghatározott terhelési feltételek mellett ne forduljon elő se repedés, se jelentősebb tartós deformáció vagy törés.

Abban az esetben, ha a kompatibilis közúti járművekhez kapcsolt különálló forgóvázak sínen való haladásra alkalmas szerelvényt alkotnak, a terhelési feltételek – tekintettel bimodális előírásaikra – eltérhetnek a fent említettektől; ekkor a kérelmezőnek következetes előírások alapján le kell írnia az érintett terhelési feltételeket, figyelembe véve a vonatok összetételével, tolatásával és működtetésével kapcsolatos egyedi használati feltételeket.

A megfelelőség bizonyításáról a 6.2.2.1. pont rendelkezik.

Az egységen jelölni kell az emelési és felbakolási pontokat. A jelölésnek meg kell felelnie az EN 15877-1:2012 szabvány 4.5.14. pontjának.

Megjegyzés: Úgy kell tekinteni, hogy a megfelelés 6.2.2.1. pontnak megfelelő bizonyítása kiterjed a csatlakoztatási technikákra is.»;

6. a 4.2.3.1. pont második és harmadik bekezdésében az „EN 15273-2:2009” szöveg helyébe az „EN 15273-2:2013 +A1:2016” szöveg lép;
7. a 4.2.3.1. pontban a „GIC1 vagy GIC2” szöveg helyébe a „GI1 vagy GI2” szöveg lép;
8. a 4.2.3.2. pontban az „EN 15528:2008” szöveg helyébe az „EN 15528:2015” szöveg lép;
9. a 4.2.3.3. pontban „a 2012/88/EU bizottsági határozat (6)” szöveg helyébe „az ERA/ERTMS/033281 rev. 4.0” szöveg lép;
10. a 4.2.3.3. pontban a „(1) HL L 51., 2012.2.23., 1. o.” lábjegyzetet el kell hagyni;
11. a 4.2.3.4. pontban „A fedélzeti berendezés tervezési előírásai és megfelelőségértékelése nyitott kérdést képeznek ebben az ÁME-ban” szöveg helyébe a következő szöveg lép:
- „Ha az egység figyelemmel kísérését fedélzeti berendezéssel kívánják végezni, a következő követelmények alkalmazandók:
- Ennek a berendezésnek ki kell tudnia mutatni az egység bármely tengelycsapágyának meghibásodását.
 - A csapágy állapotát a hőmérsékletének vagy a dinamikus frekvenciájának, illetve más alkalmas csapágyjellemző tulajdonságnak a figyelemmel kíséréssel kell értékelni.
 - Az érzékelőrendszert teljes mértékben az egység fedélzetén kell elhelyezni, és a diagnosztikai üzeneteknek az egység fedélzetén kell elérhetőnek lenniük.
 - A diagnosztikai üzeneteket és elérési módjukat az ezen ÁME 4.4. pontja szerinti üzemeltetési dokumentációban és az ezen ÁME 4.5. pontja szerinti karbantartási szabályokban kell ismertetni.»;
12. a 4.2.3.5.2 pontban „az EN 14363:2005 szabvány 5. fejezetében” szöveg helyébe „az EN 14363:2016 szabvány 4., 5. és 7. fejezetében” szöveg lép;

13. a 4.2.3.6.6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.2.3.6.6. *Automatikusan változtatható nyomtávú rendszerek*

Ez a követelmény olyan egységekre vonatkozik, amelyek a kívánt tengelyállást biztosító nyomtáv szabályzó mechanizmussal rendelkező, automatikusan változtatható nyomtávú rendszerrel vannak felszerelve, ami lehetővé teszi, hogy az egység kompatibilis legyen az ezen ÁME hatálya alá tartozó 1 435 mm-es nyomtávval és egyéb nyomtávokkal azáltal, hogy áthalad egy nyomtáv szabályzó berendezésen.

A kerékpár nyomtáv szabályzó mechanizmusának biztosítania kell a kerék kívánt helyes tengelyállásban való biztonságos rögzítését.

A nyomtáv szabályzó berendezésen való áthaladás után el kell végezni a zárórendszer (zárt vagy nyitott) állásának és a kerekek helyzetének ellenőrzését az alábbi módszerek közül egy vagy több alkalmazásával: szemrevételezés, fedélzeti ellenőrző rendszer vagy infrastruktúra/létesítmény-ellenőrző rendszer. Fedélzeti ellenőrző rendszer alkalmazása esetén lehetővé kell tenni a folyamatos figyelemmel kísérést.

Ha a futómű olyan fékberendezéssel van felszerelve, amelynek helyzete változik a nyomtáv váltás közben, az automatikusan változtatható nyomtávú rendszernek – a kerekekével egyidejűleg – biztosítania kell a szóban forgó fékberendezés helyzetét és a helyes helyzetben való biztonságos zárását.

A kerekek és – adott esetben – a fékberendezés helyes helyzetben való zárásának üzem közbeni hibája esetén tipikusan fennáll a (több halálos áldozattal járó) katasztrófális kimenetelű baleset közvetlen veszélye; tekintettel a meghibásodás következményeinek súlyosságára, igazolni kell, hogy a kockázatot megfelelő szintre korlátozták.

Az automatikusan változtatható nyomtávú rendszer kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem (5.3.4b. pont), és részét képezi a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő kerékpár rendszerelemnek (5.3.2. pont). A megfelelőségértékelési eljárást ezen ÁME 6.1.2.6. pontja (a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem szintje), 6.1.2.2. pontja (biztonsági követelmény) és 6.2.2.4a. pontja (az alrendszer szintje) határozza meg.

Az egységgel kompatibilis nyomtávot fel kell tüntetni a műszaki dokumentációban.

A rendes üzemmódban történő nyomtáv szabályozás leírásának, beleértve az egységgel kompatibilis nyomtáv szabályzó berendezés(ek) típusát (típusait) is, a műszaki dokumentáció részét kell képeznie (lásd még ezen ÁME 4.4. pontját).

Az ezen ÁME más pontjaiban előírt követelmények és megfelelőségértékelések független módon alkalmazandók a kerekek adott nyomtávnak megfelelő helyzeteire, és ennek megfelelően kell dokumentálni őket.”;

14. a 4.2.4.2. pontban „a 352/2009/EK bizottsági rendelet ⁽¹⁾” szöveg helyébe „a 402/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet ⁽¹⁾” szöveg lép;
15. a 4.2.4.2. pontban a „⁽¹⁾ HL L 108., 2009.4.29., 4. o.” lábjegyzet helyébe a „⁽¹⁾ HL L 121., 2013.5.3., 8. o.” lábjegyzet lép;
16. a 4.2.4.3.2.1. pontban az „544-1:2013 UIC tájékoztató” és az „UIC 544-1:2013 szabvány” szöveg helyébe az „UIC 544-1:2014 szabvány” szöveg lép;
17. a 4.2.4.3.2.2. pontban „a rögzítőfék minimális teljesítményét” szöveg helyébe „a minimális rögzítőfékerőt” szöveg lép;
18. a 4.2.4.3.2.2. pontban „a rögzítőfék minimális hatásosságát jelzik az egységen; a jelölés megfelel az EN 15877-1:2012 szabvány 4.5.25. pontjának;” szövegrészt el kell hagyni;
19. a 4.2.5. pontban az „EN 50125-1:1999” szöveg helyébe az „EN 50125-1:2014” szöveg lép;
20. a 4.2.6.2.1. pontban az „EN 50153:2002” szöveg helyébe az „EN 50153:2014” szöveg lép;
21. a 6.2.2.8.4. pontban a „TS 45545-7:2009” szöveg helyébe az „EN 45545-7:2013” szöveg lép;
22. a 4.2.6.2.2. pontban az „EN 50153:2002” szöveg helyébe az „EN 50153:2014” szöveg lép;
23. a 4.2.6.3. pontban „a 2013. január 18-i ERA/TD/2012-04/INT ERA műszaki dokumentum 1.2. verziójának 1. fejezetében megadottakkal (megjelent az ERA honlapján: <http://www.era.europa.eu>)” szöveg helyébe „az EN 16116-2:2013 szabvány 11. ábrájával” szöveg lép;

24. a 4.3.3. pont 7. táblázatában „a 2012/88/EU bizottsági határozat megfelelő pontja A. melléklet, A2. táblázat, 77. jelzőszám” szöveg helyébe a „Hivatkozás: ERA/ERTMS/033281 rev. 4.0” szöveg lép;
25. a 4.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.4. Üzemeltetési szabályok

Az üzemeltetési szabályok kialakítása a vasúttársaság biztonsági irányítási rendszerében rögzített eljárások keretében történik. E szabályok figyelembe veszik az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkének (4) bekezdésében előírt és IV. mellékletében meghatározott műszaki dokumentáció részét képező üzemeltetési dokumentációt.

A biztonsági szempontból kritikus alkatrészek esetében (lásd a 4.5. pontot is) a konkrét üzemeltetési és üzemeltetés-nyomonkövethetőségi követelmények kidolgozása a tervezési fázisban a tervezők/gyártók által, a járművek üzembe helyezése után pedig a tervezők/gyártók és az érintett vasúttársaságok vagy az érintett kocsi-üzembentartók közötti együttműködés keretében történik.

Az üzemeltetési dokumentáció megadja az egység tervezett üzemállapotbeli jellemzőit, amelyek szükségesek a normál módban és az észszerűen előrelátható különböző korlátozott üzemmódokban történő üzemeltetésre vonatkozó szabályok meghatározásához.

Az üzemeltetési dokumentáció a következőkből áll:

- a normál üzemmód leírása, ideértve az egység üzemeltetési jellemzőit és korlátozásait (pl. a jármű rakszelvénye, tervezett legnagyobb sebessége, tengelyterhelése, fékteljesítménye, vonatérzékelő rendszerekkel való kompatibilitása, megengedett környezeti feltételek, az egységgel kompatibilis nyomtávszabályozó berendezés(ek) típusa(i) és működése),
- az észszerűen előrelátható korlátozott üzemmódok leírása (az ebben az ÁME-ban leírt berendezések és funkciók biztonságát veszélyeztető hibák esetén) a kapcsolódó elfogadható határértékekkel és az egység esetlegesen előforduló üzemeltetési feltételeivel,
- a biztonsági szempontból kritikus alkatrészek listája: A biztonsági szempontból kritikus alkatrészek listája tartalmazza a konkrét üzemeltetési és üzemeltetés-nyomonkövethetőségi követelményeket.

A kérelmező az üzemeltetési dokumentáció eredeti változatát bocsátja rendelkezésre. Ez a dokumentáció a megfelelő uniós szabályozással összhangban és az egység aktuális üzemeltetési és karbantartási feltételeinek figyelembevételével később módosítható. A bejelentett szervezet csak azt vizsgálja meg, hogy az üzemeltetési dokumentáció rendelkezésre áll-e.”;

26. a 4.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.5. Karbantartási szabályok

A karbantartás azon tevékenységek összessége, amelyek célja valamely funkcionális egység azon állapotának megőrzése vagy visszaállítása, amelyben a kívánt funkciót el tudja látni.

Az egységeken végzett karbantartási tevékenységekhez az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkének (4) bekezdésében előírt és IV. mellékletében meghatározott műszaki dokumentáció részét alkotó alábbi dokumentumok szükségesek:

- általános dokumentáció (4.5.1. pont),
- a karbantartási tervet alátámasztó dokumentáció (4.5.2. pont), és
- a karbantartást ismertető dokumentáció (4.5.3. pont).

A kérelmező rendelkezésre bocsátja a 4.5.1, 4.5.2. és 4.5.3. pont szerinti dokumentumokat. Ez a dokumentáció a megfelelő európai uniós szabályozással összhangban és az egység aktuális üzemeltetési és karbantartási feltételeinek figyelembevételével később módosítható. A bejelentett szervezet csak azt vizsgálja meg, hogy a karbantartási dokumentáció rendelkezésre áll-e.

A kérelmező vagy a kérelmező által felhatalmazott valamely szervezet (pl. kocsi-üzembentartó) átadja ezt a dokumentációt a karbantartásért felelős szervezetnek, amint azt az egység karbantartására kijelölik.

E három dokumentum alapján a karbantartásért felelős szervezet karbantartás-üzemeltetési szinten karbantartási tervet és megfelelő karbantartási követelményeket határoz meg kizárólagos felelősségi körében (ezen ÁME-re vonatkozó értékelés alkalmazási körén kívül).

A dokumentáció magában foglalja a biztonsági szempontból kritikus alkatrészek jegyzékét. A biztonsági szempontból kritikus alkatrészek olyan alkatrészek, amelyek esetében feltételezhető, hogy egyetlen hiba közvetlenül az (EU) 2016/798 irányelv 3. cikkének 12. pontjában meghatározott súlyos balesetet okozhat.

A biztonsági szempontból kritikus alkatrészeknek és azok konkrét szervizelési, karbantartási és karbantartás-nyomonkövethetőségi követelményeinek beazonosítása a tervezési fázisban a tervezők/gyártók által, a járművek üzembe helyezése után pedig a tervezők/gyártók és a karbantartásért felelős érintett szervezetek közötti együttműködés keretében történik.

4.5.1. *Általános dokumentáció*

Az általános dokumentáció a következőkből áll:

- az egységre és annak alkotóelemeire vonatkozó tervrajzok és leírások,
- az egység karbantartását érintő jogi előírások,
- rendszer-tervrajzok (elektromos, pneumatikus, hidraulikus és vezérlő-áramkörti kapcsolási rajzok),
- kiegészítő fedélzeti rendszerek (a rendszerek leírása, amely tartalmazza a funkciók ismertetését, a kapcsolódási pontokra vonatkozó előírásokat, az adatfeldolgozást és a jegyzőkönyveket),
- az egyes járművek konfigurációs dokumentációja (részek és anyagok jegyzéke) a karbantartás alatti nyomonkövethetőség érdekében (elsősorban, de nem kizárólag).

4.5.2. *A karbantartási tervet alátámasztó dokumentáció*

A karbantartási tervet alátámasztó dokumentáció ismerteti, miként kerülnek meghatározásra és megtervezésre a karbantartási tevékenységek annak érdekében, hogy a járművek jellemzői a járművek élettartama alatt a megengedett használati határértékeken belül maradjanak. A dokumentációban az ellenőrzési kritériumok és a karbantartási időközök meghatározása céljából szerepelnie kell a kiindulási adatoknak. A karbantartási tervet alátámasztó dokumentáció a következőkből áll:

- az egység karbantartásának tervezésénél alkalmazott előzmények, elvek és módszerek,
- a biztonsági szempontból kritikus rendszerelemek, valamint azok konkrét üzemeltetési, szervizelési, karbantartási és nyomonkövethetőségi követelményei beazonosításánál alkalmazott előzmények, elvek és módszerek.
- a jármű normál használatához tartozó határértékek (pl. km/hónap, éghajlati határértékek, tervezett rakománytípusok stb.),
- a karbantartás tervezésénél alkalmazott megfelelő adatok és azok eredete (tapasztalati visszajelzés),
- a karbantartás tervezésekor elvégzett tesztek, vizsgálatok és számítások.

4.5.3. *A karbantartást ismertető dokumentáció*

A karbantartást ismertető dokumentáció leírja a karbantartás végzésének lehetséges módját. A karbantartási tevékenységek körébe tartoznak többek között az ellenőrzések, a nyomon követés, a vizsgálatok, a mérések, a cserék, a beállítások és a javítások.

A karbantartási tevékenységek felosztása az alábbi:

- megelőző karbantartás (ütemezett és ellenőrzött), és
- korrekciós karbantartás.

A karbantartást ismertető dokumentáció a következőket tartalmazza:

- az alkotóelemek hierarchiája és működésének leírása, amely megállapítja a jármű határait azáltal, hogy megfelelő számú szintre lebontva felsorolja a járműstruktúrához tartozó összes elemet. A hierarchia legalsó elemének cserélhetőnek kell lennie.

- Alkatrészek jegyzéke, amely tartalmazza a tartalékalkatrészek (cserélhető elemek) műszaki és funkcionális leírását is. A jegyzéknek tartalmaznia kell az állapotuk alapján cserélhető alkatrészeket, illetve azokat, amelyeket adott esetben elektromos vagy mechanikus meghibásodást követően kell cserélni, illetve amelyek cseréje véletlen károsodás következtében várhatóan szükséges. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket fel kell tüntetni és hivatkozni kell a vonatkozó megfelelési nyilatkozatra.
- A biztonsági szempontból kritikus alkatrészek listája: A biztonsági szempontból kritikus alkatrészek listájának tartalmaznia kell a konkrét szervizelési, karbantartási és szervizelés/karbantartás-nyomonkövetési követelményeket.
- Az alkotóelemekre vonatkozó határértékek, amelyek nem léphetők túl az üzemelés során. Korlátozott üzemmódra vonatkozó üzemelési korlátozások megadása engedélyezett (határértékek elérése esetén).
- Az alkotóelemekre vagy alrendszerekre vonatkozó európai jogi kötelezettségekre való hivatkozások listája.
- Karbantartási terv (*), azaz a karbantartási feladatok rendezett felsorolása, amelybe beletartoznak a karbantartási tevékenységek, eljárások és eszközök. A feladatok rendezett felsorolása magában foglalja a következőket:
 - a) szét- és összeszerelési utasítások, a cserélhető alkatrészek helyes szét- és összeszereléséhez szükséges rajzokkal,
 - b) karbantartási kritériumok,
 - c) ellenőrzések és vizsgálatok, különösen a biztonsági szempontból fontos alkatrészek esetében; többek között szemle és roncsolásmentes vizsgálatok (megfelelő esetben például a biztonságot befolyásoló hibák feltárására),
 - d) a feladat elvégzéséhez szükséges eszközök és anyagok,
 - e) a feladat elvégzéséhez szükséges fogyóeszközök,
 - f) személyi biztonsági rendelkezések és védőfelszerelések.
- A járművek egyes karbantartási műveletek utáni ismételt üzembe helyezése előtt elvégzendő, szükséges vizsgálatok és eljárások.

(*) A karbantartási tervben figyelembe kell venni a teherkocsik karbantartásával foglalkozó ERA-munkacsoport eredményeit (lásd: *Final report on the activities of the Task Force Freight Wagon Maintenance* [A teherkocsik karbantartásával foglalkozó ERA-munkacsoport tevékenységéről szóló zárójelentés], melyet az ERA honlapján tettek közzé: <http://www.era.europa.eu>);

27. a 4.8. pontban a „GIC1 vagy GIC2” szöveg helyébe a „GI1 vagy GI2” szöveg lép;

28. a szöveg a következő új 4.9. ponttal egészül ki:

„4.9. Az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzése az engedélyezett járművek használata előtt

A vasúttársaság által az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzése céljából használandó »járművek – teherkocsik« alrendszerre vonatkozó paraméterek az (EU) 2019/773 bizottsági végrehajtási rendelet (*) D1. függelékében kerülnek leírásra.

(*) A Bizottság (EU) 2019/773 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az Európai Unió vasúti rendszerének forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 2012/757/EU bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 139 I., 2019.5.27., 5. o.)”

29. az 5.3.1. pontban „A futóművet az alábbi paraméterekkel meghatározott alkalmazási tartományra, azaz felhasználási területre kell tervezni:” szöveg helyébe a következő szöveg lép:

„A futóművet az alábbi paraméterekkel meghatározott valamennyi alkalmazási tartományra, azaz felhasználási területre kell tervezni:

— Nyomtáv”;

30. az 5.3.2 pontban „A kerékpárokat az alábbiakkal meghatározott felhasználási terület tekintetében kell értékelni és megtervezni:” szöveg helyébe a következő szöveg lép:

„Ezen ÁME alkalmazásában a kerékpárok magukban foglalják a vágánnyal való mechanikus kapcsolódást biztosító fő alkatrészeket (kerekek és csatlakozóelemek, például hosszirányú tengely és független keréktengelyek). A kiegészítő alkatrészeket (tengelycsapágók, tengelyágyak és féktárcsák) az alrendszer szintjén kell értékelni.

A kerékpárokat az alábbiakkal meghatározott felhasználási terület tekintetében kell értékelni és megtervezni:

— nyomtáv;”

31. az 5.3.3. pontban a „— legnagyobb sebesség és élettartam, valamint” szöveg helyébe a következő szöveg lép:

„— legnagyobb sebesség,

— üzemi határértékek, és”

32. a szöveg az 5.3.4a. pont után a következő új 5.3.4b. ponttal egészül ki:

„5.3.4b. *Automatikusan változtatható nyomtávú rendszer*

Az »automatikusan változtatható nyomtávú rendszer« kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremet az alábbiakkal meghatározott felhasználási terület tekintetében kell értékelni és megtervezni:

— a nyomtávok, amelyekre a rendszert tervezték,

— a legnagyobb statikus tengelyterhelések tartománya,

— a névleges futófelület-átmérők tartománya,

— az egység legnagyobb tervezési sebessége, és

— a nyomtávszabályozó berendezés(ek) azon típusai, amelyekre a rendszert tervezték, ideértve a nyomtávszabályozó berendezés(ek) által lehetővé tett névleges sebességet és az automatikus nyomtáv váltás közben fellépő legnagyobb tengelyirányú erőket.

Az automatikusan változtatható nyomtávú rendszernek meg kell felelnie a 4.2.3.6.6. pontban meghatározott követelményeknek; ezeket a követelményeket a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem 6.1.2.6. pontban meghatározott szintjén kell értékelni.”;

33. a 6.1.2. pont 9. táblázatában a szöveg a „4.2.3.6.4. Tengely” sor alatt a következő új 4.2.3.6.6. sorral egészül ki:

| | | | | | | | |
|-------------|---|-------|---|---|-------|---|--------|
| „4.2.3.6.6. | Automatikusan változtatható nyomtávú rendszer | X (*) | X | X | X (*) | X | X (**) |
|-------------|---|-------|---|---|-------|---|--------|

34. a 6.1.2. sorban a szöveg az utolsó bekezdés után a következő szöveggel egészül ki:

„Az ezen ÁME 5.3. pontjában kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremként meghatározott alkatrészekre alkalmazandó különleges esetben a megfelelő követelmény csak abban az esetben képezheti a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem szintjén való ellenőrzés részét, ha az alkatrész továbbra is megfelel ezen ÁME 4. és 5. fejezetének, és ha a különleges eset nem hivatkozik nemzeti szabályra (azaz olyan további követelményre, amely összeegyeztethető az alapvető ÁME-vel és az ÁME-ban teljeskörűen meghatározásra került).

Egyéb esetekben az ellenőrzést az alrendszer szintjén kell elvégezni; amennyiben nemzeti szabály vonatkozik egy alkatrészeire, az érintett tagállam meghatározhatja a releváns alkalmazandó megfelelőségértékelési eljárásokat.”;

35. a 6.1.2.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.1.2.1. *Futómű*

A menetdinamikai viselkedést az EN 16235:2013 szabvány határozza meg.

Az EN 16235:2013 szabvány 6. fejezetében leírt, bevált futóművel felszerelt egységekről azt kell vélelmezni, hogy megfelelnek a vonatkozó követelményeknek, feltéve, hogy a futóműveket szokásos felhasználási területükön belül alkalmazzák.

A forgóvázkeret szilárdságának értékelését az EN 13749:2011 szabvány 6.2. pontja alapján kell elvégezni.”;

36. a 6.1.2.2. pontban az utolsó bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Hitelesítési eljárást kell életbe léptetni az összeszerelési fázisban annak biztosítására, hogy a tengely egyes alkatrészeinek mechanikai jellemzőiben bekövetkező változásokból fakadó hibák ne befolyásolhassák hátrányosan a biztonságot. Ennek az eljárásnak tartalmaznia kell az interferencia-értékek meghatározását, valamint – a felsajtoló kerékpárok esetében – az ennek megfelelő felsajtolási diagramot.”;

37. a 6.1.2.5. pontban a „közzétett, 2014.XX.XX-i ERA/TD/2013-02/INT ERA műszaki dokumentum 2.0 verziójának” szöveg helyébe a „közzétett ERA/TD/2013-02/INT műszaki dokumentum 2015. november 27-i 3.0 verziójának” szöveg lép;

38. a szöveg a 6.1.2.5. pont után a következő új 6.1.2.6. ponttal egészül ki:

„6.1.2.6. Automatikusan változtatható nyomtávú rendszer

Az értékelési eljárás a 4.2.3.6.6. és 5.3.4b. pontban említett valamennyi szempontra kiterjedő hitelesítési terven alapul.

A hitelesítési tervnek összhangban kell lennie a 4.2.3.6.6. pontban előírt biztonsági elemzéssel, és meg kell határozni a szükséges értékelést az alábbi különböző szakaszokban:

- tervezési felülvizsgálat,
- statikai tesztek (próbadadon végzett és a kerékpárba/egységbe való integrációt vizsgáló tesztek)
- a nyomtáv szabályozó berendezés(ek) üzem közbeni körülmények tekintetében reprezentatív vizsgálata
- pályán végzett, üzem közbeni körülmények tekintetében reprezentatív vizsgálatok.

A 4.2.3.6.6. pontban előírt biztonsági szintnek való megfelelés bizonyítására való tekintettel egyértelműen dokumentálni kell az azon egység biztonsági elemzése során és felhasználási célja szempontjából figyelembe vett feltételezéseket, amelybe a rendszert integrálni tervezik.

Az automatikusan változtatható nyomtávú rendszer esetében értékelhető a használatra való alkalmasság (CV modul). Az üzem közbeni vizsgálatok megkezdése előtt egy megfelelő modul (CB vagy CH1) használatával hitelesíteni kell a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem konstrukcióját. Az üzemi tesztek a gyártó kérelmére kell megszervezni, akinek be kell szereznie egy, az ilyen értékeléshez hozzájáruló vasúttársaság beleegyezését.

A megfelelőségértékelésért felelős bejelentett szervezet által kiadott tanúsítványnak tartalmaznia kell mind az 5.3.4b. pont szerinti felhasználási feltételeket, mind azon nyomtáv szabályozó berendezés(ek) típusát (típusait) és működési feltételeit, amely(ek) tekintetében az automatikusan változtatható nyomtávú rendszer értékelésre került.”;

39. a 6.2.2.1. pontban „A megfelelőségértékelésnek összhangban kell lennie az EN 12663-2:2010 szabvány 6. és 7. pontjával.” szöveg helyébe „A megfelelőségértékelésnek összhangban kell lennie az EN 12663-2:2010 szabvány 6. és 7. pontjával vagy alternatívaként az EN 12663-1:2010+A1:2014 szabvány 9.2. fejezetével.” szöveg lép;

40. a 6.2.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.2.2.2. Csavart vágányon való kisiklással szembeni védelem

A megfelelőségértékelést az EN 14363:2016 szabvány 4., 5. és 6.1. fejezetével összhangban kell elvégezni.”;

41. a 6.2.2.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.2.2.3. Menetdinamikai viselkedés

Tesztpályán végzett vizsgálatok

A megfelelőségértékelést az EN 14363:2016 szabvány 4., 5. és 7. fejezetével összhangban kell elvégezni.

Az 1 668 mm-es nyomtávú hálózaton üzemeltetett egységek esetében az EN 14363:2016 szabvány 7.6.3.2.6. pontjának 2. alpontja szerinti, $R_m = 350$ m sugárra előírt vezetőerő becsült értékét a következő képlet szerint kell kiszámítani:

$$Y_{a,nf,qst} = Y_{a,f,qst} - (11 \cdot 550 \text{ m} / R_m - 33) \text{ kN.}$$

Az $Y_{j,a,qst}$ kvázistatikus vezetőerő határértékének 66 kN-nak kell lennie.

A túlelemelési értékei a 1 668 mm-es nyomtávhoz a megfelelő 1 435 mm-es paraméterértékek következő átváltási tényezővel történő szorzása révén igazítható: 1 733/1 500.

A jelentésben fel kell tüntetni a legnagyobb egyenértékű kúposági érték és a sebesség azon kombinációját, amely mellett teljesül az EN 14363:2016 szabvány 4., 5. és 7. pontja szerinti stabilitási kritérium.”;

42. a 6.2.2.4. pont alul a következő szöveggel egészül ki:

„A megfelelőség bizonyításához más szabványok használata is megengedett, amennyiben az EN-szabványok nem terjednek ki a javasolt műszaki megoldásra; ebben az esetben a bejelentett szervezet ellenőrzi, hogy az alternatív szabványok a csapágys tervezésére, kialakítására és vizsgálatára vonatkozóan műszakilag egységes előírásokból állnak-e.

A fent előírt bizonyításhoz csak nyilvánosan elérhető szabványokra lehet hivatkozni.

Azon csapágys esetében, amelyeket az ezen ÁME hatálybalépése előtt kialakított tervek szerint gyártottak és a termékekre vonatkozó ÁME hatálybalépése előtt használtak a termék forgalomba hozatala céljából, a kérelmező eltérhet a fent meghatározott megfelelőségértékeléstől és helyette hivatkozhat a hasonló körülmények között korábbi kérelmek esetében elvégzett konstrukciós és típusvizsgálatokra; ennek igazolását dokumentálni kell, és az igazolás ugyanolyan szintű bizonyító adatnak minősül, mint az SB. modul szerinti típusvizsgálat vagy az SH1. modul szerinti konstrukcióvizsgálat.”;

43. a 6.2.2.4. pont után a szöveg a következő új 6.2.2.4a. ponttal egészül ki:

„6.2.2.4a. Automatikusan változtatható nyomtávú rendszerek

A 4.2.3.6.6. pontban előírt és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem szintjén végzett biztonsági elemzést az egység szintjén konszolidálni kell; felülvizsgálhatók különösen a 6.1.2.6. pontnak megfelelő feltevések az egység és annak felhasználási célja figyelembevételében.”;

44. a 6.2.2.5. pontban „a forgóvázegységre nézve: a 430-1:2012 UIC tájékoztató H. mellékletének 18. ábrája” szöveg helyébe „a forgóvázegységre nézve: a 430-1:2012 UIC tájékoztató H. mellékletének 18. ábrája és I. mellékletének 19. és 20. ábrája.” szöveg lép;

45. a 6.2.2.8.1. pontban az „EN 1363-1:1999” szöveg helyébe az „EN 1363-1:2012” szöveg lép;

46. a 6.2.2.8.2. pontban „Az anyagok gyúlékonysági és lángterjedési tulajdonságaira vonatkozó vizsgálatokat az 5658-2:2006/Am1:2011 ISO-szabvánnyal összhangban kell elvégezni, és határértéknek a $CFE \geq 18 \text{ kW/m}^2\text{-t}$ kell tekinteni. A következő anyagok és alkotóelemek tekintetében a tűzvédelmi követelményeket az előírt gyúlékonysági és lángterjedési tulajdonságoknak megfelelőnek kell tekinteni:” szöveg helyébe a következő szöveg lép: „Az anyagok gyúlékonysági és lángterjedési tulajdonságaira vonatkozó vizsgálatokat az 5658-2:2006/Am1:2011 ISO-szabvánnyal összhangban kell elvégezni, és határértéknek a $CFE \geq 18 \text{ kW/m}^2\text{-t}$ kell tekinteni.

Gumirészek esetében a vizsgálatot az ISO 5660-1:2015 szabvány szerint kell elvégezni, amelyre a $MARHE \leq 90 \text{ kW/m}^2$ határérték alkalmazandó az EN 45545-2:2013+A1:2015 szabvány 6. táblázatának T03.02 referenciájában meghatározott vizsgálati feltételek mellett.

A következő anyagok és alkotóelemek tekintetében a tűzvédelmi követelményeket az előírt gyúlékonysági és lángterjedési tulajdonságoknak megfelelőnek kell tekinteni:

— Kerékpárok, bevonattal vagy bevonat nélkül.”;

47. a 6.2.2.8.3. pontban az „EN 50355:2003” szöveg helyébe az „EN 50355:2013” szöveg lép;

48. a 6.2.2.8.3. pontban az „EN 50343:2003” szöveg helyébe az „EN 50343:2014” szöveg lép;

49. a 7.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.1. Forgalmahozatali engedély

Ez az ÁME az 1.1., 1.2. és 2.1. pontjában meghatározott alkalmazási körön belül a »gördülő állomány – teherkocsik« alrendszerre alkalmazandó, és olyan járművekre vonatkozik, amelyeket ezen ÁME hatálybalépése után hoznak forgalomba.

Ez az ÁME önkéntes alapon a következőkre is alkalmazandó:

— a 2.1. pont a) pontjában említett egységek szállítási (üzemeltetett) összeállításban, amennyiben megfelelnek az ezen ÁME-ben meghatározott »egység« fogalmának, és

— a 2.1. pont c) pontjában meghatározott egységek üres összeállításban.

Amennyiben a kérelmező ezen ÁME alkalmazását választja, a megfelelő EK-hitelesítési nyilatkozatot a tagállamoknak ekként kell elismerniük.”;

50. a 7.1.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.1.2. Az első forgalombahozatali engedély kölcsönös elismerése

Az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (3) bekezdésének b) pontjával összhangban az (ezen ÁME meghatározása szerinti) jármű forgalomba hozatalának engedélyezése a következők alapján történik:

- a 21. cikk (3) bekezdése a) pontjának megfelelően: az említett irányelv 15. cikkében előírt EK-hitelesítési nyilatkozat, és
- a 21. cikk (3) bekezdése d) pontjának megfelelően: az egységnek és a hálózatnak az uniós hálózatot érintő felhasználási területen való műszaki összeegyeztethetőségére vonatkozó bizonyíték.

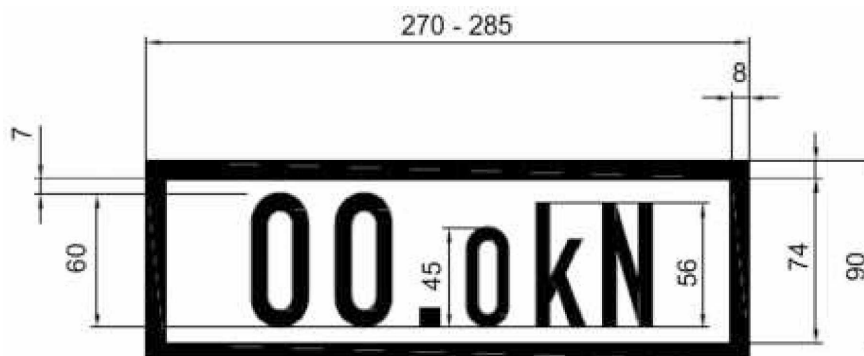
Az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (3) bekezdésének b) és c) pontja nem jelent további követelményt. A járműnek és a hálózatnak a szabályok (ÁME-k vagy nemzeti szabályok) hatálya alá tartozó műszaki összeegyeztethetőségét az EK-hitelesítés szintjén is figyelembe kell venni.

Ezért az egyes nemzeti hálózatokra nem korlátozó felhasználati területre vonatkozó feltételeket az alábbiakban olyan további követelmények határozzák meg, amelyek a gördülő állomány alrendszer EK-hitelesítésének hatókörébe tartoznak. Ezek a feltételek úgy tekintendők, mint amelyek kiegészítik a 4.2. pont követelményeit, és teljeskörűen teljesülniük kell:

- a) Az egység a 6.1.2.3. a) pont szerint értékelt kovácsolt és hengerelt kerekkel van ellátva.
- b) A tengelycsapágycsoport állapotának a hálózat pálya menti berendezéseivel történő figyelemmel kísérésére vonatkozó, 7.3.2.2. a) pont szerinti követelményeknek való megfelelés, illetve meg nem felelés rögzítésre kerül a műszaki dokumentációban.
- c) Az egység tekintetében a 4.2.3.1. pontban meghatározott referenciaprofil hozzá van rendelve a kívánt G1, GA, GB és GC referenciaprofilok egyikéhez, ideértve a hordmú számára meghatározott GI1 és GI2 referenciaprofil is.
- d) Az egység kompatibilis a 4.2.3.3. a), 4.2.3.3. b) és 4.2.3.3. c) pontban meghatározott, sínáramkörökre épülő, tengelyszámlálón alapuló és hurokberendezésen alapuló vonatérzékelő rendszerekkel.
- e) Az egység a C. függelék 1. pontjában meghatározott előírásokkal összhangban (ideértve a 8. pont betartását is) kézi kapcsolókésszéllel vagy szabványosított félautomata vagy automata kapcsolókésszéllel van felszerelve.
- f) A 4.2.4.2. pontban meghatározott viszonyítási alap alkalmazása esetén a fékrendszer összhangban van a C. függelék 9., 14. és 15. pontja szerinti feltételekkel.
- g) Az egységen az EN 15877-1:2012 szabvánnyal összhangban feltüntetnek minden alkalmazandó jelölést, kivéve a 4.5.25. pont b) alpontjában meghatározott jelölést.
- h) A rögzítőfékerőt az 1. ábrán meghatározottaknak megfelelően kell jelölni, 30 mm-rel az EN 15877-1 szabvány 4.5.3. pontjában meghatározott jelölés alatt:

1. ábra

A rögzítőfékerő jelölése



Amennyiben egy nemzetközi megállapodás, amelynek az Európai Unió részes fele, kölcsönös jogi rendelkezéseket ír elő, azok az egységek, amelyek működését az említett nemzetközi megállapodás szerint engedélyezték, és amelyek megfelelnek a 4.2. pontban és e 7.1.2. pontban meghatározott valamennyi követelménynek, az Európai Unió tagállamaiban forgalombahozatali engedéllyel rendelkező egységeknek minősülnek.”

51. a 7.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.2. **A végrehajtás általános szabályai**

7.2.1. *Alkatrészpótlás*

Ez a pont az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkében említett alkatrészpótlással foglalkozik.

A következő kategóriákat kell figyelembe venni:

Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, tanúsított rendszerelemek: az 5. pont szerinti, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemnek megfelelő, megfelelőségi tanúsítvánnyal rendelkező alkotóelemek.

Egyéb alkotóelemek: az 5. pont szerinti, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemnek meg nem felelő bármely alkotóelem.

Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, nem tanúsított rendszerelemek: az 5. pont szerinti, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemnek megfelelő, de megfelelőségi tanúsítvánnyal nem rendelkező alkotóelemek, valamint amelyeket a 6.3. pont szerinti átmeneti időszak lejártá előtt gyártanak.

A 11. tábla bemutatja a lehetséges kombinációkat.

11. táblázat

Alkatrészpótlási kombinációk

| | pótlása... | | |
|--|---|------------------------|---|
| | ...kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, tanúsított rendszerelemmel | ...egyéb alkotóelemmel | ...kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, nem tanúsított rendszerelemmel |
| Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, tanúsított rendszerelem... | lehet | nem lehet | lehet |
| Egyéb alkotóelem... | nem lehet | lehet | nem lehet |
| Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, nem tanúsított rendszerelem... | lehet | nem lehet | lehet |

A 11. táblázatban a »lehet« szó arra utal, hogy a karbantartásért felelős szervezet saját felelősségi körében pótolhat egy alkatrészt egy azonos funkciójú és legalább azonos teljesítményű másikkal a vonatkozó ÁME követelményeivel összhangban, amennyiben ezek az alkatrészek:

- alkalmasak, azaz megfelelnek a vonatkozó ÁME-(k)nek,
- felhasználási területükön belül kerülnek felhasználásra,
- lehetővé teszik az interoperabilitást,
- megfelelnek az alapvető követelményeknek, és
- összhangban vannak a műszaki dokumentumban megállapított korlátozásokkal.

7.2.2 *Meglévő egység vagy meglévő egységtípus módosítása*

7.2.2.1. *Bevezetés*

A 7.2.2. pont a változást kezelő és az engedélyező szervek által alkalmazandó elveket határozza meg, összhangban az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkének (9) bekezdésében, 21. cikkének (12) bekezdésében és IV. mellékletében leírt EK-hitelesítési eljárással. Ezt az eljárást az (EU) 2018/545 bizottsági végrehajtási rendelet (*) 13., 15. és 16. cikke, valamint a 2010/713/EK bizottsági határozat (**) tovább finomítja.

A 7.2.2. pont egy meglévő egység vagy egységtípus változása(i) esetén alkalmazandó, beleértve a felújítást vagy korszerűsítést is. Nem alkalmazandó olyan változások esetén, amelyek:

- az alrendszerek tekintetében az EK-hitelesítési nyilatkozatot (ha van) kísérő műszaki dokumentációkhoz képest nem eredményeznek eltérést; és
- hatóköre befolyásolja az EK-nyilatkozatban (ha van) nem szereplő alapvető paramétereket.

A járműtípus-engedély jogosultja észszerű feltételek mellett a változást kezelő szerv rendelkezésre bocsátja az értékeléséhez szükséges információkat.

7.2.2.2 Az egységben vagy egységtípusban bekövetkező változások kezelésére vonatkozó szabályok

Az egységek változás(ok) által nem érintett alkatrészei és alapvető paraméterei mentesülnek az ezen ÁME rendelkezései szerinti megfelelésértékelés alól.

A 7.2.2.3. pont sérelme nélkül, ezen ÁME vagy a zajra vonatkozó ÁME (az 1304/2014/EU bizottsági rendelet (**), lásd az említett ÁME 7.2. pontját) követelményeinek való megfelelés csak az ezen ÁME-ben meghatározott azon alapvető paraméterek tekintetében szükséges, amelyeket a változás(ok) érinthet (nek).

Az (EU) 2018/545 bizottsági végrehajtási rendelet 15. és 16. cikkével és a 2010/713/EU határozattal összhangban, az EK-hitelesítésre szolgáló SB, SD/SF vagy SH1 modulok alkalmazásával, valamint adott esetben az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikke (5) bekezdésének megfelelően a változást kezelő szerv értesíti a bejelentett szervezetet az alrendszernek a vonatkozó ÁME(k) követelményeivel való megfelelését befolyásoló minden olyan változásról, amely a bejelentett szervezet által végzendő új ellenőrzéseket tesz szükségessé. Ezeket az információkat a változást kezelő szerv megfelelő hivatkozásokkal ellátva csatolja a meglévő EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítványra vonatkozó műszaki dokumentációhoz.

Az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének b) pontja szerinti, általános biztonsági szintre vonatkozó megállapítás sérelme nélkül, olyan változások esetén, amelyek szükségessé teszik a 4.2.4.2. pontban meghatározott biztonsági követelmények fékrendszerre történő átértékelését, új forgalombahozatali engedély szükséges, kivéve, ha az alábbi feltételek valamelyike teljesül:

- A fékrendszer a változást követően teljesíti a C. függelék C.9. és C.14. pontja szerinti feltételeket, vagy
- Mind az eredeti, mind a megváltozott fékrendszer megfelel a 4.2.4.2. pontban meghatározott biztonsági követelményeknek

A többi ÁME (például a helyhez kötött berendezésekre vonatkozó ÁME) alkalmazására való nemzeti átállási stratégiákat figyelembe kell venni annak meghatározásakor, hogy a gördülő állományra vonatkozó ÁME-kat milyen mértékig kell alkalmazni.

A gördülő állomány alapvető konstrukciós jellemzőit a 11a. táblázat határozza meg. E táblázatok és az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének b) pontja szerinti, általános biztonsági szintre vonatkozó megállapítás alapján a változásokat a következőképpen kell besorolni:

- az (EU) 2018/545 bizottsági végrehajtási rendelet 15. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerint, amennyiben a változások meghaladják a 3. oszlopban megállapított értékhatárokat és nem érik el a 4. oszlopban megállapított értékhatárokat, kivéve, ha az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének b) pontja szerinti, biztonsági szintre vonatkozó megállapítás alapján a 15. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerint besorolandók, vagy
- az (EU) 2018/545 bizottsági végrehajtási rendelet 15. cikke (1) bekezdésének d) pontja szerint, amennyiben a változások meghaladják a 4. oszlopban megállapított értékhatárokat, vagy ha az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének b) pontja szerinti, biztonsági szintre vonatkozó megállapítás alapján a 15. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerint besorolandók.

Annak meghatározása, hogy a változások meghaladják-e a fent említett határértékeket, a jármű vagy a járműtípus utolsó engedélyezésének időpontjában érvényes paraméter-értékek alapján történik.

A fenti bekezdésben nem említett változásokat úgy kell tekinteni, hogy azok nem befolyásolják az alapvető konstrukciós jellemzőket, és az (EU) 2018/545 bizottsági végrehajtási rendelet 15. cikke (1) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint besorolandók, kivéve, ha az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének b) pontja szerinti, biztonsági szintre vonatkozó megállapítás alapján a 15. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerint besorolandók.

Az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének b) pontja szerinti, biztonsági szintre vonatkozó megállapításnak vonatkoznia kell az 1. táblázatban foglalt alapvető – az összes alapvető követelményhez, különösen a »biztonság« és »műszaki összeegyeztethetőség« követelményhez kapcsolódó – paramétereket érintő valamennyi változásra.

A 7.2.2.3. pont sérelme nélkül, valamennyi változásnak meg kell felelnie az alkalmazandó ÁME-knek, függetlenül e változások besorolásától.

A tartósan összekapcsolt elemek együttesén belüli teljes elem súlyos károsodást követő cseréje nem igényel ezen ÁME szerinti megfelelésértékelést, amennyiben az elem megegyezik a lecserélt elemmel. Az elemeknek visszakereshetőnek és a nemzeti vagy nemzetközi szabályoknak vagy a vasúti területen széles körben elismert bármilyen gyakorlati szabályzatnak megfelelően tanúsított elemeknek kell lenniük.

11a. táblázat:

A teherkocsikra vonatkozó ÁME-ben meghatározott alapvető paraméterekhez kapcsolódó alapvető konstrukciós jellemzők

| 1. ÁME pont | 2. Az érintett alapvető konstrukciós jellemző(k) | 3. Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló, de nem az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerinti mértékű változások | 4. Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló, és az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerinti mértékű változások |
|--|--|--|--|
| 4.2.2.1.1. Végkapcsoló-készülék | Végkapcsoló-készülék típusa | Végkapcsoló-készülék típusának cseréje | Nem alkalmazandó |
| 4.2.3.1. Rakszelvény | Referenciaprofil | Nem alkalmazandó | Azon referenciaprofil megváltozása, amelynek a jármű megfelel |
| | Legkisebb bejárható függőleges konvex ívsugar | Azon legkisebb bejárható függőleges konvex ívsugar megváltozása, amellyel az egység 10 %-nál nagyobb mértékben kompatibilis | Nem alkalmazandó |
| | Legkisebb bejárható függőleges konkáv ívsugar | Azon legkisebb bejárható függőleges konkáv ívsugar megváltozása, amellyel az egység 10 %-nál nagyobb mértékben kompatibilis | Nem alkalmazandó |
| 4.2.3.2. A vonalak terhelhetőségével való kompatibilitás | A különböző vonalkategóriák megengedett terhelhetősége | A függőleges terhelési jellemzők bármelyikének megváltozása ⁽¹⁾ , ami azon vonalkategória (vonalkategóriák) megváltozását eredményezi, amellyel (amelyekkel) a kocsi kompatibilis | Nem alkalmazandó |
| 4.2.3.3. Vonatérzékelő rendszerekkel való kompatibilitás | Vonatérzékelő rendszerekkel való kompatibilitás | Nem alkalmazandó | A bejelentett kompatibilitás változása a három vonatérzékelő rendszer közül eggyel vagy többel: Sínáramkörök Tengelyszámlálók Hurokberendezés |
| 4.2.3.4. Tengelycsapágy állapotának figyelemmel kísérése | Fedélzeti érzékelő rendszer | Nem alkalmazandó | Fedélzeti érzékelő rendszer telepítése/eltávolítása |

| 1. ÁME pont | 2. Az érintett alapvető konstrukciós jellemző(k) | 3. Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló, de nem az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerinti mértékű változások | 4. Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló, és az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerinti mértékű változások |
|--|---|---|---|
| 4.2.3.5. Menetbiztonság | A legnagyobb sebesség és a legnagyobb túlemelési hiány kombinációja, amely tekintetében az egységet értékelték | Nem alkalmazandó | A legnagyobb sebesség több mint 15 km/h-val történő növekedése, illetve a megengedett legnagyobb túlemelési hiány több mint $\pm 10\%$ -kal történő változása |
| | Síndőlés | Nem alkalmazandó | Azon síndőlés megváltozása, amelynek a jármű megfelel (?) |
| 4.2.3.6.2. A kerékpárok jellemzői | Nyomtáv | Nem alkalmazandó | Azon nyomtávolság megváltozása, amellyel a kerékpár kompatibilis |
| 4.2.3.6.3. A kerekek jellemzői | Minimálisan előírt üzemi kerékátmérő | A minimális előírt üzemi átmérő több mint 10 mm-rel történő megváltozása | Nem alkalmazandó |
| 4.2.3.6.6. Automatikusan változtatható nyomtávú rendszerek | Nyomtáv szabályozó berendezés | Az egységnek azon nyomtáv szabályozó berendezés(ek) megváltozásához vezető megváltozása, amellyel (amelyekkel) a kerékpár kompatibilis | Azon nyomtávolság(ok) megváltozása, amellyel (amelyekkel) a kerékpár kompatibilis |
| 4.2.4.3.2.1. Üzemi fékrendszer | Féktávolság | A féktávolság több mint $\pm 10\%$ -kal történő megváltozása Megjegyzés: A fékerőarányt (ami »lambda« vagy »féksúlyszázalék« néven is ismert), valamint a fékezett tömeget is használják, amelyek a lassulási profilokból (közvetlenül vagy a fékúton keresztül) számítással levezethetők. A megengedett változás ugyanaz ($\pm 10\%$). | Nem alkalmazandó |
| | Legnagyobb lassulás a »legnagyobb fordulatszám normál hasznos teher mellett a legnagyobb tervezési sebességnél« feltétel esetében | A fékekkel való legnagyobb átlagos lassulás több mint $\pm 10\%$ -kal történő megváltozása | Nem alkalmazandó |
| 4.2.4.3.2.2. Rögzítőfék | Rögzítőfék | Rögzítőfék-funkció telepítése/eltávolítása | Nem alkalmazandó |
| 4.2.4.3.3. Hőkapacitás | Hőkapacitás kifejezése a következőkkel: Sebesség Lejtési szög Féktávolság | Nem alkalmazandó | Bejelentett új referenciaset |
| 4.2.4.3.4. Kerékcúszás elleni védelem (WSP) | Kerékcúszás elleni védelem | Nem alkalmazandó | WSP-funkció telepítése/eltávolítása |

| 1. ÁME pont | 2. Az érintett alapvető konstrukciós jellemző(k) | 3. Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló, de nem az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerinti mértékű változások | 4. Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló, és az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerinti mértékű változások |
|------------------------------|--|---|---|
| 4.2.5. Környezeti feltételek | Hőmérséklet-tartomány | Hőmérséklet-tartomány változása (T1, T2, T3) | Nem alkalmazandó |
| | Hó-, jég- és jégesőviszonyok | A kiválasztott hó-, jég- és jégeső-tartomány (névleges vagy súlyos) változása | Nem alkalmazandó |

(¹) A terhelési jellemzők változását nem kell újraértékelni a működés során (a kocsik berakodása/kirakodása)

(²) Az alábbi feltételek egyikének megfelelő gördülő állományt minden síndőléssel összeegyeztethetőnek kell tekinteni:

- az EN 14363:2016 szabvány szerint értékelt gördülő állomány
- az EN 14363:2005 szabvány (módosított vagy nem módosított ERA/TD/2012-17/INT) vagy az UIC 518:2009 tájékoztató szerint értékelt gördülő állomány, amely esetében egyetlen síndőlésre való korlátozást írtak elő
- az EN 14363:2005 szabvány (módosított vagy nem módosított ERA/TD/2012-17/INT) vagy az UIC 518:2009 tájékoztató szerint értékelt gördülő állomány, amely esetében nem írtak elő egyetlen síndőlésre való korlátozást, és a kerék-sín érintkezésre vonatkozó vizsgálati feltételeknek a valós kerék- és sínprofilokon, valamint mért nyomtávon alapuló új értékelése megfelelést mutat az EN 14363:2016 szabvány kerék-sín érintkezésre vonatkozó feltételekkel kapcsolatos követelményeivel

Az EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítvány kiállítása érdekében a változást kezelő szerv által kiválasztott bejelentett szervezet hivatkozhat a következőkre:

A konstrukció változatlan alkatrészeinek, vagy változó, de az alrendszer megfelelőségét nem befolyásoló alkatrészeinek eredeti EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítványa, amennyiben az még érvényes (a B. fázis 10 éve alatt).

Az (eredeti tanúsítványt módosító) további EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítvány a konstrukció olyan módosított alkatrészei tekintetében, amelyek befolyásolják az alrendszernek az akkoriban hatályos legfrissebb felülvizsgált ÁME-változatnak való megfelelőségét.

A változást kezelő szervnek minden esetben biztosítania kell, hogy az EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítványra vonatkozó műszaki dokumentációt ennek megfelelően frissítsék.

Az EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítványra vonatkozó frissített műszaki dokumentációra a műszaki dokumentum hivatkozik, amely a módosított típus tekintetében megfelelőnek nyilvánított gördülő állományra vonatkozóan a változást kezelő szerv által kiadott EK-hitelesítési nyilatkozatot kíséri.

7.2.2.3. A 2015. január 1-je előtt első üzembehelyezési engedéllyel rendelkező, EK-hitelesítési nyilatkozat hatálya alá nem tartozó meglévő egységekre vonatkozó külön szabályok

A 2015. január 1-je előtt első üzembehelyezési engedéllyel rendelkező egységekre a 7.1.2.2. pont mellett az alábbi szabályokat is alkalmazni kell, amennyiben a változás hatóköre befolyásolja az EK-nyilatkozatban nem szereplő alapvető paramétereket.

Az ezen ÁME műszaki követelményeinek való megfelelés akkor minősül teljesítettnek, ha az alapvető paraméterek az ÁME-ben meghatározott teljesítmény irányába javultak, és a változást kezelő szerv bizonyítja, hogy a vonatkozó alapvető követelmények teljesülnek, a biztonsági szint pedig fennmaradt vagy – amennyiben ez észszerűen megvalósítható – javult. A változást kezelő szerv ebben az esetben megindokolja, hogy miért nem sikerült elérni az ÁME-ben meghatározott teljesítményt, figyelembe véve más ÁME-k migrációs stratégiáját is a 7.2.2.2. pontban említettek szerint. Az indokolást az egység műszaki dokumentumának vagy eredeti műszaki dokumentációjának kell tartalmaznia.

A fenti bekezdésben meghatározott külön szabály nem alkalmazandó a 11b. táblázatban megadott, az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló és a 21. cikk (12) bekezdésének a) pontja szerint besorolt változások esetén. A szóban forgó változások esetében az ÁME követelményeinek való megfelelés kötelező.

11b. táblázat

Azon alapvető paraméterek változásai, amelyek esetében kötelező az ÁME-követelményeknek való megfelelés az EK-típus- vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítvánnyal nem rendelkező gördülő állomány számára

| ÁME pont | Az érintett alapvető konstrukciós jellemző(k) | Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló és az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerint besorolt változások |
|--|---|--|
| 4.2.3.1. Rakszelvény | Referenciaprofil | Azon referenciaprofil megváltozása, amelynek az egység megfelel |
| 4.2.3.3. Vonatérzékelő rendszerekkel való kompatibilitás | Vonatérzékelő rendszerekkel való kompatibilitás | A bejelentett kompatibilitás változása a három vonatérzékelő rendszer közül eggyel vagy többel: Sínáramkörök Tengelyszámlálók Hurokberendezés |
| 4.2.3.4. Tengelycsapágy állapotának figyelemmel kísérése | Fedélzeti érzékelő rendszer | Fedélzeti érzékelő rendszer telepítése/eltávolítása |
| 4.2.3.6.2. Kerékpárok jellemzői | Nyomtáv | Azon nyomtávolság megváltozása, amellyel a kerékpár kompatibilis |
| 4.2.3.6.6. Automatikusan változtatható nyomtávú rendszerek | Nyomtáv szabályozó berendezés | Azon nyomtávolság(ok) megváltozása, amellyel (amelyekkel) a kerékpár kompatibilis |

7.2.3. Az EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítványokra vonatkozó szabályok

7.2.3.1. Gördülő állomány alrendszer

Ez a pont az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkének 26. pontjában meghatározott azon vasúti jármű-típusra (ezen ÁME összefüggésében: egységtípusra) vonatkozik, amely tekintetében ezen ÁME 6.2. pontjával összhangban EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítványt állítanak ki. Alkalmazandó továbbá a zajra vonatkozó ÁME-nek megfelelő EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati eljárásra is, mivel az említett ÁME hivatkozik ezen ÁME-ra, tekintettel arra, hogy utóbbi hatálya a teherkocsikra is kiterjed.

Az EK-típusvizsgálat vagy -konstrukcióvizsgálat ÁME szerinti értékelésének alapját ezen ÁME F. függelékének »Tervezés felülvizsgálata« és »Típusvizsgálat« oszlopa, valamint a zajra vonatkozó ÁME C. függeléke határozza meg.

7.2.3.1.1. A. fázis

Az A. fázis akkor kezdődik, amikor a kérelmező kijelöli az EK-hitelesítésért felelős bejelentett szervezetet, és akkor végződik, amikor az EK típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítványt kiadják.

A típus ÁME szerinti értékelésének alapja az A. fázis tekintetében legfeljebb négyéves időtartamra kerül meghatározásra. Az A. fázis során a bejelentett szervezet által alkalmazandó, EK-hitelesítéshez szükséges értékelés alapja nem változik.

Amennyiben az A. fázis időtartama alatt hatályba lép ezen ÁME vagy a zajra vonatkozó ÁME felülvizsgált változata, megengedett (de nem kötelező) a felülvizsgált változat(ok) teljes mértékű vagy részben történő használata, kivéve, ha a szóban forgó ÁME-k felülvizsgált változata erről kifejezetten másként rendelkezik. Az egyes pontokra korlátozott alkalmazás esetében a kérelmezőnek igazolnia és dokumentálnia kell, hogy az alkalmazandó követelmények változatlanul teljesülnek, és ezt a bejelentett szervezetnek jóvá kell hagynia.

7.2.3.1.2. B. fázis

A B. fázis meghatározza a bejelentett szervezet által kiadott EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítvány érvényességi idejét. Ezen időszak alatt az egységek EK-hitelesítésére sor kerülhet a típusmegfelelés alapján.

Az alrendszer EK-hitelesítésének EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítványa a kiállítást követően a B. fázis tízéves időszakára érvényes, akkor is, ha ezen ÁME vagy a zajra vonatkozó ÁME felülvizsgált változata hatályba lép, kivéve, ha a szóban forgó ÁME-k felülvizsgált változata erről kifejezetten másként rendelkezik. Ezen érvényességi idő alatt azonos típusú új gördülő állomány hozható forgalomba a típusvizsgálati tanúsítványra hivatkozó EK-hitelesítési nyilatkozat alapján.

Az EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítványra vonatkozó frissített műszaki dokumentációra az a műszaki dokumentum hivatkozik, amely a módosított típus tekintetében megfelelőnek nyilvánított gördülő állományra vonatkozóan a kérelmező által kiadott EK-hitelesítési nyilatkozatot kíséri.

7.2.3.2. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek

Ez a pont azon kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozik, amelyek az ezen ÁME 6.1. pontja szerinti EK-típusvizsgálat (CB modul), EK-konstrukcióvizsgálat (CH1 modul) vagy alkalmazhatósági vizsgálat (CV modul) hatálya alá tartoznak.

Az EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati vagy alkalmazhatósági tanúsítvány tízéves időszakra érvényes. Ezen idő alatt azonos típusú rendszerelemek új típusvizsgálat nélkül hozhatók forgalomba, kivéve, ha ezen ÁME felülvizsgált változata erről kifejezetten másként rendelkezik. A tízéves időtartam vége előtt értékelni kell a rendszerelemet ezen ÁME-nek az időtartam vége előtti időszakban hatályos felülvizsgált változata alapján, a hitelesítés alapjául szolgáló követelményekhez képest megváltozott vagy új követelmények tekintetében.

(*) 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.).

(**) A Bizottság 2010/713/EU határozata (2010. november 9.) az Európai Parlament és a Tanács 2008/57/EK irányelve alapján elfogadott, az átjárhatósági műszaki előírások keretében alkalmazandó megfelelőségértékelési, alkalmazhatósági és EK-hitelesítési eljárások moduljairól (HL L 319., 2010.12.4., 1. o.).

(***) 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 (HL L 356., 2014.12.12., 421. o.);

52. a 7.2.2.2. pontban „az 1304/2014/EU bizottsági rendelet ⁽¹⁾” szöveg a következő új lábjegyzettel egészül ki: „⁽¹⁾ HL L 356., 2014.12.12., 421. o.”;

53. a 7.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„A 7.3.2. pontban felsorolt különleges esetek kategóriái:

— »P« esetek: állandó (»permanent«) esetek.

— »T« esetek: ideiglenes (»temporary«) esetek, amelyek tekintetében a célrendszert 2025. december 31-ig kell elérni.

Az ÁME jövőbeni felülvizsgálata során minden különleges esetet (a vonatkozó dátumokkal együtt) újra meg kell vizsgálni a biztonságra, az átjárhatóságra, a határokon átnyúló szolgáltatásokra, a TEN-T folyosókra gyakorolt befolyásuk, valamint az ezek megőrzésével vagy felszámolásával összefüggő gyakorlati és gazdasági hatásuk értékelése alapján abból a célból, hogy a szóban forgó esetek műszaki és földrajzi alkalmazási körét korlátozni lehessen. Különös figyelmet kell fordítani az uniós finanszírozás elérhetőségére.

A különleges eseteknek azon útvonalra vagy hálózatra kell korlátozódnuk, ahol alkalmazásuk feltétlenül szükséges; a különleges eseteket figyelembe kell venni az útvonal-kompatibilitási eljárásokban.

Az ezen ÁME 5.3. pontjában kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemként meghatározott alkatrészekre alkalmazandó különleges esetben a megfelelőségértékelést a 6.1.2. pontnak megfelelően kell elvégezni.”;

54. a szöveg a következő 7.3.2.1a. ponttal egészül ki:

„7.3.2.1a. Rakszelvény (4.2.3.1. pont)

Írország és az Egyesült Királyság tekintetében Észak-Írország különleges esete

(»P«) Megengedett, hogy az egység referenciaprofiljának felső és alsó részét az e célra bejelentett nemzeti műszaki szabályoknak megfelelően alakítsák ki.

Ez a különleges eset nem zárja ki, hogy az ÁME-nek megfelelő vasúti járművek a hálózat vonalait használják mindaddig, amíg azok kompatibilisek az IRL úrszelvényű rendszerrel (1 600 mm-es nyomtávolság).”;

55. a 7.3.2.2. pontból a következő szövegrészt el kell hagyni:

„b) *Portugália különleges esete*

(»P«) A portugál vasúthálózaton üzemeltetni kívánt egységeknek meg kell felelniük a 13. táblázatban meghatározott célzónákkal és tiltott zónákkal kapcsolatos követelményeknek.

13. táblázat

A Portugáliában üzemeltetni kívánt egységekre vonatkozó célzóna és tiltott zóna

| | Y _{CÉL} [mm] | W _{CÉL} [mm] | L _{CÉL} [mm] | Y _{TILTOTT} [mm] | W _{TILTOTT} [mm] | L _{TILTOTT} [mm] |
|------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Portugália | 1 000 | ≥ 65 | ≥ 100 | 1 000 | ≥ 115 | ≥ 500”; |

56. a 7.3.2.3. pontban az „EN 14363:2005 szabvány 4.1.3.4.1. pontjában” szöveg helyébe az „EN 14363:2016 szabvány 6.1.5.3.1. pontjában” szöveg lép;

57. a 7.3.2.3. pont alul a következő szöveggel egészül ki:

„Ez a különleges eset nem zárja ki, hogy az ÁME-nek megfelelő vasúti járművek a nemzeti hálózat vonalait használják.”

58. a 7.3.2.4. pont (Menetdinamikai viselkedés (4.2.3.5.2. pont)) helyébe a következő pont lép:

„7.3.2.4. *Nagy-Britannia (Egyesült Királyság) különleges esete*

(»P«) Az EN 14363:2016 szabvány 7.2.2. pontjában meghatározott egyszerűsített mérési módszer alkalmazásának alapfeltételeit ki kell terjeszteni a legfeljebb 250 kN névleges statikus függőleges kerékerőre (PFO). A meglévő hálózattal való műszaki kompatibilitás érdekében megengedett, hogy az EN 14363:2016 szabványt módosító és a menetdinamikai viselkedés céljából bejelentett nemzeti műszaki szabályokat alkalmazzák.

Ez a különleges eset nem zárja ki, hogy az ÁME-nek megfelelő vasúti járművek a nemzeti hálózat vonalait használják.

Írország és az Egyesült Királyság tekintetében Észak-Írország különleges esete

A meglévő 1 600 mm-es nyomtávú hálózattal való műszaki kompatibilitás érdekében megengedett, hogy az e célra bejelentett nemzeti műszaki szabályokat alkalmazzák.

Ez a különleges eset nem zárja ki, hogy az ÁME-nek megfelelő vasúti járművek a nemzeti hálózat vonalait használják.”;

59. a 7.3.2.5. pont (A kerékpárok jellemzői (4.2.3.6.2. pont)) helyébe a következő pont lép:

„7.3.2.5. A kerékpárok, kerekek és tengelyek jellemzői (4.2.3.6.2. és 4.3.2.6.3. pont)

Nagy-Britannia (Egyesült Királyság) különleges esete

(»P«) A kizárólag a Nagy-Britannia vasúthálózatán használni kívánt egységek esetében a kerékpárok, kerekek és tengelyek jellemzői megfelelhetnek az e célból bejelentett nemzeti műszaki szabályoknak.

Ez a különleges eset nem zárja ki, hogy az ÁME-nek megfelelő vasúti járművek a nemzeti hálózat vonalait használják.”;

60. a 7.3.2.6. pontot (A kerekek jellemzői (4.2.3.6.3. pont)) el kell hagyni;

61. a 7.3.2.7. pont számozása 7.3.2.6.-ra változik. A pont szövegének helyébe a következő szöveg lép:

„A zárjelző rögzítőeszközei (4.2.6.3. pont)

Írország és az Egyesült Királyság tekintetében Észak-Írország különleges esete

(»P«) A zárjelző rögzítőeszközeinek olyan egységek esetében, amelyeket kizárólag az 1 600 mm-es nyomtávú hálózatokon kívánnak üzemeltetni, meg kell felelniük az e célra bejelentett nemzeti szabályoknak.

Ez a különleges eset nem zárja ki, hogy az ÁME-nek megfelelő vasúti járművek a nemzeti hálózat vonalait használják.”

62. a szöveg a következő 7.3.2.7. ponttal egészül ki:

„7.3.2.7. A járműben vagy járműtípusban bekövetkező változások kezelésére vonatkozó szabályok (7.2.2.2.)

Nagy-Britannia (Egyesült Királyság) különleges esete

(»P«) A mérési eljárás tekintetében bejelentett nemzeti műszaki szabályokban meghatározott (például a RIS-2773-RST-ben leírt) járműszelvény bármely módosítása az (EU) 2018/545 bizottsági végrehajtási rendelet 15. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerint kerül besorolásra, nem pedig az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerint.”

63. a szöveg a következő új 7.6. ponttal egészül ki:

„7.6. **A felülvizsgálatkor vagy az ügynökség más tevékenységei során figyelembe veendő szempontok**

Az ezen ÁME készítése során végzett elemzés nyomán az EU vasúti rendszerének jövőbeni fejlesztése szempontjából fontos, sajátos szempontokat határoztak meg.

E szempontok meghatározására az alábbiakban kerül sor.

7.6.1. *Az EK-hitelesítési nyilatkozat hatálya alá nem tartozó, meglévő járművekre vonatkozó, a felhasználási terület kiterjesztésével kapcsolatos szabályok*

Az (EU) 2016/797 irányelv 54. cikke (2) és (3) bekezdése értelmében a 2016. június 15. előtt forgalombahozatali engedéllyel rendelkező járművek számára az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének megfelelő forgalombahozatali járműengedélyt kell kiállítani a célból, hogy üzemelhessenek egy vagy több olyan hálózaton, amelyre még nem vonatkozik az engedélyük. Az ilyen járműveknek ezért meg kell felelniük ennek az ÁME-nek, vagy az (EU) 2016/797 irányelv 7. cikke (1) bekezdésének értelmében mentesülniük kell ezen ÁME alkalmazása alól.

A járművek szabad mozgásának megkönnyítése érdekében rendelkezéseket kell kidolgozni annak meghatározására, hogy az ilyen járművek, valamint az engedéllyel nem rendelkező járművek esetében milyen mértékű rugalmasságot lehetne biztosítani az ÁME követelményeinek való megfelelés tekintetében az alapvető követelmények teljesítése, a megfelelő biztonsági szint fenntartása, sőt – amennyiben ez észszerűen megvalósítható – javítása mellett.”;

64. az A. függelékben az egész szöveg helyébe a következő szöveg lép: „Használaton kívül.”;

65. a C. függelékben az 1. feltételnél (Kézi kapcsolókészülék) „A vonóhorog körüli távolságnak összhangban kell lennie a 2013. január 18-i ERA/TD/2012-04/INT ERA műszaki dokumentum 1.2. verziójának 2. fejezetében megadottakkal (közzétéve az Ügynökség honlapján: <http://www.era.europa.eu>.)” szöveg helyébe a következő szöveg lép: „A vonóhorog körüli távolságnak összhangban kell lennie az EN 16116-2:2013 szabvány 6.3.2. pontjában megadottakkal.”;

66. a C. függelékben az 1. feltételnél (Kézi kapcsolókészülék) „A tolatószemélyzet műveleti helyének összhangban kell lennie a 2013. január 18-i ERA/TD/2012-04/INT ERA műszaki dokumentum 1.2. verziójának 3. fejezetében megadottakkal (közzétéve az Ügynökség honlapján: <http://www.era.europa.eu>.)” szöveg helyébe a következő szöveg lép: „A tolatószemélyzet műveleti helyének összhangban kell lennie az EN 16116-2:2013 szabvány 6.2.1. pontjában megadottakkal. Az 550 mm széles ütközőkkel felszerelt kézi kapcsolókészülékek esetében a szabad terület kiszámítása annak figyelembevételével végezhető, hogy a kapcsolókészülék elemei középen helyezkednek el (D = 0 mm az EN 16116-2:2013 szabvány A. mellékletében meghatározottak szerint).”;

67. a C. függelékben a 2. feltétel (**UIC lépcsők és kapaszkodók**) helyébe a következő szöveg lép:

„2. **UIC lépcsők és kapaszkodók**

Az egységeket el kell látni lépcsőkkel és kapaszkodókkal az EN 16116-2:2013 szabvány 4. és 5. pontjában, valamint szabad térközökkel az EN 16116-2:2013 szabvány 6.2.2. pontjában megadottakkal összhangban.”;

68. a C. függelékben az 5. feltételnél (**Az egységek megjelölése**) a következő szöveget el kell hagyni:

„Megfelelő esetben az EN 15877-1:2012 szabvány szerinti jelöléseket kell alkalmazni. Mindenkor fel kell tüntetni az alábbiakat:

- 4.5.2 Rakszelvény jelölése
- 4.5.3. A jármű önsúlya
- 4.5.4. Járműterhelési táblázat
- 4.5.5. Hosszúság jelölése az ütközők fölött

- 4.5.12. Karbantartási időrendi beosztás
- 4.5.14. Emelési és sínrehelyezési pontok jelölése
- 4.5.23. Vég tengelyek és forgóváz-középpontok közötti távolságok
- 4.5.29. Féksúly”;

69. a C. függelékben a 6. feltételnél (**A G1 raxszelvény**) a „GIC1” szöveg helyébe a „GI1” szöveg lép;
70. a C. függelékben a 8. feltételnél (**A hosszanti irányú nyomóerőkre vonatkozó vizsgálatok**) az „EN 15839:2012” szöveg helyébe az „EN 15839:2012+A1:2015” szöveg lép;
71. a C. függelékben a 9. feltételnél (**UIC fékrendszer**) a c) és e) alpontban a „UIC 540:2006” szöveg helyébe a „UIC 540:2014” szöveg lép;
72. a C. függelékben a 9. feltételnél (**UIC fékrendszer**) az „i) Pneumatikus csatlakozó fél” szöveg helyébe az „i) A pneumatikus csatlakozó fél és annak tömlője” szöveg lép;
73. a C. függelékben a 9. feltételnél (**UIC fékrendszer**) a „k) A féktuskó-rögzítéseknek összhangban kell lenniük az 542:2010 UIC tájékoztatóval” szöveg helyébe a „k) A féktuskó-rögzítéseknek összhangban kell lenniük az UIC 542:2015 tájékoztatóval” szöveg lép;
74. a C. függelékben a 9. feltételnél (**UIC fékrendszer**) az m) alpont helyébe a következő szöveg lép:
- „m) A féklökétállítóknak összhangban kell lenniük az EN 16241:2014 szabvány 4. és 5. pontjával. A megfelelőségértékelést az EN 16241:2014 szabvány 6.3.2–6.3.5. pontjával összhangban kell elvégezni. Ezenkívül élő tesztet kell végrehajtani, amely bemutatja, hogy a féklökétállító alkalmas az egységen való üzemeltetésre, és hitelesíti a tervezett üzemi élettartamhoz szükséges karbantartási követelményeknek való megfelelést. A tesztet a maximális névleges terhelési ciklusban kell végrehajtani, a teljes beállítási tartományban.”;
75. a C. függelékben a 9. feltételnél (**UIC fékrendszer**) a C.3 táblázat „G» fékezési mód” sorában az „UIC 544-1:2013” szöveg helyébe az „UIC 544-1:2014” szöveg lép;
76. a C. függelékben a 9. feltételnél (**UIC fékrendszer**) a C.3 táblázat (1) lábjegyzetében „az EN 14531-1:2005 szabvány 5.11. pontja” szöveg helyébe „az EN 14531-1:2015 szabvány 4. pontja” szöveg lép;
77. a C. függelékben a 11. feltétel (**Hőmérsékleti tartományok a légtartályok, a tömlők és zsírok esetében**) helyébe a következő feltétel lép:

„11. Hőmérsékleti tartományok a légtartályok, a tömlők és zsírok esetében

Az alábbi követelményeket a 4.2.5. pont szerinti valamennyi hőmérsékleti tartománynak megfelelőnek kell tekinteni:

- A légtartályokat – 40 °C és + 70 °C közötti hőmérsékleti tartományra kell tervezni.
- A fékhengereket és a fékcsatlakozókat – 40 °C és + 70 °C közötti hőmérsékleti tartományra kell tervezni.
- A légfékezést és légtöltést szolgáló tömlőket – 40 °C és + 70 °C közötti hőmérsékleti tartományra nézve kell meghatározni.

Az alábbi követelményt a 4.2.5. pont szerinti T1 tartománynak megfelelőnek kell tekinteni:

- A görgőscsapágyak kenésére szolgáló zsírt –20 °C-ig terjedő környezeti hőmérsékletre nézve kell meghatározni.”;

78. a C. függelékben a 12. feltétel (**Hegesztés**) helyébe a következő feltétel lép:
- „A hegesztést az EN 15085-1:2007+A1:2013, EN 15085-2:2007, EN 15085- 3:2007, EN 15085-4:2007 és EN 15085-5:2007 szabvánnyal összhangban kell végezni.”;
79. a C. függelékben a 16. feltétel (**Vontatóhorgok**) alul a következő szöveggel egészül ki:

„Alternatív műszaki megoldások az UIC 535-2:2006 tájékoztató 1.4.2–1.4.9. feltételeinek teljesülése esetén megengedettek. Ha az alternatív megoldás a szemes vonóhorog, akkor annak további feltételként legalább 85 mm átmérőjűnek kell lennie.”;

80. a C. függelék a következő 19. feltétellel egészül ki:

„19. **Tengelycsapágy állapotának figyelemmel kísérése**

Az egység tengelycsapágyai állapotának figyelemmel kísérésének lehetségesnek kell lennie a hálózat pályamenti berendezéseivel.”;

81. a D. függelék helyébe a következő szöveg lép:

„D. függelék

Az ezen ÁME-ben hivatkozott kötelező szabványok és normatív dokumentumok

| ÁME | | Szabvány/dokumentum | |
|--|---------------|---|------------------------------|
| Értékelendő jellemzők | | Szabványok és dokumentumok hivatkozásai | Pontok |
| Szerkezet és mechanikus alkatrészek | 4.2.2. | | |
| Az egység szilárdsága | 4.2.2.2. | EN 12663-2:2010 | 5. |
| | | EN 15877-1:2012 | 4.5.14. |
| | 6.2.2.1. | EN 12663-1:2010+A1:2014 | 9.2. |
| | | EN 12663-2:2010 | 6., 7. |
| Rakszelvény és jármű-vágány kölcsönhatás | 4.2.3. | | |
| Rakszelvény | 4.2.3.1. | EN 15273-2:2013 | összes |
| A vonalak terhelhetőségével való kompatibilitás | 4.2.3.2. | EN 15528:2015 | 6.1., 6.2. |
| Vonatérzékelő rendszerekkel való kompatibilitás | 4.2.3.3. | ERA/ERTMS/033281 rev. 4.0 | Lásd ezen ÁME 7. táblázatát. |
| Tengelycsapágy állapotának figyelemmel kísérése | 4.2.3.4. | EN 15437-1:2009 | 5.1., 5.2. |
| Csavart vágányon való kisiklással szembeni védelem | 4.2.3.5.1. | — | — |
| | 6.2.2.2. | EN 14363:2016 | 4., 5., 6.1. |
| Menetdinamikai viselkedés | 4.2.3.5.2. | EN 14363:2016 | 4., 5., 7. |
| | 6.1.2.1. | EN 14363:2016 | 4., 5., 7. |
| | 6.2.2.3. | EN 16235:2013 | összes |
| | 6.1.2.1. | EN 13749:2011 | 6.2. |
| Forgóvázkeret strukturális kialakítása | 4.2.3.6.1. | EN 13749:2011 | 6.2. |
| | 6.1.2.1. | EN 13749:2011 | 6.2. |
| Kerékpárok jellemzői | 4.2.3.6.2. | — | — |
| | 6.1.2.2. | EN 13260:2009+A1:2010 | 3.2.1. |

| ÁME | | Szabvány/dokumentum | |
|--|---------------|---|----------------------|
| Értékelendő jellemzők | | Szabványok és dokumentumok hivatkozásai | Pontok |
| Kerekek jellemzői | 4.2.3.6.3. | — | — |
| | 6.1.2.3. | EN 13979-1:2003+A1:2009 + A2:2011 | 7., 6.2. |
| Tengelyek jellemzői | 4.2.3.6.4. | — | — |
| | 6.1.2.4. | EN 13103:2009 + A2:2012 | 4., 5., 6., 7. |
| Tengelyágycsapágycsapat | 4.2.3.6.5. | — | — |
| | 6.2.2.4. | EN 12082:2007+A1:2010 | 6. |
| Kerékpár manuális cseréjére alkalmas futómű | 4.2.3.6.7. | — | — |
| | 6.2.2.5. | UIC 430-1:2012 tájékoztató | B., H., I. melléklet |
| | | UIC 430-3:1995 | 7. melléklet |
| Fék | 4.2.4. | | |
| Üzemi fékrendszer | 4.2.4.3.2.1. | EN 14531-6:2009 | összes |
| | | UIC 544-1:2014 | összes |
| Rögzőfék | 4.2.4.3.2.2. | EN 14531-6:2009 | 6. |
| Futófelületi fékekhez tartozó súrlódó elemek | 4.2.4.3.5. | — | — |
| | 6.1.2.5. | ERA/TD/2013-02/INT ERA műszaki dokumentum 3.0 verzió, 2015.11.27. | összes |
| Környezeti feltételek | 4.2.5. | | |
| Környezeti feltételek | 4.2.5. | EN 50125-1:2014 | 4.7. |
| | 6.2.2.7. | — | — |
| Rendszervédelem | 4.2.6. | | |
| Gátak | 4.2.6.1.2.1. | — | — |
| | 6.2.2.8.1. | EN 1363-1:2012 | összes |
| Anyagok | 4.2.6.1.2.2. | — | — |
| | 6.2.2.8.2. | ISO 5658- 2:2006/Am1:2011 | összes |
| | | EN 13501-1:2007+A1:2009 | összes |
| | | EN 45545-2:2013+A1:2015 | 6. táblázat |
| ISO 5660-1:2015 | | összes | |

| ÁME | | Szabvány/dokumentum | |
|---|-------------|---|----------|
| Értékelendő jellemzők | | Szabványok és dokumentumok hivatkozásai | Pontok |
| Kábelek | 6.2.2.8.3. | EN 50355:2013 | összes |
| | | EN 50343:2014 | összes |
| Gyúlékony folyadékok | 6.2.2.8.4. | EN 45545-7:2013 | összes |
| Közvetett érintkezés elleni védelmi intézkedések (védőföldelés) | 4.2.6.2. 1. | EN 50153:2014 | 6.4. |
| Közvetlen érintkezés elleni védelmi intézkedések | 4.2.6.2. 2. | EN 50153:2014 | 5. |
| A zárjelző rögzítőeszközei | 4.2.6.3. | EN 16116-2:2013 | 11. ábra |

A C. függelékben meghatározott további választható feltételekben említett szabványok vagy dokumentumok

| Az egységekre vonatkozó további opcionális feltételek | C. függ. | Szabvány/UIC tájékoztató/dokumentum | |
|---|----------|-------------------------------------|----------------------|
| Kézi kapcsolókészülék | C.1. | EN 15566:2009+A1:2010 | összes (kivéve 4.4.) |
| | | EN 15551:2009+A1:2010 | összes |
| | | EN 16116-2:2013 | 6.2.1., 6.3.2. |
| | | EN 15877-1:2012 | 75. ábra |
| UIC lépcsők és kapaszkodók | C.2. | EN 16116-2:2013 | 4., 5., 6.2.2. |
| Gurítódombos tolatásra való alkalmaság | C.3. | EN 12663-2:2010 | 5., 8. |
| A hosszanti irányú nyomóerőkre vonatkozó vizsgálatok | C.8. | EN 15839:2012+A1:2015 | összes |
| UIC fékrendszer | C.9. | EN 15355:2008+A1:2010 | összes |
| | | EN 15611:2008+A1:2010 | összes |
| | | UIC 540:2014 | összes |
| | | EN 14531-1:2015 | 4. |
| | | EN 15624:2008+A1:2010 | összes |
| | | EN 15625:2008+A1:2010 | összes |
| | | EN 286-3:1994 | összes |
| | | EN 286-4:1994 | összes |
| | | EN 15807:2011 | összes |
| | | EN 14601:2005+A1:2010 | összes |
| | | UIC 544-1:2014 | összes |
| | | UIC 542:2015 | összes |
| UIC 541-4:2010 | összes | | |

| Az egységekre vonatkozó további opcionális feltételek | C. függ. | Szabvány/UIC tájékoztató/dokumentum | |
|---|----------|---|----------------------|
| | | EN 16241:2014 | 4., 5., 6.3.2–6.3.5. |
| | | EN 15595:2009+A1:2011 | összes |
| Hegesztés | C.12. | EN 15085-1:2007+A1:2013 EN 15085-2:2007 EN 15085-3:2007 EN 15085-4:2007 EN 15085-5:2007 | összes |
| Kereket érintő különleges termékjellemzők | C.15. | EN 13262:2004 + A1:2008+A2:2011 | összes |
| | | EN 13979-1:2003 + A1:2009+A2:2011 | összes |
| Vontatóhorgok | C.16. | UIC 535-2:2006 | 1.4. |
| Védőeszközök a kiálló részekén | C.17. | UIC 535-2:2006 | 1.3. |
| Címketartók és a zárjelző rögzítőeszközei | C.18. | UIC 575:1995 | 1.” |

82. az E. függelékben „A lámpának legalább 170 mm átmérőjű fénykibocsátó felülettel kell rendelkeznie. A lámpának legalább 170 mm átmérőjű fénykibocsátó felülettel kell rendelkeznie. A fényszórórendszert úgy kell megtervezni, hogy legalább 15 kandela fényerősségű piros fényt bocsásson ki az átvilágított felület középvonalában 15°-os vízszintes és 5°-os függőleges nyitásszögben. A piros fénynek legalább 7,5 kandela erősségűnek kell lennie.” szövegrész helyébe a következő szöveg lép: „A zárjelző lámpát úgy kell megtervezni, hogy fényintenzitása megfeleljen az EN 15153-1:2013+A1:2016 szabvány 8. táblázatában előírtaknak.”;

83. az E. függelékben az „EN 15153-1:2013” szöveg helyébe az „EN 15153-1:2013+A1:2016” szöveg lép;

84. az F. függelékben az F.1. táblázat „Változtatható nyomtávú kerékpár” sorának helyébe a következő szöveg lép:

| | | | | | |
|--|------------|---|---|---|---------------------|
| „Automatikusan változtatható nyomtávú rendszer | 4.2.3.6.6. | X | X | X | 6.1.2.6./6.2.2.4a.” |
|--|------------|---|---|---|---------------------|

II. MELLÉKLET

Az 1299/2014/EU bizottsági rendelet melléklete a következőképpen módosul:

1. az 1.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.1. **Műszaki hatály**

Ezen ÁME – az (EU) 2016/797 irányelv 1. cikkének megfelelően – az uniós vasúti rendszer infrastruktúra alrendszerét és karbantartás alrendszerének egy részét érinti.

Az infrastruktúra és a karbantartás alrendszert az (EU) 2016/797 irányelv II. mellékletének 2.1., illetve 2.8. pontja határozza meg.

Ezen ÁME műszaki hatályát közelebbről e rendelet 2. cikkének (1), (5) és (6) bekezdése határozza meg.”;

2. az 1.3. (1) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az (EU) 2016/797 irányelv 4. cikke (3) bekezdésének megfelelően ez az ÁME:

- a) ismerteti tervezett hatályát (2. pont);
- b) alapvető követelményeket állapít meg az infrastruktúra alrendszerre és a karbantartás alrendszer egy részére vonatkozóan (3. pont);
- c) megállapítja az infrastruktúra alrendszer és a karbantartás alrendszer egy része, valamint azok más alrendszerekkel való kapcsolódási pontjai által teljesítendő működési és műszaki előírásokat (4. pont);
- d) meghatározza az európai előírások, köztük az európai szabványok hatálya alá tartozó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő azon rendszerelemeket és kapcsolódási pontokat, amelyek az uniós vasúti rendszeren belüli kölcsönös átjárhatóság megvalósításához szükségesek (5. pont);
- e) valamennyi figyelembe veendő esetben megállapítja, mely eljárásokat kell alkalmazni egyfelől a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának értékelése, másfelől az alrendszerek EK-hitelesítése érdekében (6. pont);
- f) ismerteti végrehajtásának stratégiáját (7. pont);
- g) az érintett személyzet vonatkozásában ismerteti az infrastruktúra alrendszer működéséhez és karbantartásához, valamint az ÁME végrehajtásához szükséges szakmai képzést, illetve a munkahelyi egészségvédelemre és biztonságra vonatkozó feltételeket (4. pont);
- h) feltünteti a meglévő infrastruktúra alrendszerre alkalmazandó rendelkezéseket, különösen korszerűsítés és felújítás esetén, és ilyen esetekben az olyan módosítási munkálatokat, amelyek új engedély iránti kérelmet tesznek szükségessé;
- i) feltünteti az infrastruktúra alrendszer azon paramétereit, amelyeket a vasúti társaságnak a forgalombahozatali járműengedély kézhezvétele után, de a jármű első használata előtt ellenőriznie kell a járművek és az általuk igénybe venni kívánt útvonalak összeegyeztethetőségének biztosítása céljából, valamint az ellenőrzés során alkalmazandó eljárásokat.

Az (EU) 2016/797 irányelv 4. cikke (5) bekezdésének megfelelően a különleges esetekre vonatkozó rendelkezéseket a 7. pont ismerteti.”;

3. a 2.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.1. **Az infrastruktúra alrendszer meghatározása**

Ezen ÁME a következőkre vonatkozik:

- a) az infrastruktúra mint strukturális alrendszer;
- b) a karbantartás funkcionális alrendszernek az infrastruktúra alrendszerre vonatkozó része (azaz: a vonatok külső tisztítására szolgáló mosóberendezések, vízfeltöltő berendezések, helyhez kötött WC-tartály ürítő berendezések és pálya menti áramellátás).

Az infrastruktúra alrendszer elemeinek leírása az (EU) 2016/797 irányelv II. mellékletének 2.1. pontjában található.

A karbantartás alrendszer elemeinek leírása az (EU) 2016/797 irányelv II. mellékletének 2.8. pontjában található.

Ezen ÁME hatálya tehát az infrastruktúra alrendszer következő aspektusaira terjed ki:

- a) vonalkialakítás;
- b) vágányparaméterek;
- c) váltók és keresztezések;
- d) a vágány alkalmazott terheléssel szembeni ellenállása;
- e) a műtárgyak forgalmi terheléssel szembeni ellenállása;
- f) azonnali tevékenységvégszi határértékek a vágánygeometria hiányosságai tekintetében;
- g) peronok;
- h) egészségvédelem, biztonság és környezetvédelem;
- i) az üzemeltetésre vonatkozó rendelkezések;
- j) vonatokat kiszolgáló, helyhez kötött berendezések.

A további részleteket ezen ÁME 4.2.2. pontja tartalmazza.”;

4. a 2.5. pontban a „2004/49/EK irányelvnek” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/798 irányelvnek” hivatkozás lép;
5. a 3. pontban „a 2008/57/EK irányelv” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv” hivatkozás lép;
6. a 3. pont 1. táblázata helyébe a következő szöveg lép:

„1. táblázat

Az infrastruktúra alrendszer alapvető követelményeknek megfeleltethető alapvető paraméterei

| ÁME pont | Az ÁME pontjának címe | Biztonság | Megbízhatóság és rendelkezésre állás | Egészségvédelem | Környezetvédelem | Műszaki összeegyeztethetőség | Megközelíthetőség |
|----------|------------------------------|-------------------|--------------------------------------|-----------------|------------------|------------------------------|-------------------|
| 4.2.3.1. | Úrszelvény | 1.1.1., 2.1.1. | | | | 1.5. | |
| 4.2.3.2. | Vágánytengely-távolság | 1.1.1., 2.1.1. | | | | 1.5. | |
| 4.2.3.3. | Legnagyobb lejtés | 1.1.1. | | | | 1.5. | |
| 4.2.3.4. | Legkisebb vízszintes ívsugár | 1.1.3. | | | | 1.5. | |
| 4.2.3.5. | Legkisebb függőleges ívsugár | 1.1.3. | | | | 1.5. | |
| 4.2.4.1. | Névleges nyomtávolság | | | | | 1.5. | |
| 4.2.4.2. | Túlemelés | 1.1.1., 2.1.1. | | | | 1.5. | 1.6.1. |
| 4.2.4.3. | Túlemelésihiány | 1.1.1. | | | | 1.5. | |

| ÁME pont | Az ÁME pontjának címe | Biztonság | Megbízhatóság és rendelkezésre állás | Egészségvédelem | Környezetvédelem | Műszaki összeegyeztethetőség | Megközelíthetőség |
|----------|---|------------------------------|--------------------------------------|-----------------|------------------|------------------------------|-------------------|
| 4.2.4.4. | A túlemelési hiány átmenet nélküli változása | 2.1.1. | | | | | |
| 4.2.4.5. | Egyenértékű kúposság | 1.1.1., 1.1.2. | | | | 1.5. | |
| 4.2.4.6. | Sínfejprofil folyóvágányhoz | 1.1.1., 1.1.2. | | | | 1.5. | |
| 4.2.4.7. | Síndőlés | 1.1.1., 1.1.2. | | | | 1.5. | |
| 4.2.5.1. | Váltók és keresztezések tervezési geometriája | 1.1.1., 1.1.2. 1.1.3. | | | | 1.5. | |
| 4.2.5.2. | Mozgó csúcsbetétes keresztezések használata | 1.1.2., 1.1.3. | | | | | |
| 4.2.5.3. | Kettős keresztezések maximális vezetetlen hossza | 1.1.1., 1.1.2. | | | | 1.5. | |
| 4.2.6.1. | A vágány függőleges terheléssel szembeni ellenállása | 1.1.1., 1.1.2., 1.1.3. | | | | 1.5. | |
| 4.2.6.2. | A vágány hosszirányú erőkkel szembeni ellenállása | 1.1.1., 1.1.2., 1.1.3. | | | | 1.5. | |
| 4.2.6.3. | A vágány oldalirányú erőkkel szembeni ellenállása | 1.1.1., 1.1.2., 1.1.3. | | | | 1.5. | |
| 4.2.7.1. | Az új hidak forgalmi terheléssel szembeni ellenállása | 1.1.1., 1.1.3. | | | | 1.5. | |
| 4.2.7.2. | Új földmunkák egyenértékű függőleges terhelése és új műtárgyakat érő földnyomás | 1.1.1., 1.1.3. | | | | 1.5. | |
| 4.2.7.3. | Vágányok feletti vagy melletti új műtárgyak ellenállása | 1.1.1., 1.1.3. | | | | 1.5. | |
| 4.2.7.4. | Meglévő hidak és földmunkák forgalmi terheléssel szembeni ellenállása | 1.1.1., 1.1.3. | | | | 1.5. | |
| 4.2.8.1. | Azonnali tevékenységvégségi határérték az irány tekintetében | 1.1.1., 1.1.2. | 1.2. | | | | |
| 4.2.8.2. | Azonnali tevékenységvégségi határérték a fekszint tekintetében | 1.1.1., 1.1.2. | 1.2. | | | | |
| 4.2.8.3. | Azonnali tevékenységvégségi határérték a síktorzulás tekintetében | 1.1.1., 1.1.2. | 1.2. | | | | |

| ÁME pont | Az ÁME pontjának címe | Biztonság | Megbízhatóság és rendelkezésre állás | Egészségvédelem | Környezetvédelem | Műszaki összeegyeztethetőség | Megközelíthetőség |
|-----------|--|-------------------|--------------------------------------|-----------------|------------------|------------------------------|-------------------|
| 4.2.8.4. | Azonnali tevékenységvégeztési határérték a nyomtávolsággal kapcsolatos lokális hiba tekintetében | 1.1.1., 1.1.2. | 1.2. | | | | |
| 4.2.8.5. | Azonnali tevékenységvégeztési határérték a túlemelés tekintetében | 1.1.1., 1.1.2. | 1.2. | | | | |
| 4.2.8.6. | Azonnali tevékenységvégeztési határérték a váltók és keresztezések tekintetében | 1.1.1., 1.1.2. | 1.2. | | | 1.5. | |
| 4.2.9.1. | Hasznos peronhossz | 1.1.1., 2.1.1. | | | | 1.5. | |
| 4.2.9.2. | Peronmagasság | 1.1.1., 2.1.1. | | | | 1.5. | 1.6.1. |
| 4.2.9.3. | Peron-oldaltávolság | 1.1.1., 2.1.1. | | | | 1.5. | 1.6.1. |
| 4.2.9.4. | A pálya elrendezése a peronok mentén | 1.1.1., 2.1.1. | | | | 1.5. | 1.6.1. |
| 4.2.10.1. | Maximális nyomásingadozás alagutakban | 1.1.1., 2.1.1. | | | | 1.5. | |
| 4.2.10.2. | Az oldalszél hatásai | 1.1.1., 2.1.1. | 1.2. | | | 1.5. | |
| 4.2.10.3. | Zúzottkő-ágyazatú vágányokat érő aerodinamikai hatás | 1.1.1. | 1.2. | | | 1.5. | |
| 4.2.11.1. | Szelvényjelzők | 1.1.1. | 1.2. | | | | |
| 4.2.11.2. | Egyenértékű kúposág üzem közben | 1.1.1., 1.1.2. | | | | 1.5. | |
| 4.2.12.2. | WC-tartály ürítés | 1.1.5. | 1.2. | 1.3.1. | | 1.5. | |
| 4.2.12.3. | A vonat külső tisztítására szolgáló eszközök | | 1.2. | | | 1.5. | |
| 4.2.12.4. | Vízfeltöltés | 1.1.5. | 1.2. | 1.3.1. | | 1.5. | |
| 4.2.12.5. | Üzemanyag-feltöltés | 1.1.5. | 1.2. | 1.3.1. | | 1.5. | |
| 4.2.12.6. | Pálya menti áramellátás | 1.1.5. | 1.2. | | | 1.5. | |
| 4.4. | Üzemeltetési szabályok | | 1.2. | | | | |
| 4.5. | Karbantartási szabályok | | 1.2. | | | | |
| 4.6. | Szakmai képesítések | 1.1.5. | 1.2. | | | | |
| 4.7. | Egészségvédelem és biztonság | 1.1.5. | 1.2. | 1.3. | 1.4.1.”; | | |

7. a 4.1. (1) pontban „a 2008/57/EK irányelv” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv” hivatkozás lép;

8. a 4.1. (3) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az infrastruktúra alrendszerre és a karbantartás alrendszer egy részére, valamint kapcsolódási pontjaikra vonatkozó, a 4.2. és 4.3. pont szerinti funkcionális és műszaki előírások nem teszik kötelezővé meghatározott technológiák vagy műszaki megoldások alkalmazását, kivéve, ha ez az uniós vasúti rendszer átjárhatóságához szigorúan szükséges.”;

9. a 4.2. pont címének helyébe az alábbi szöveg lép:

„4.2. **Az infrastruktúra alrendszer működési és műszaki előírásai**”;

10. a 4.2.1. (1)–(3) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az uniós vasúti hálózat elemeinek leírása az (EU) 2016/797 irányelv I. mellékletének 1. pontjában található. Az átjárhatóság költséghatékony megvalósítása érdekében az uniós vasúthálózat minden egyes eleméhez egy »ÁME-vonalkategóriát« kell rendelni.

(2) Az ÁME-vonalkategóriák a forgalomtípusok kombinációi. Azon vonalak esetében, amelyeken csak egyféle forgalom bonyolódik (például csak teherforgalmat bonyolító vonal), egyetlen szabályzat is alkalmazható a teljesítmények leírására; ott, ahol vegyes forgalom bonyolódik, a kategóriát egy vagy több – személy- és teherforgalomra vonatkozó – szabállyal kell leírni. A kombinált forgalomtípusok azon tartományt írják le, amelyen belül a forgalom kívánt kombinációja lebonyolítható.

(3) Ezek az ÁME-vonalkategóriák a meglévő vonalak besorolására szolgálnak egy olyan célrendszer meghatározása érdekében, amely alapján teljesülhetnek a releváns teljesítményparaméterek.”;

11. a 4.2.1. (7) pontban a 3 táblázat (*) jegyzetének helyébe a következő szöveg lép:

„(*) A tengelyterhelés alapja a vonófejek és mozdonyok esetében a »tervezési tömeg menetkész állapotban« az EN 15663:2009+AC:2010 szabvány 2.1. pontjában meghatározottak szerint, a többi jármű esetében a »tervezési tömeg normál hasznos teher mellett« az EN15663:2009+AC:2010 szabvány 6.3. pontjának megfelelően.”;

12. a 4.2.1. (10) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(10) Az (EU) 2016/797 irányelv 4. cikkének (7) bekezdésével összhangban, amely arról rendelkezik, hogy az ÁME-k nem akadályozhatják a tagállamokat az ÁME-k hatályán kívül eső járművek mozgására szolgáló infrastruktúra használatára vonatkozó döntések meghozatalában, megengedett olyan új és korszerűsített vonalak tervezése, amelyek lehetővé teszik:

- nagyobb méreetszelvény,
- nagyobb tengelyterhelés,
- nagyobb pályasebesség,
- nagyobb hasznos peronhossz,
- nagyobb vonathossz

alkalmazását annál, mint a 2. és 3. táblázatban megadottak.”;

13. a 4.2.2.1. pont H. szakaszának c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) Zúzottkő-ágyazatú vágányokat érő aerodinamikai hatás (4.2.10.3.)”;

14. a 4.2.2.1. pont K. szakasza a következő szöveggel egészül ki:

„b) Karbantartási terv (4.5.2.)”;

15. a 4.2.4.2. (5) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(5) Az (1) pontban foglaltak helyett, az 1 668 mm-es nyomtávolság esetében a tervezési túlemelés nem haladhatja meg a 185 mm-t.”;

16. a 4.2.4.4. (4) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Az (1) pontban foglaltak helyett, az 1 668 mm-es nyomtávolság esetében a túlemelésiány átmenet nélküli változásának legnagyobb tervezési értékei a következők:

- a) 150 mm, ha $V \leq 45$ km/h,
 - b) 115 mm, ha $45 \text{ km/h} < V \leq 100$ km/h,
 - c) $(399-V)/2,6$ [mm], ha $100 \text{ km/h} < V \leq 220$ km/h,
 - d) 70 mm, ha $220 \text{ km/h} < V \leq 230$ km/h.
- e) A túlemelésiány átmenet nélküli változása nem engedélyezett 230 km/h menetsebesség felett.”;

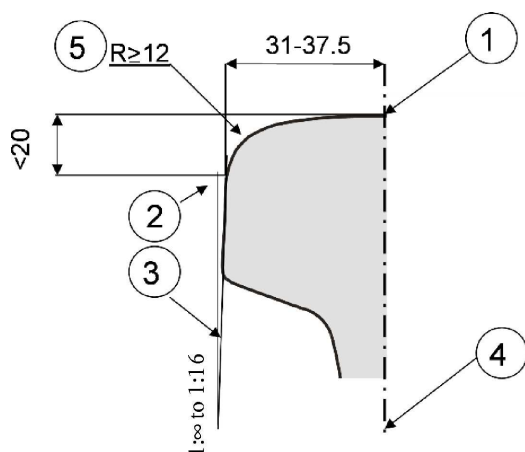
17. a 4.2.4.5. (3) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Folyóvágány esetében a tervezési nyomtávot, a sínfejprofil és a síndőlést úgy kell kiválasztani, hogy biztosítsák az egyenértékű kúposág 10. táblázatban megállapított határértékek betartását.”;

18. a 4.2.4.6. pont 1. ábrája helyébe a következő ábra lép:

„1. ábra

Sínfejprofil



- 1 sínkorona
- 2 érintőpont
- 3 oldalirányú dőlés
- 4 a sínfej függőleges tengelye
- 5 futóél”

19. a 4.2.4.7.1. (2) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A 60 km/h-nál nagyobb sebességgel való közlekedésre tervezett vágányok esetében egy adott útvonal síndőlését az 1/20 és 1/40 közötti tartományból kell kiválasztani.”;

20. a 4.2.6.2.2. (2) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az örvényáramú fékrendszerek vágányon történő használatára vonatkozó rendelkezéseket üzemeltetési szinten a pályahálózat-működtető határozza meg a vágány egyedi jellemzői alapján, ideértve a váltókat és keresztezéseket is. E fékrendszer használatának feltételei az (EU) 2019/777 bizottsági végrehajtási rendeletnek (*) (infrastruktúra-nyilvántartás) megfelelően kerülnek nyilvántartásba vételre.

(*) 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 (HL L 139 I., 2019.5.27., 312. o.);

21. a 4.2.7.1.1. pont 11. táblázata helyébe a következő szöveg lép:

„11. táblázat

Az alfa (α) tényező az új műtárgyak tervezéséhez

| A forgalom típusa | Az alfa (α) tényező legkisebb értéke |
|-------------------|--------------------------------------|
| P1, P2, P3, P4 | 1,0 |
| P5 | 0,91 |
| P6 | 0,83 |
| P1520 | 1 |
| P1600 | 1,1 |
| F1, F2, F3 | 1,0 |
| F4 | 0,91 |
| F1520 | 1,46 |
| F1600 | 1,1” |

22. a 4.2.10.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.2.10.3. Zúzottkő-ágyazatú vágányokat érő aerodinamikai hatás

- (1) A járművek és az infrastruktúra közötti aerodinamikai kölcsönhatás előidézheti a zúzottkő ágyazatról való felemelkedését és továbsodródását (ágyazatfelkapás) a folyóvágányon és a váltókon és keresztezésekben. Ennek kockázatát csökkenteni kell.
- (2) Az infrastruktúra alrendszernek az ágyazatfelkapás-kockázat csökkentését célzó követelményeit csak a 250 km/h-nál nagyobb sebességű közlekedésre tervezett vonalak esetében kell alkalmazni.
- (3) A (2) pont szerinti követelmények nyitott kérdésnek minősülnek.”;

23. a 4.2.12.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.2.12.2. WC-tartály

A helyhez kötött WC-tartály ürítő berendezéseknek összegegyeztetetőknek kell lenniük a mozdonyok és személyszállító járművek alrendszerre vonatkozó ÁME-ben meghatározott zárt WC-tartály rendszerrel.”;

24. a 4.2.12.4. (1) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A helyhez kötött vízfeltöltő berendezésnek összegegyeztetetőknek kell lennie a mozdonyok és személyszállító járművek alrendszerre vonatkozó ÁME-ben meghatározott vízrendszerrel.”;

25. a 4.2.12.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.2.12.5. Üzemanyag-feltöltés

Az üzemanyag-feltöltő berendezésnek összegegyeztetetőknek kell lennie a mozdonyok és személyszállító járművek alrendszerre vonatkozó ÁME-ben meghatározott üzemanyag-feltöltő rendszerrel.”;

26. a 4.2.12.6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.2.12.6. Pálya menti áramellátás

A pálya menti áramellátást – ha van – a mozdonyok és személyszállító járművek alrendszerre vonatkozó ÁME-ben meghatározott áramellátó rendszerek egyikével kell biztosítani.”;

27. a 4.3.1. pont 15. táblázata helyébe a következő szöveg lép:

„15. táblázat

Kapcsolódási pontok a mozdonyok és személyszállító járművek alrendszerre vonatkozó ÁME-val

| Kapcsolódási pont | Hivatkozás az infrastruktúrára vonatkozó ÁME-ra | Hivatkozás a mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME-ra |
|-------------------------------|--|--|
| Nyomtávolság | 4.2.4.1. Névleges nyomtávolság 4.2.5.1. Váltók és keresztezések tervezési geometriája 4.2.8.6. Azonnali tevékenységvégzési határértékek a váltók és keresztezések tekintetében | 4.2.3.5.2.1. A kerékpár mechanikai és geometriai jellemzői 4.2.3.5.2.3. Változtatható nyomtávú kerékpárok |
| Méretszelvény | 4.2.3.1. Űrszelvény 4.2.3.2. Vágánytengely-távolság 4.2.3.5. Legkisebb függőleges ívsugár 4.2.9.3. Peron-oldaltávolság | 4.2.3.1. Szerkesztési szelvény |
| Tengelyterhelés és tengelytáv | 4.2.6.1. A vágány függőleges terheléssel szembeni ellenállása 4.2.6.3. A vágány oldalirányú erőkkal szembeni ellenállása 4.2.7.1. Új hidak forgalmi terheléssel szembeni ellenállása 4.2.7.2. Új földmunkák egyenértékű függőleges terhelése és új műtárgyakat érő földnyomás 4.2.7.4. Meglévő hidak és földmunkák forgalmi terheléssel szembeni ellenállása | 4.2.2.10. Terhelési állapot és terhelt tömeg 4.2.3.2.1. Tengelyterhelési paraméter |
| Menettulajdonságok | 4.2.6.1. A vágány függőleges terheléssel szembeni ellenállása 4.2.6.3. A vágány oldalirányú erőkkal szembeni ellenállása 4.2.7.1.4. Oldallökő erő | 4.2.3.4.2.1. A menetbiztonság határértékei 4.2.3.4.2.2. Vágányterhelési határértékek |
| Menetstabilitás | 4.2.4.4. Egyenértékű kúposság 4.2.4.6. Sínjejprofil folyóvágányhoz 4.2.11.2. Egyenértékű kúposság üzem közben | 4.2.3.4.3. Egyenértékű kúposság 4.2.3.5.2.2. A kerekek mechanikai és geometriai jellemzői |
| Hosszirányú hatások | 4.2.6.2. A vágány hosszanti erőkkal szembeni ellenállása 4.2.7.1.5. A vontatás és a fékezés miatti hatások (hosszirányú terhelések) | 4.2.4.5. Fékhatásosság |
| Legkisebb vízszintes ívsugár | 4.2.3.4. Legkisebb vízszintes ívsugár | 4.2.3.6. Legkisebb ívsugár A., A.1. melléklet Ütközők |
| Menetdinamikai viselkedés | 4.2.4.3. Túlelemelésihiány | 4.2.3.4.2. Menetdinamikai viselkedés |
| Legnagyobb lassítás | 4.2.6.2. A vágány hosszanti erőkkal szembeni ellenállása 4.2.7.1.5. A vontatás és a fékezés miatti hatások | 4.2.4.5. Fékhatásosság |

| Kapcsolódási pont | Hivatkozás az infrastruktúrára vonatkozó ÁME-ra | Hivatkozás a mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME-ra |
|-------------------------------------|--|---|
| Aerodinamikai hatás | 4.2.3.2. Vágánytengely-távolság 4.2.7.3. Vágányok feletti vagy melletti új műtárgyak ellenállása 4.2.10.1. Maximális nyomásingadozás alagutakban 4.2.10.3. Zúzottkő-ágyazatú vágányokat érő aerodinamikai hatás | 4.2.6.2.1. Az elhaladó vonatok miatt a peronon tartózkodó utasokat érő légörvényhatás 4.2.6.2.2. Légnyomásimpulzus 4.2.6.2.3. Maximális nyomásingadozás alagutakban 4.2.6.2.5. Zúzottkő-ágyazatú vágányokat érő aerodinamikai hatás |
| Oldalszél | 4.2.10.2. Oldalszél hatása | 4.2.6.2.4. Oldalszél |
| A vonatokat kiszolgáló berendezések | 4.2.12.2. WC-tartály ürítés 4.2.12.3. A vonat külső tisztítására szolgáló eszközök 4.2.12.4. Vízfeltöltés 4.2.12.5. Üzemanyag-feltöltés 4.2.12.6. Pálya menti áramellátás | 4.2.11.3. WC-tartály ürítő rendszer 4.2.11.2.2. Külső tisztítás mosóberendezéssel 4.2.11.4. Vízfeltöltő berendezés 4.2.11.5. Kapcsolódási pont vízfeltöltéshez 4.2.11.7. Üzemanyagtöltő berendezés 4.2.11.6. A vonatok tárolásának külön követelményei |

28. a 4.3.1. pont 16. táblázata helyébe a következő szöveg lép:

„16. táblázat

Kapcsolódási pontok a teherkocsik alrendszerre vonatkozó ÁME-val

| Kapcsolódási pont | Hivatkozás az infrastruktúrára vonatkozó ÁME-ra | Hivatkozás a teherkocsikra vonatkozó ÁME-ra |
|-------------------------------|---|---|
| Nyomtávolság | 4.2.4.1. Névleges nyomtávolság 4.2.4.6. Síneprofil folyóvágányhoz 4.2.5.1. Váltók és keresztezések tervezési geometriája 4.2.8.6. Azonnali tevékenységvégzési határértékek a váltók és keresztezések tekintetében | 4.2.3.6.2 Kerékpárok jellemzői 4.2.3.6.3 Kerekek jellemzői |
| Méretszelvény | 4.2.3.1. Űrszelvény 4.2.3.2. Vágánytengely-távolság 4.2.3.5. Legkisebb függőleges ívsugár 4.2.9.3. Peron-oldaltávolság | 4.2.3.1. Szerkesztési szelvény |
| Tengelyterhelés és tengelytáv | 4.2.6.1. A vágány függőleges terheléssel szembeni ellenállása 4.2.6.3. A vágány oldalirányú erővel szembeni ellenállása 4.2.7.1. Új hidak forgalmi terheléssel szembeni ellenállása 4.2.7.2. Új földmunkák egyenértékű függőleges terhelése és új műtárgyakat érő földnyomás 4.2.7.4. Meglévő hidak és földmunkák forgalmi terheléssel szembeni ellenállása | 4.2.3.2. A vonalak terhelhetőségével való kompatibilitás |

| Kapcsolódási pont | Hivatkozás az infrastruktúrára vonatkozó ÁME-ra | Hivatkozás a teherkocsikra vonatkozó ÁME-ra |
|---------------------------|--|---|
| Menetdinamikai viselkedés | 4.2.8. Azonnali tevékenységvégségi határértékek a vágány geometriai hiányosságai tekintetében | 4.2.3.5.2. Menetdinamikai viselkedés |
| Hosszirányú hatások | 4.2.6.2. A vágány hosszanti erőkkal szembeni ellenállása 4.2.7.1.5. A vontatás és a fékezés miatti hatások (hosszirányú terhelések) | 4.2.4.3.2. Fékteljesítmény |
| Legkisebb ívsugár | 4.2.3.4. Legkisebb vízszintes ívsugár | 4.2.2.1. Mechanikai kapcsolódási pontok |
| Függőleges ív | 4.2.3.5. Legkisebb függőleges ívsugár | 4.2.3.1. Szerkesztési szelvény” |

29. a 4.3.4. pont 19. táblázata helyébe a következő szöveg lép:

„19. táblázat

Kapcsolódási pontok a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerrel

| Kapcsolódási pont | Hivatkozás az infrastruktúrára vonatkozó ÁME-ra | Hivatkozás a forgalmi szolgálatra és forgalomirányításra vonatkozó ÁME-re |
|------------------------------|--|--|
| Menetstabilitás | 4.2.11.2. Egyenértékű kúposág üzem közben | 4.2.3.4.4. Üzemeltetési minőség |
| Örvényáramú fékek használata | 4.2.6.2. A vágány hosszanti erőkkal szembeni ellenállása | 4.2.2.6.2. Fékteljesítmény |
| Oldalszél | 4.2.10.2. Oldalszél hatása | 4.2.3.6.3. Vészhelyzeti intézkedések |
| Üzemeltetési szabályok | 4.4. Üzemeltetési szabályok | 4.2.1.2.2.2. Az útvonalkönyvben található információk módosítása 4.2.3.6. Korlátozott üzemmód |
| Személyzet alkalmassága | 4.6. Szakmai alkalmasság | 2.2.1. Személyzet és vonatok” |

30. a 4.4. pont 1) pontjában „a 2008/57/EK irányelv 18. cikkének (3) bekezdése szerinti és VI. mellékletében (I.2.4. pont)” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkének (4) bekezdése szerinti és IV. mellékletében (2.4. pont)” hivatkozás lép;

31. a 4.5.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.5.2. Karbantartási terv

A pályahálózat-üzemeltetőnek rendelkeznie kell a 4.5.1. pontban felsoroltakat tartalmazó karbantartási tervvel, amely a következőket is tartalmazza:

- a) beavatkozási határértékek és figyelmeztetési határértékek;
- b) a módszerek megállapítása, a személyzet szakmai alkalmassága és a használandó személyi védőfelszerelések;
- c) a pályán vagy annak közelében dolgozók védelme érdekében alkalmazandó szabályok;
- d) az üzem közbeni értékek betartásának ellenőrzésére használt eszközök,
- e) a 250 km/h-nál nagyobb sebességnél felmerülő ágyazatfelkapás-kockázat csökkentését célzó intézkedések.”;

32. a 4.7. (1) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az infrastruktúra alrendszer működtetéséhez és fenntartásához szükséges egészségvédelmi és biztonsági feltételeknek meg kell felelniük a vonatkozó európai és nemzeti jogszabályoknak.”;

33. az 5.3.2. (2) b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) a sínleerősítésnek el kell viselni a kissugarú ívben alkalmazott 3 000 000 ciklus jellemző terhelést úgy, hogy a leerősítő rendszer teljesítményében bekövetkező változás nem lehet több, mint:

- a szorítási erő tekintetében 20 %,
- a függőleges merevség tekintetében 25 %,
- a hosszirányú eltolási ellenállás csökkenése tekintetében 20 %.

A jellemző terhelésnek meg kell felelnie az alábbiaknak:

- a legnagyobb tengelyterhelés, amelyre a sínleerősítő rendszert tervezték,
- a sín, a síndőlés, a közbetételemez tartomány és azon aljtípusok kombinációja, amellyel a leerősítő rendszer használható.”;

34. a 6.1.4.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.1.4.1. Más európai uniós irányelvek tárgyát képező, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek

- (1) Az (EU) 2016/797 irányelv 10. cikkének (3) bekezdésének megfelelően azon kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek esetében, amelyek más tárgyra kiterjedő egyéb uniós jogi aktusok hatálya alá tartoznak, az EK-megfelelőségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozatban fel kell tüntetni, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek az említett egyéb jogi aktusok követelményeinek is eleget tesznek;
- (2) Az (EU) 2019/250 bizottsági végrehajtási rendelet (*) I. mellékletének megfelelően az EK-megfelelőségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozatnak magában kell foglalnia az alkalmazási korlátozások vagy feltételek jegyzékét.

(*) A Bizottság (EU) 2019/250 végrehajtási rendelete (2019. február 12.) az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvvvel összhangban a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő vasúti rendszerelemekre és alrendszerekre vonatkozó EK-nyilatkozatok és -tanúsítványok sablonjairól, az engedélyezett vasúti járműtípusnak való megfelelésről szóló nyilatkozat mintájáról és az alrendszerek EK-hitelesítésére szolgáló eljárásokról, valamint a 201/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 42., 2019.2.13., 9. o.);

35. a 6.2.1. (1) pontban „a 2008/57/EK irányelv 18. cikkének” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkének” hivatkozás lép;

36. a 6.2.1. (6) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(6) Az infrastruktúra alrendszerre vonatkozó EK-hitelesítési nyilatkozatot az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkével összhangban a kérelmező állítja ki.”;

37. a 6.2.4. pontban a szöveg a 6.2.4.14. pont után a következő szöveggel egészül ki:

„6.2.4.15. A fékrendszerekkel való összeegyeztethetőség értékelése

A 4.2.6.2.2. (2) pontban meghatározott követelmények értékelése nem szükséges.”;

38. a 6.4. (3) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A bejelentett szervezetnek csatolnia kell a 4.5.1. pontban előírt karbantartási dokumentációval kapcsolatos referenciát az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkének (4) bekezdésében előírt műszaki dokumentációhoz.”;

39. a 6.5.2. (2) pontban „a 2008/57/EK irányelv 17. cikkével” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 14. cikkével” hivatkozás lép;

40. a 7. pontban a 7.1. pont feletti első bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„A tagállamoknak nemzeti végrehajtási tervet kell készíteniük az ÁME végrehajtására, figyelembe véve az Európai Unió teljes vasúti rendszerének koherenciáját. Ennek a tervnek ki kell terjednie az új infrastruktúra alrendszereket, valamint a meglévők felújítását és korszerűsítését célzó valamennyi projektre, összhangban az alábbi 7.1–7.7. pontban említett részletekkel.”;

41. a 7.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.3.1. *Vonalfelújítás vagy -korszerűsítés*

- (1) Az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikke 14. pontjának megfelelően »korszerűsítés« az alrendszernek vagy az alrendszer egy részének olyan jelentős módosítása, amelynek eredményeképpen módosul az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció, ha van ilyen, és javul az alrendszer általános teljesítménye.
- (2) Valamely vonal infrastruktúra alrendszere ezen ÁME összefüggésében akkor tekinthető korszerűsítettnek, ha benne legalább a 4.2.1. pontban meghatározott tengelyterhelés és méreetszelvény teljesítményparaméterek javultak annak érdekében, hogy teljesüljenek egy másik forgalomtípuskód követelményei.
- (3) Az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikke 15. pontjának megfelelően »felújítás« az alrendszernek vagy az alrendszer egy részének cseréjére irányuló olyan nagyobb munkálatok, amelyek az alrendszer általános teljesítményét nem változtatják meg.
- (4) Ebből a célból a nagyobb cserét olyan projektnek kell tekinteni, amelynek célja egy vonal vagy vonalszakasz elemeinek szisztematikus cseréje. A felújítás különbözik a lenti 7.3.3. pontban említett karbantartás keretében végzett cserétől, mivel lehetőséget ad az ÁME-előírásainak megfelelő vonal megvalósítására. A felújítás ugyanaz, mint a korszerűsítés, csak nem változnak a teljesítményparaméterek.
- (5) Az infrastruktúra alrendszer korszerűsítésének vagy felújításának alkalmazási köre lehet a teljes alrendszer egy adott vonalon, illetve az alrendszernek csak bizonyos részei. Az (EU) 2016/797 irányelv 18. cikkének (6) bekezdése értelmében a nemzeti biztonsági hatóság megvizsgálja a projektet, és eldönti, hogy szükség van-e új üzembehelyezési engedélyre.
- (6) Amennyiben új engedélyre van szükség, a korszerűsítés vagy felújítás alkalmazási körébe tartozó infrastruktúra-részeknek meg kell felelniük ezen ÁME-nek, és rájuk az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkében meghatározott eljárás vonatkozik, kivéve, ha az (EU) 2016/797 irányelv 7. cikke értelmében a tagállam mentességet biztosít az ÁME alkalmazása alól.
- (7) Amennyiben nem szükséges új üzembehelyezési engedély, ajánlott az ezen ÁME-nak való megfelelés. Amennyiben a megfelelés nem valósítható meg, a szerződő fél tájékoztatja a tagállamot ennek okáról.”;

42. a 7.3.2. pontot el kell hagyni;

43. a 7.3.3. (4) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Megjegyzendő, hogy ilyen esetekben a fenti elemek a többitől elválasztva nem biztosítják az egész alrendszer megfelelőségét. Az alrendszer megfelelősége csak akkor állapítható meg, ha az összes elem megfelel az ÁME-nek.”;

44. a 7.6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.6. **Az útvonalal való összeegyeztethetőség ellenőrzése az engedélyezett járművek használata előtt**

A vasúttársaság által az útvonalal való összeegyeztethetőség ellenőrzése céljából használandó, »infrastruktúra« alrendszerre alkalmazandó eljárások és paraméterek az (EU) 2019/773 bizottsági végrehajtási rendelet (*) mellékletének 4.2.2.5. pontjában és D1. függelékében kerülnek leírásra.

(*) A Bizottság (EU) 2019/773 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az Európai Unió vasúti rendszerének forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 2012/757/EU bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 139 I., 2019.5.27., 5. o.);

45. a 7.7. pont a b) pont után és a 7.7.1. pont előtt a következő bekezdéssel egészül ki:

„Az ÁME jövőbeni felülvizsgálata során minden különleges esetet (a vonatkozó dátumokkal együtt) újra meg kell vizsgálni a biztonságra, az átjárhatóságra, a határokon átnyúló szolgáltatásokra, a TEN-T folyosókra gyakorolt befolyásuk, valamint az ezek megőrzésével vagy felszámolásával összefüggő gyakorlati és gazdasági hatások értékelése alapján abból a célból, hogy a szóban forgó esetek műszaki és földrajzi alkalmazási körét korlátozni lehessen. Különös figyelmet kell fordítani az uniós finanszírozás elérhetőségére.

A különleges eseteknek azon útvonalra vagy hálózatra kell korlátozódnuk, ahol alkalmazásuk feltétlenül szükséges; a különleges eseteket figyelembe kell venni az útvonal-kompatibilitási eljárásokban.”;

46. a 7.7.2.1. pontban a második bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
 „550 mm-es és 760 mm-es peronmagasságnál a peron vágánytengelytől való távolságának hagyományos b_{q0} értékét az alábbi képletek alapján kell kiszámolni.”;
47. a 7.7.8.1. pontban a „Peronmagasság (4.2.9.3.)” cím helyébe a „Peronmagasság (4.2.9.2.)” cím lép;
48. a 7.7.11.1. (2) pontot el kell hagyni;
49. a 7.7.13 5. pont helyébe a következő szöveg lép:
 „7.7.13.5. Peronmagasság (4.2.9.2.)
 »P« esetek
 Az 1 668 mm-es névleges nyomtávolságú rendszerben, felújított és korszerűsített peron esetében 300, illetve 350 m-t meghaladó sugár mellett megengedett a futófelület feletti 685 mm-es (általános alkalmazás) vagy 900 mm-es (városi és külvárosi forgalom) névleges peronmagasság.”;
50. az A. függelék 36. táblázata helyébe a következő szöveg lép:

„36. táblázat

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek értékelése az EK-megfelelőségi nyilatkozathoz

| Értékelendő jellemzők | Értékelés a következő szakaszban | | | |
|--------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|----------------|--|
| | Tervezési és fejlesztési szakasz | | | Gyártási szakasz Gyártási folyamat + termékvizsgálat |
| | Tervezési felülvizsgálat | Gyártási folyamat felülvizsgálata | Típusvizsgálat | Termékminőség (sorozat) |
| 5.3.1. Sín | | | | |
| 5.3.1.1. Sínfejprofil | X | n.a. | X | X |
| 5.3.1.2. Sínacél | X | X | X | X |
| 5.3.2. Sínleerősítő rendszerek | n.a. | n.a. | X | X |
| 5.3.3. Aljak | X | X | n.a. | X” |

51. a B. függelék 37. táblázatában „A vágány hosszanti erőkkal szembeni ellenállása” sor helyébe a következő szöveg lép:

| Értékelendő jellemzők | Tervezési felülvizsgálat | Üzembe helyezés előtti összeszerelés | Külön értékelési eljárások |
|---|--------------------------|--------------------------------------|----------------------------|
| „A vágány hosszanti erőkkal szembeni ellenállása (4.2.6.2.) | X | n.a. | 6.2.5. 6.2.4.15.” |

52. a C.2. függelék c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) Keresztalj”;

53. az E. függelék a következőképpen módosul:

- a) a második bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Az EN-vonalkategória a tengelyterhelés és a tengelytáv geometriai vonatkozásainak függvénye. Az EN-vonalkategóriákat az EN 15528:2015 szabvány A. melléklete határozza meg.”;

b) a 38. táblázat helyébe a következő szöveg lép:

„38. táblázat

EN-vonalkategória – Kapcsolódó sebesség ⁽¹⁾ ⁽⁶⁾ [km/h] – Személyforgalom

| Forgalomtípuskód | Személykocsik (ideértve a kocsikat, a poggyász- és személygépjármű-szállító kocsikat) és könnyű teherkocsik ⁽²⁾ ⁽³⁾ | Mozdonyok és vonófejek ⁽²⁾ ⁽⁴⁾ | Villamos vagy dízel többreszes egységek, hajtott egységek és motorkocsik ⁽²⁾ ⁽³⁾ |
|------------------|---|--|--|
| P1 | n.a. ⁽¹²⁾ | n.a. ⁽¹²⁾ | Nyitott kérdés |
| P2 | n.a. ⁽¹²⁾ | n.a. ⁽¹²⁾ | Nyitott kérdés |
| P3a (> 160 km/h) | A – 200 B1 – 160 | D2 – 200 ⁽¹¹⁾ | Nyitott kérdés |
| P3b (≤ 160 km/h) | B1 – 160 | D2 – 160 | C2 ⁽¹⁸⁾ – 160 D2 ⁽⁹⁾ – 120 |
| P4a (> 160 km/h) | A – 200 B1 – 160 | D2 – 200 ⁽¹¹⁾ | Nyitott kérdés |
| P4b (≤ 160 km/h) | A – 160 B1 – 140 | D2 – 160 | B1 ⁽⁷⁾ – 160 C2 ⁽⁸⁾ – 140 D2 ⁽⁹⁾ – 120 |
| P5 | B1 – 120 | C2 – 120 ⁽⁵⁾ | B1 ⁽⁷⁾ – 120 |
| P6 | a12 | | |
| P1520 | Nyitott kérdés | | |
| P1600 | Nyitott kérdés” | | |

c) az ⁽¹⁾ jegyzet helyébe a következő szöveg lép:

„⁽¹⁾ A táblázatban megadott sebességérték a vonalra vonatkozó maximumkövetelményt jeleníti meg, és a 4.2.1. (12) pontnak megfelelően alacsonyabb is lehet. A vonal egyes műtárgyainak ellenőrzése során elfogadható a járműtípus és a megengedett helyi sebesség figyelembevétele.”;

d) a ⁽²⁾ jegyzet helyébe a következő szöveg lép:

„⁽²⁾ A személyszállító kocsik (ideértve a kocsikat, poggyász- és autószállító kocsikat), más járművek, mozdonyok, motorkocsik, elektromos vagy dízel többreszes egységek, motoros egységek és motorkocsik meghatározása a mozdonyok és személyszállító járművek alrendszerre vonatkozó AME-ben található. A könnyű áruszállító kocsik poggyászkocsiként kerültek meghatározásra, szállításuk azonban megengedett nem személyszállításra szolgáló összeállításban.”;

e) a ⁽¹⁰⁾ jegyzetet el kell hagyni;

f) a szöveg a következő ⁽¹²⁾ jegyzettel egészül ki:

„⁽¹²⁾ Figyelemmel a működtetés korszerűségére, az ilyen típusú járművek tekintetében a P1 és P2 forgalmi kód esetében nincs szükség harmonizált követelmények meghatározására a megfelelő szintű átjárhatóság biztosítása érdekében.”;

54. az F. függelék a következőképpen módosul:

a) a 40. táblázat helyébe a következő szöveg lép:

„40. táblázat

Útvonal-rendelkezésreállási szám – Kapcsolódó sebesség ⁽¹⁾ ⁽⁵⁾ [mérőföld per óra] – Személyforgalom

| Forgalomtípuskód | Személykocsik (ideértve a kocsikat, a poggyász- és autószállító kocsikat) és könnyű teherkocsik ⁽²⁾ ⁽³⁾ ⁽⁶⁾ | Mozdonyok és vonófejek ⁽²⁾ ⁽⁴⁾ | Elektromos vagy dízel többrészes egységek, hajtott egységek és motorkocsik ⁽²⁾ ⁽³⁾ ⁽⁶⁾ |
|------------------|--|--|---|
| P1 | n.a. ⁽¹¹⁾ | n.a. ⁽¹¹⁾ | Nyitott kérdés |
| P2 | n.a. ⁽¹¹⁾ | n.a. ⁽¹¹⁾ | Nyitott kérdés |
| P3a (> 160 km/h) | RA1 – 125 RA2 – 90 | RA7 – 125 ⁽⁷⁾ RA8 – 110 ⁽⁷⁾ RA8 – 100 ⁽⁸⁾ RA5 – 125 ⁽⁹⁾ | Nyitott kérdés |
| P3b (≤ 160 km/h) | RA1 – 100 RA2 – 90 | RA8 – 100 ⁽⁸⁾ RA5 – 100 ⁽⁹⁾ | RA3 – 100 |
| P4a (> 160 km/h) | RA1 – 125 RA2 – 90 | RA7 – 125 ⁽⁷⁾ RA7 – 100 ⁽⁸⁾ RA4 – 125 ⁽⁹⁾ | Nyitott kérdés |
| P4b (≤ 160 km/h) | RA1 – 100 RA2 – 90 | RA7 – 100 ⁽⁸⁾ RA4 – 100 ⁽⁹⁾ | RA3 – 100 |
| P5 | RA1 – 75 | RA5 – 75 ⁽⁸⁾ ⁽¹⁰⁾ RA4 – 75 ⁽⁹⁾ ⁽¹⁰⁾ | RA3 – 75 |
| P6 | RA1 | | |
| P1600 | Nyitott kérdés” | | |

b) a ⁽¹⁾ jegyzet helyébe a következő szöveg lép:

„⁽¹⁾ A táblázatban megadott sebességérték a vonalra vonatkozó maximumkövetelményt jeleníti meg, és a 4.2.1. (12) pontnak megfelelően alacsonyabb is lehet. A vonal egyes műtárgyainak ellenőrzése során elfogadható a járműtípus és a megengedett helyi sebesség figyelembevétele.”;

c) a ⁽²⁾ jegyzet helyébe a következő szöveg lép:

„⁽²⁾ A személyszállító kocsik (ideértve a kocsikat, poggyász- és autószállító kocsikat), más járművek, mozdonyok, motorkocsik, elektromos vagy dízel többrészes egységek, motoros egységek és motorkocsik meghatározása a mozdonyok és személyszállító járművek alrendszerre vonatkozó AME-ben található. A könnyű áruszállító kocsik poggyászkocsiként kerültek meghatározásra, szállításuk azonban megengedett nem személyszállításra szolgáló összeállításban.”;

d) a ⁽¹¹⁾ jegyzet helyébe a következő szöveg lép:

„⁽¹¹⁾ Figyelemmel a működtetés korszerűségére, az ilyen típusú járművek tekintetében a P1 és P2 forgalmi kód esetében nincs szükség harmonizált követelmények meghatározására a megfelelő szintű átjárhatóság biztosítása érdekében.”;

55. a K. függelékben a negyedik bekezdést közvetlenül a 45. táblázat felett el kell hagyni;

56. az L. függelék el kell hagyni;

57. a P. függelékben a P.3. pont második bekezdése a következőképpen módosul (normál betűtípussal):

„A függőleges ív Rv sugarának határértéke 500 m. A 80 mm-t meg nem haladó magassági értékeket nullának kell tekinteni az 500 m és 625 m közötti Rv ívtartományon belül.”;

58. a Q. függelék 47. táblázata helyébe a következő szöveg lép:

„47. táblázat

Nagy-Britannia hálózatának különleges eseteire vonatkozó bejelentett nemzeti műszaki szabályok

| Különleges eset | ÁME pont | Követelmény | Hivatkozás | Cím |
|---------------------------|-----------------------------------|--|------------|---|
| 7.7.17.1. | 4.2.1.: 2. és 3. táblázat | Vonalkategóriák: Méretszelvény | GI/RT7073 | Az infrastruktúra helyzetére és a szabadon tartandó helyek meghatározására és fenntartására vonatkozó követelmények |
| | | | GE/RT8073 | Szabványos járműszelvények alkalmazására vonatkozó követelmények |
| | | | GI/RT7020 | GB A peron magasságára, oldaltávolságára és szélességére vonatkozó követelmények |
| 7.7.17.2. és 7.7.17.9. | 4.2.3.1. és 6.2.4.1. | Űrszelvény | GI/RT7073 | Az infrastruktúra helyzetére és a szabadon tartandó helyek meghatározására és fenntartására vonatkozó követelmények |
| | | | GE/RT8073 | Szabványos járműszelvények alkalmazására vonatkozó követelmények |
| | | | GI/RT7020 | GB A peron magasságára, oldaltávolságára és szélességére vonatkozó követelmények |
| 7.7.17.3. és 7.7.17.10. | 4.2.3.2.: 4. táblázat és 6.2.4.2. | Vágánytengely-távolság | GI/RT7073 | Az infrastruktúra helyzetére és a szabadon tartandó helyek meghatározására és fenntartására vonatkozó követelmények |
| 7.7.17.4. | 4.2.5.3. és J. függelék | Kettős keresztezések maximális vezetetlen hossza | GC/RT5021 | Nyomtávolság-rendszerekre vonatkozó követelmények |
| | | | GM/RT2466 | Vasúti kerékpárok |
| 7.7. 17.6. | 4.2.9.2. | Peronmagasság | GI/RT7020 | GB A peron magasságára, oldaltávolságára és szélességére vonatkozó követelmények |
| 7.7. 17.7. és 7.7. 17.11. | 4.2.9.3. és 6.2.4.11. | Peron-oldaltávolság | GI/RT7020 | GB A peron magasságára, oldaltávolságára és szélességére vonatkozó követelmények |
| | | | GI/RT7073 | Az infrastruktúra helyzetére és a szabadon tartandó helyek meghatározására és fenntartására vonatkozó követelmények |

59. az R. függelék helyébe a következő szöveg lép:

„R. függelék

A nyitott kérdések jegyzéke

- (1) A lokális irányhibákra vonatkozó azonnali tevékenységvégszési határértékek 300 km/h-t meghaladó sebesség esetén (4.2.8.1.).
- (2) A lokális fekszint-hibákra vonatkozó azonnali tevékenységvégszési határértékek 300 km/h-t meghaladó sebesség esetén (4.2.8.2.).

- (3) A vágánytengely-távolság legkisebb megengedett értéke az egységes IRL3 úrszelvény tekintetében (7.7.18.2.).
- (4) EN-vonalkategória – kapcsolódó sebesség [km/h] a P1 (többrészes egységek), P2 (többrészes egységek), P3a (többrészes egységek), P4a (többrészes egységek), P1520 (minden jármű), P1600 (minden jármű), F1520 (minden jármű) és F1600 (minden jármű) forgalomtípuskod tekintetében (E. függelék, 38. és 39. táblázat).
- (5) Útvonal-rendelkezésreállási szám – kapcsolódó sebesség [mérőföld/h] a P1 (többrészes egységek), P2 (többrészes egységek), P3a (többrészes egységek), P4a (többrészes egységek), P1600 (minden jármű) és F1600 (minden jármű) forgalomtípuskod tekintetében (F. függelék, 40. és 41. táblázat).
- (6) Az IRL1, IRL2 és IRL3 szelvényekre vonatkozó szabályok és tervrajzok (O. függelék).
- (7) Az ágyazatfelkapás-kockázat csökkentését célzó követelmények 250 km/h-nál nagyobb sebesség esetében.”;

60. az S. függelék 48. táblázata helyébe a következő szöveg lép:

„48. táblázat

Fogalmak

| Definiált fogalmak | ÁME pont | Fogalommeghatározás |
|--|----------------------|--|
| A csúcs tényleges pontja/Actual point (RP)/ Praktischer Herzpunkt/ Pointe de coeur | 4.2.8.6. | Az ellenkező görbületű egyenes kitérő fizikai végpontja. Lásd a 2. ábrán, amely a tényleges pont (RP) és keresztező-dési pont (IP) kapcsolatát szemlélteti. |
| Figyelmeztési határérték/Alert limit/ Auslösewert/ Limite d'alerte | 4.5.2. | Az az érték, amelynek túllépése szükségessé teszi a pálya geometriai állapotának elemzését és a rendszeresen tervezett karbantartási műveletekben való figyelembevételét. |
| Tengelyterhelés/Axle load/ Achsfahrmasse/ Charge à l'essieu | 4.2.1., 4.2.6.1. | A kerékpár vagy egy pár független kerék által a vágányra gyakorolt statikus függőleges erők összegének és a gravitációs gyorsulásnak a hányadosa. |
| A kerék-sín közötti tapadási feltételektől független fékrendszerek | 4.2.6.2.2. | »A kerék-sín közötti tapadási feltételektől független fékrendszerek«: a jármű minden olyan fékrendszere, amely képes a kerék-sín közötti tapadási feltételektől függetlenül fékerőt gyakorolni a sínekre (pl. mágneses fékrendszerek és örvényáramú fékrendszerek) |
| Túlemelés/Cant/ Überhöhung/ Dévers de la voie | 4.2.4.2. 4.2.8.5. | Egy vágány két sínjének vízszinteshez viszonyított magasságbeli eltérése egy adott ponton, a sínfej középvonalán mérve. |
| Túlemelés hiány/Cant deficiency/ Überhöhungsfehlbetrag/Insuffisance de devers | 4.2.4.3. | A vágányon alkalmazott túlemelés és a magasabb egyensúlyi helyzethez szükséges túlemelés közötti különbség. |
| Normál keresztezés/Common crossing/ Starres Herzstück/ Coeur de croisement | 4.2.8.6. | Kitérők vagy hegyesszögű keresztezések egymást metsző futóélnék kapcsolódását biztosító, V-alakú csúcsbetétből és két könyöksínből álló elrendezés. |
| Oldalszél/Crosswind/ Seitenwind/ Vents traversiers | 4.2.10.2. | A vasúti pályát oldalirányból érő erős szél, amely kedvezőtlenül befolyásolhatja a vonat haladásának biztonságát. |

| Definiált fogalmak | ÁME pont | Fogalom meghatározás |
|---|--|--|
| Tervezési érték/Design value/ Planungswert/ Valeur de conception | 4.2.3.4., 4.2.4.2., 4.2.4.5., 4.2.5.1., 4.2.5.3. | Gyártási, építési vagy karbantartási tűréshatár nélküli elméleti érték. |
| Tervezési nyomtávolság/Design track gauge/ Konstruktionsspurweite/ Ecartement de conception de la voie | 5.3.3. | Azon jól meghatározott érték, amelyet akkor kapunk meg, ha a vágány valamennyi eleme pontosan megfelel a tervezési méretének vagy – mérettartomány esetében – tervezési közép méretének. |
| Vágánytengely-távolság/Distance between track centres/ Gleisabstand/ Entraxe de voies | 4.2.3.2. | A két vizsgált vágány középvonalának pontjai közötti távolság, a referencia-vágány, azaz a kevésbé döntött vágány haladási felületével párhuzamosan mérve. |
| Dinamikus oldalirányú erő/Dynamic lateral force/Dynamische Querkraft/ Effort dynamique transversal | 4.2.6.3. | A kerékpár által a vágányra gyakorolt dinamikus oldalirányú erők összege. |
| Földmunkák/Earthworks/ Erdbauwerke/ Ouvrages en terre | 4.2.7.2., 4.2.7.4. | Vasúti forgalmi terhelésnek kitett talajszerkezetek és talajmegtámasztó szerkezetek. |
| EN-vonalkategória/EN Line Category/ EN Streckenklasse/ EN Catégorie de ligne | 4.2.7.4., E. függelék | Az EN 15528:2015 szabvány A. mellékletében meghatározott minősítési folyamat eredménye, melyet a szabvány »vonalkategória« néven említ. Az infrastruktúrának a rendszeres (»normál«) üzemre szolgáló vonalon vagy vonalszakaszon a járművek által okozott függőleges terheléssel szembeni ellenállási képességét fejezi ki. |
| Egyenértékű kúposág/Equivalent conicity/ Äquivalente Konizität/ Conicité équivalente | 4.2.4.5., 4.2.11.2. | Az olyan kúpos kerekekkel rendelkező kerékpár kúpszögének érintője, amelynek oldalsó mozgása ugyanolyan kinematikus hullámhosszal rendelkezik, mint az adott kerékpár az egyenes vágányon vagy a nagy sugarú körökben. |
| Vezetéstávolság a csúcsonál/Fixed nose protection/ Leitweite/ Cote de protection de pointe | 4.2.5.3., J. függelék | A keresztezési csúcs és a vezetősín közötti távolság (lásd a 2. méretet az alábbi 10. ábrán). |
| Nyomcsatorna mélysége/Flangeway depth/ Rillentiefe/ Profondeur d'ornière | 4.2.8.6. | A futófelület és a nyomcsatorna alja közötti távolság (lásd a 6. méretet az alábbi 10. ábrán). |
| Nyomcsatorna szélessége/Flangeway width/ Rillenweite/ Largeur d'ornière | 4.2.8.6. | A pályasín és egy csatlakozó vezetősín vagy könyöksín közötti távolság (lásd az 5. méretet az alábbi 10. ábrán). |
| Vezetéstávolság a vezetősín/könyöksín belépési pontnál/Free wheel passage at check rail/wing rail entry/ Freier Raddurchlauf im Radlenker-Einlauf/Flügelschienen-Einlauf/Côte d'équilibrage du contre-rail | 4.2.8.6. | A vezetősín vezetőfele vagy a csúcsbetét és a szemközti pályasín vezetőfelülete közötti távolság a vezetősín vagy könyöksín belépési pontjánál mérve. (Lásd a 4. méretet az alábbi 10. ábrán). A vezetősín vagy könyöksín belépési pontja az a pont, ahol megengedett a keréknek a vezetősínnel vagy könyöksínnel való érintkezése. |

| Definiált fogalmak | ÁME pont | Fogalommeghatározás |
|--|---|---|
| Vezetéstávolság a keresztezési csúcsban/Free wheel passage at crossing nose/ Freier Raddurchlauf im Bereich der Herzspitze/ Cote de libre passage dans le croisement | 4.2.8.6. | A keresztező könyöksín csúcs felőli éle és a szemközti vezetőcsín vezetőéle közötti távolság (lásd a 3. méretet az alábbi 10. ábrán). |
| Vezetéstávolság váltókban/Free wheel passage in switches/Freier Raddurchlauf im Bereich der Zungen- vorrichtung/Côte de libre passage de l'aiguillage | 4.2.8.6. | Az egyik csúcscsín vezetőfelülete és a szemközti csúcscsín hátlapja közötti távolság (lásd az 1. méretet az alábbi 10. ábrán). |
| Szerkesztési szelvény/Gauge/ Begrenzungslinie/ Gabarit | 4.2.1., 4.2.3.1. | Szabályrendszer, a referencia-körvonalat és a kapcsolódó számítási szabályait is ideértve, amely lehetővé teszi a jármű külső méreteinek és az infrastruktúra által szabadon hagyandó helynek a meghatározását. |
| HBW/HBW/HBW | 5.3.1.2. | Az acél keménységének nem SI rendszerű mértékegysége az EN ISO 6506-1:2005 szabvány szerint (Fémek – Brinell-keménységmérés. Vizsgálati eljárás.) |
| Vezetőcsín magassága/Height of check rail/ Radlenkerüberhöhung/ Surélévation du contre rail | 4.2.8.6., J. függelék | A vezetőcsín futófelület feletti magassága (lásd a 7. méretet az alábbi 14. ábrán). |
| Azonnali tevékenységvégzési határérték/Immediate Action Limit/Soforteingriffsschwelle/ Limite d'intervention immédiate | 4.2.8., 4.5. | Az az érték, amelynek a túllépése intézkedéseket tesz szükségessé a tesztelési kockázat elfogadható szintre csökkentése érdekében. |
| Pályahálózat-működtető/Infrastructure Manager/ Betreiber der Infrastruktur/ Gestionnaire de l'Infrastructure | 4.2.5.1., 4.2.8.3., 4.2.8.6., 4.2.11.2 4.4., 4.5.2., 4.6., 4.7., 6.2.2.1., 6.2.4., 6.4. | A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK irányelv (HL L 75., 2001.3.15., 29. o.) 2. cikkének h) pontjában foglalt meghatározás szerint. |
| Üzem közbeni értékek/In service value/ Wert im Betriebszustand/ Valeur en exploitation | 4.2.8.5., 4.2.11.2. | Az infrastruktúra üzembe helyezését követően bármikor mért érték. |
| Elméleti metszéspont/Intersection point (IP)/ Theoretischer Herzpunkt/ Point d'intersection théorique | 4.2.8.6. | A keresztezési középrészen a futóélek elméleti metszéspontja (lásd a 2. ábrát). |
| Beavatkozási határérték/Intervention Limit/Eingriffsschwelle/ Valeur d'intervention | 4.5.2. | Az az érték, amelynek a túllépése esetén javító karbantartást kell végezni annak érdekében, hogy a közvetlen beavatkozási határérték a következő átvizsgálás előtt ne kerüljön elérésre. |
| Lokális hiba/Isolated defect/ Einzelfehler/ Défaut isolé | 4.2.8. | A vágány geometriájának elkülönült hibája. |

| Definiált fogalmak | ÁME pont | Fogalom meghatározás |
|--|----------------------------------|--|
| Pályasebesség/Line speed/ Streckengeschwindigkeit/ Vitesse de la ligne | 4.2.1. | Az a legnagyobb sebesség, amelyre a vonalat tervezték. |
| Karbantartási dokumentáció/Maintenance file/ Instandhaltungsdossier/ Dossier de maintenance | 4.5.1. | A műszaki dokumentáció használati feltételekkel és határértékekkel, illetve karbantartási utasításokkal kapcsolatos elemei. |
| Karbantartási terv/Maintenance plan/ Instandhaltungsplan/ Plan de maintenance | 4.5.2. | A pályahálózat-működtető által bevezetett infrastruktúra-karbantartási eljárásokat meghatározó dokumentumcsoomag. |
| Többsínes vágány/Multi-rail track/ Mehrschienengleis/ Voie à multi écartement | 4.2.2.2. | Kettőnél több sínből álló vágány, amelynél legalább két pár sínt külön önálló vágányként történő üzemeltetésre terveztek, azonos vagy eltérő nyomtávolsággal. |
| Névleges nyomtávolság/Nominal track gauge/Nennspurweite/ Ecartement nominal de la voie | 4.2.4.1. | A nyomtávolság azonosítására szolgáló, jól meghatározott érték; adott esetben eltér a tervezési nyomtávolság értékétől. |
| Normál üzem/Normal service Regelbetrieb/ Service régulier | 4.2.2.2. 4.2.9. | A tervezett menetrend szerint üzemelő vasút. |
| Bővítési lehetőség biztosítása/Passive provision/ Vorsorge für künftige Erweiterungen/Réservation pour extension future | 4.2.9. | Lehetőség biztosítása a műtárgy jövőbeni fizikai bővítéséhez (pl. peronhossz megnövelése). |
| Teljesítményparaméter/Performance Parameter/ Teljesítményparaméter/ Paramètre de performance | 4.2.1. | Az ÁME-vonalkategóriát leíró paraméter, melyet az infrastruktúra alrendszer elemek tervezésének alapjául és a vonal teljesítményszintjének jelölésére használnak. |
| Folyóvágány/Plain line/ Freie Strecke/ Voie courante | 4.2.4.5. 4.2.4.6. 4.2.4.7. | Kitérők nélküli vágányszakasz. |
| Csúcsbetéthegy visszahúzása/Point retraction/ Spitzenbeihobelung/ Dénivelation de la pointe de cœur | 4.2.8.6. | Rögzített normál keresztvezésben a referenciavonal eltérhet az elméleti referenciavonaltól. A metszésponttól bizonyos távolságra a csúcsbetét referenciavonala – a tervezéstől függően – elhúzható ettől a kerék nyomkarimája melletti elméleti vonaltól, a két elem érintkezésének megakadályozása érdekében. Ezt a helyzetet mutatja be a 2. ábra. |
| Síndőlés/Rail inclination/Schienenneigung/ Inclinaison du rail | 4.2.4.5. 4.2.4.7. | A beépített sínszál dőlését meghatározó szög a futófelület síkjához viszonyítva, amely megegyezik a sínszál (vagy a vele azonos, ugyanolyan sínfejprofíllal rendelkező szimmetrikus sín) szimmetriatengelyének a futófelület síkjára állított merőlegessel bezárt dőlésszögével. |

| Definiált fogalmak | ÁME pont | Fogalommeghatározás |
|---|--|---|
| Közbetételemez/Rail pad/ Schienenzwischenlage/ Semelle sous rail | 5.3.2. | A sín és az azt tartó keresztalj vagy talplemez között elhelyezett rugalmas réteg. |
| Ellenív/Reverse curve/ Gegenbogen/ Courbes et contre-courbes | 4.2.3.4. | Két ellentétesen görbülő, egymásba csatlakozó ív |
| Űrszelvény/Structure gauge/ Lichtraum/ Gabarit des obstacles | 4.2.3.1. | A referenciavágányhoz viszonyítva meghatározott azon tér, ahol a referenciavágány biztonságos üzemelésének lehetővé tétele érdekében semmilyen objektum vagy műtárgy nem helyezhető el és ahova a szomszédos vágányon haladó forgalom sem nyúlhat be. Meghatározása a referencia-körvonal alapján történik, kapcsolódó számításokkal. |
| Mozgó csúcsbetét | 4.2.5.2. | A »mozgatható csúccsal rendelkező általános keresztvezés« fogalmán belül a »mozgó csúcsbetét« kifejezés a keresztvezés azon V-formájú részét jelenti, amely folyamatos futóélt képez vagy fővonal, vagy a mellékvonal számára. |
| Váltó/Switch/ Zungenvorrichtung/ Aiguillage | 4.2.8.6. | Két rögzített sínből (tősin) és két mozgó sínből (könyöksín) álló vágányegység, amelyet a járművek egyik vágányról a másikra való irányítására használnak. |
| Váltók és keresztvezések/Switches and crossings/ Weichen und Kreuzungen/ Appareil de voie | 4.2.4.5., 4.2.4.7. 4.2.5., 4.2.6., 4.2.8.6., 5.2., 6.2.4.4., 6.2.4.8, 6.2.5.2., 7.3.3., C. és D. függelék | A több váltóból és önálló keresztvezésből, illetve az azokat összekötő sínekből álló vágányszakasz. |
| Átjáró útvonal/Through route/ Stammgleis/ Voie directe | D. függelék | Váltók és keresztvezések összefüggésében a vágány általános vonalvezetését követő útvonal. |
| Vágányterv | 4.2.6., 6.2.5., C. és D. függelék | A meghatározó vágányelemeket (pl. sín, sínleerősítések, aljak, ágyazat) és méreteket tartalmazó keresztzelvény, melyet a 4.2.6. pont szerinti erőket befolyásoló üzemeltetési feltételek (például tengelyterhelés, sebesség, vízszintes ívsugar) figyelembevételével alkalmaznak. |
| Nyomtávolság/Track gauge/ Spurweite/ Ecartement de la voie | 4.2.4.1., 4.2.4.5., 4.2.8.4., 5.3.3., 6.1.5.2., 6.2.4.3., H. függelék | Az egyes sínfejprofilokat a futófelület alatt 0–14 mm-es tartományban keresztvező, a futófelületre merőleges vonalak közötti legkisebb távolság. |
| Síktorzulás/Track twist/ Gleisverwindung/ Gauche | 4.2.7.1.6 4.2.8.3., 6.2.4.9, | Egymástól meghatározott távolságra felvett két keresztmetset közötti algebrai különbség, melyet általában azon két pont közötti lejtésként fejeznek ki, amelyek a keresztmetseteket felvették. |
| Vonat hossza/Train length/ Zuglänge/ Longueur du train | 4.2.1. | Azon vonat hossza, amely az adott vonalon közlekedhet szokásos üzemeltetési körülmények között. |

| Definiált fogalmak | ÁME pont | Fogalommeghatározás |
|---|-----------------------|--|
| Kettős keresztezések vezetetlen hossza/Unguided length of an obtuse crossing/ Führungslose Stelle/ Lacune dans la traversée | 4.2.5.3., J. függelék | A kettős keresztezések kerékvezetés nélküli szakasza, melyet az EN 13232-3:2003 szabvány »vezetetlen távolságként« határoz meg. |
| Hasznos peronhossz/Usable length of a platform/Bahnsteignutzlänge/ Longueur utile de quai | 4.2.1., 4.2.9.1. | A peron azon részének legnagyobb folyamatos hossza, amely mellett szokásos üzemeltetési körülmények között a vonatnak az utasok fel- és leszállása céljából történő megállását tervezik, a megállási tőrés határnak megfelelő hossz ráhagyásával. A szokásos üzemeltetési körülmények azt jelentik, hogy a vasút korlátozásmentes üzemmódban üzemel (tehát az adhézió normális, a jelzők üzemelnek, és minden terv szerint működik)." |

61. a T. függelékben a 49. táblázat 4-es indexszámmal jelölt sora helyébe a következő szöveg lép:

| | | | | |
|----|------------|--|-----------------|---|
| „4 | EN 13848-1 | A vágánygeometria minősége – 1. rész: A vágánygeometria jellemzése (az A1:2008 módosítással) | 2003 A1:2008 | Azonnali tevékenységvégzési határérték a síktorzulás tekintetében (4.2.8.3.)" |
|----|------------|--|-----------------|---|

62. a T. függelékben a 49. táblázat 9-es indexszámmal jelölt sora helyébe a következő szöveg lép:

| | | | | |
|----|----------|---|------|--|
| „9 | EN 15528 | Vasúti alkalmazások. Vonalkategóriák a jármű terhelhetősége és az infrastruktúra közötti kapcsolat (interfész) megvalósításához | 2015 | A műtárgyak forgalmi kódoknak megfelelő teherbírasi követelményei (E. függelék)" |
|----|----------|---|------|--|

III. MELLÉKLET

Az 1301/2014/EU rendelet melléklete a következőképpen módosul:

(1) az 1.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.1. **Műszaki hatály**

Ez az ÁME az (EU) 2016/797 irányelv 1. cikkének megfelelően az uniós vasúti rendszer »energia« alrendszerére és »karbantartás« alrendszerének egy részére vonatkozik.

Az energia alrendszert és a karbantartás alrendszert az (EU) 2016/797 irányelv II. mellékletének 2.2., illetve 2.8. pontja határozza meg.

Ezen ÁME műszaki hatályát e rendelet 2. cikke határozza meg pontosan.”;

(2) az 1.3. (1) és (2) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az (EU) 2016/797 irányelv 4. cikke (3) bekezdésének megfelelően ez az ÁME:

- a) ismerteti tervezett hatályát (2. pont);
- b) alapvető követelményeket állapít meg az energia alrendszerre és a karbantartás alrendszer egy részére vonatkozóan (3. pont);
- c) megállapítja az energia alrendszer és a karbantartás alrendszer egy része, valamint azok más alrendszerekkel való kapcsolódási pontjai által teljesítendő működési és műszaki előírásokat (4. pont);
- d) meghatározza az európai előírások, köztük az európai szabványok hatálya alá tartozó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő azon rendszerelemeket és kapcsolódási pontokat, amelyek az uniós vasúti rendszeren belüli kölcsönös átjárhatóság megvalósításához szükségesek (5. pont);
- e) valamennyi figyelembe veendő esetben megállapítja, mely eljárásokat kell alkalmazni egyfelől a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának értékelése, másfelől az alrendszerek EK-hitelesítése érdekében (6. pont);
- f) ismerteti végrehajtásának stratégiáját (7. pont);
- g) az érintett személyzet vonatkozásában ismerteti az energia alrendszer működéséhez és karbantartásához, valamint az ÁME végrehajtásához szükséges szakmai képzést, illetve a munkahelyi egészségvédelemre és biztonságra vonatkozó feltételeket (4. pont);
- h) feltünteti a meglévő energia alrendszerre alkalmazandó rendelkezéseket, különösen korszerűsítés és felújítás esetén, és ilyen esetekben az olyan módosítási munkálatokat, amelyek új engedély iránti kérelmet tesznek szükségessé;
- i) feltünteti az energia alrendszer azon paramétereit, amelyeket a vasúttársaságnak a forgalombahozatali járműengedély kézhezvétele után, de a jármű első használata előtt ellenőriznie kell a járművek és az általuk igénybe venni kívánt útvonalak összeegyeztethetőségének biztosítása céljából, valamint az ellenőrzés során alkalmazandó eljárásokat.

(2) Az (EU) 2016/797 irányelv 4. cikke (5) bekezdésének megfelelően a különleges esetekre vonatkozó rendelkezéseket a 7. pont ismerteti.”;

(3) a 2.1. (3) pontban, a 3. pontban és a 4.1. (1) pontban „a 2008/57/EK irányelv” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv” hivatkozás lép;

(4) a 4.2.11. (4) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A görbék legfeljebb 360 km/h-s sebességre érvényesek. A 360 km/h-t meghaladó sebesség esetén a 6.1.3. pontban megállapított eljárások alkalmazandók.”;

(5) a 4.4. (1) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az üzemeltetési szabályok kialakítása a pályahálózat-működtető biztonsági irányítási rendszerében rögzített eljárások keretében történik. E szabályok figyelembe veszik az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkének (4) bekezdésében előírt és IV. mellékletében meghatározott műszaki dokumentáció részét képező üzemeltetési dokumentációt.”;

(6) az 5.1. pont (1) pontjában „a 2008/57/EK irányelv” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv” hivatkozás lép;

(7) a 6.2.1. pont a következőképpen módosul:

a) az (1) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az EK-hitelesítést a kérelmező kérésére a bejelentett szervezet az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkének, valamint a vonatkozó modulok rendelkezéseinek megfelelően végzi el.”;

b) az (4) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A kérelmező az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikke (1) bekezdésének és IV. mellékletének megfelelően elkészíti az »energia« alrendszerre vonatkozó EK-hitelesítési nyilatkozatot.”;

(8) a 6.3.2. c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) annak oka(i), hogy a gyártó miért nem biztosított EK-megfelelési és/vagy EK-alkalmazhatósági nyilatkozatot, mielőtt az ilyen nem rendelkező, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket az alrendszerbe beépítette volna, beleértve az (EU) 2016/797 irányelv 13. cikkével összhangban bejelentett nemzeti szabályok alkalmazását is.”;

(9) a 7. pont első bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A tagállamoknak nemzeti végrehajtási tervet kell készíteniük az ÁME végrehajtására, figyelembe véve az Európai Unió teljes vasúti rendszerének koherenciáját. Ennek a tervnek magában kell foglalnia az energia alrendszer új, felújított és korszerűsített elemeit érintő valamennyi projektet, összhangban a következő 7.1–7.4. pontban említett részletekkel.”;

(10) a 7.2.1. (3) pontot el kell hagyni;

(11) a 7.3.1. pont (Bevezetés) a következőképpen módosul:

„7.3.1. *Bevezetés*

Amennyiben ezen ÁME-t meglévő vonalakra kell alkalmazni, a 7.4. pont (különleges esetek) sérelme nélkül az alábbi elemeket kell figyelembe venni:

- a) Az energia alrendszer korszerűsítésének vagy felújításának alkalmazási köre kiterjedhet a teljes alrendszerre egy adott vonalon vagy csak az alrendszer bizonyos részeire. Az (EU) 2016/797 irányelv 18. cikkének (6) bekezdésével összhangban a nemzeti biztonsági hatóság megvizsgálja a projektet, és eldönti, hogy szükség van-e új üzembehelyezési engedélyre.
- b) Amennyiben új engedélyre van szükség, az energia alrendszer korszerűsítés vagy felújítás alkalmazási körébe tartozó részeinek meg kell felelniük ezen ÁME-nek és az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkében meghatározott eljárás hatálya alá kell tartozniuk, kivéve, ha az (EU) 2016/797 irányelv 7. cikkének értelmében mentességet kaptak ez alól.
- c) Amennyiben új üzembehelyezési engedélyre van szükség, a szerződő fél meghatározza azokat a gyakorlati intézkedéseket és különböző projektfázisokat, amelyek a kívánt teljesítményszintek eléréséhez szükségesek. Ezek a projektfázisok magukban foglalhatnak a berendezések üzembe helyezéséhez szükséges, csökkentett teljesítményű átmeneti időszakokat is.
- d) Amennyiben nincs szükség új üzembehelyezési engedélyre, ajánlott az ezen ÁME-nek való megfelelés. Amennyiben a megfelelés nem valósítható meg, a szerződő fél tájékoztatja a tagállamot ennek okairól.”;

(12) a 7.3.2. (2) pontot el kell hagyni;

(13) a szöveg egy új 7.3.5. ponttal egészül ki:

„7.3.5. *Az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzése az engedélyezett járművek használata előtt*

A vasúttársaság által az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzése céljából használandó, »energia« alrendszerre alkalmazandó eljárások és paraméterek az (EU) 2019/773 bizottsági végrehajtási rendelet (*) mellékletének 4.2.2.5. pontjában és D1. függelékében kerülnek leírásra.

(*) A Bizottság (EU) 2019/773 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az Európai Unió vasúti rendszerének forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 2012/757/EU bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 139 I., 2019.5.27., 5. o.);

(14) a 7.4.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.4.1. *Általános megjegyzések*

- (1) A 7.4.2. pontban felsorolt különleges esetek az egyes tagállamok adott hálózatain szükséges és engedélyezett egyedi rendelkezéseket ismertetik.
- (2) Az ilyen különleges esetek osztályozása:
 - »P« esetek: állandó (»permanent«) esetek,
 - »T« esetek: ideiglenes (»temporary«) esetek, amelyek tekintetében a célrendszert 2035. december 31-ig kell elérni.

Az ÁME jövőbeni felülvizsgálatai során minden különleges esetet (a vonatkozó dátumokkal együtt) újra meg kell vizsgálni a biztonságra, az interoperabilitásra, a határokon átnyúló szolgáltatásokra, a TEN-T folyosókra gyakorolt befolyásuk, valamint az ezek megőrzésével vagy felszámolásával összefüggő gyakorlati és gazdasági hatásuk értékelése alapján abból a célból, hogy a szóban forgó esetek műszaki és földrajzi alkalmazási körét korlátozni lehessen. Különös figyelmet kell fordítani az uniós finanszírozás elérhetőségére.

A különleges eseteknek azon útvonalra vagy hálózatra kell korlátozódniuk, ahol alkalmazásuk feltétlenül szükséges; a különleges eseteket figyelembe kell venni az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzési eljárásaiban.”.

IV. MELLÉKLET

Az 1302/2014/EU rendelet melléklete a következőképpen módosul:

1. az 1.1. pont a következőképpen módosul:

- a) „a 2008/57/EK irányelv 1. cikkében” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 1. cikkében” hivatkozás lép;
- b) a „2008/57/EK irányelv II. mellékletének 2.7. pontjában” hivatkozás helyébe az „(EU) 2016/797 irányelv II. mellékletének 2.7. pontjában” hivatkozás lép;
- c) „a 2008/57/EK irányelv I. mellékletének 1.2. és 2.2. pontjában” szövegrész helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv I. mellékletének 2. pontjában” hivatkozás lép;
- d) „a 2008/57/EK irányelv 1. cikkének (3) bekezdésében” szövegrész helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében” hivatkozás lép;

2. az 1.2–1.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.2. Földrajzi hatály

Ezen ÁME földrajzi hatálya az (EU) 2016/797 irányelv I. mellékletében meghatározott uniós vasúti rendszer, nem terjed ki azonban az (EU) 2016/797 irányelv 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében említett esetekre.”;

1.3. Ezen ÁME tartalma

Az (EU) 2016/797 irányelv 4. cikke (3) bekezdésének megfelelően ez az ÁME:

- a) ismerteti tervezett hatályát (2. fejezet);
- b) alapvető követelményeket állapít meg a »járművek – mozdonyok és személyszállító járművek« vasúti jármű-alrendszerre és annak más alrendszerekkel való kapcsolódási pontjaira vonatkozóan (3. fejezet);
- c) megállapítja az alrendszer és annak más alrendszerekkel való kapcsolódási pontjai által teljesítendő működési és műszaki előírásokat (4. fejezet);
- d) meghatározza azokat az európai előírásokat, köztük az európai szabványok hatálya alá tartozó, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszer elemeket és kapcsolódási pontokat, amelyek az Európai Unió vasúti rendszerén belüli kölcsönös átjárhatóság megvalósításához szükségesek (5. fejezet);
- e) valamennyi figyelembe veendő esetben megállapítja, mely eljárásokat kell alkalmazni egyfelől a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszer elemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának értékelése, másfelől az alrendszerek EK-hitelesítése érdekében (6. pont);
- f) ismerteti az ÁME végrehajtásának stratégiáját (7. fejezet);
- g) az érintett személyzet esetében megállapítja az alrendszer működéséhez és karbantartásához, valamint az ÁME végrehajtásához szükséges szakmai képzéseket, illetve a munkahelyi egészségvédelmi és biztonsági feltételeket (4. fejezet);
- h) feltünteti a meglévő »jármű« alrendszerre alkalmazandó rendelkezéseket, különösen korszerűsítés és felújítás esetén, és ilyen esetekben az olyan módosítási munkálatokat, amelyek új engedély iránti kérelmet tesznek szükségessé;
- i) feltünteti a »jármű« alrendszer azon paramétereit, amelyeket a vasúttársaságnak a forgalombahozatali járműengedély kézhezvétele után, de a jármű első használata előtt ellenőriznie kell a járművek és az általuk igénybe venni kívánt útvonalak összeegyeztethetőségének biztosítása céljából, valamint az ellenőrzés során alkalmazandó eljárásokat.

Az (EU) 2016/797 irányelv 4. cikke (5) bekezdésének megfelelően a különleges esetekre vonatkozó rendelkezéseket a 7. pont ismerteti.”;

3. a 2.1. pontban „a 2008/57/EK irányelv” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv” hivatkozás lép;
4. a 2.2. pontban „a 2008/57/EK irányelv 2. cikkének c) pontjában” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkének 3. pontjában” hivatkozás lép;
5. a 2.2.2. pont címe helyébe a következő szöveg lép:

„2.2.2. Vasúti jármű:

A fogalom meghatározások az alábbiakban az (EU) 2016/797 irányelv I. mellékletének 2. pontjában meghatározottak szerint három csoportba sorolhatók.

A) Mozdonyok és személyszállító járművek, köztük belsőégésű vagy villamos vontatójárművek, önjáró belsőégésű vagy villamos személyvonatok és személyszállító kocsik

(1) Belsőégésű vagy villamos vontató járművek

Mozdony: nem hasznos teher szállítására tervezett vontatójármű (vagy több jármű kombinációja), amely normál üzemben leválasztható a vonatról és önálló működésre is képes.

Tolatómozdony: csak rendező pályaudvarokon, állomásokon és járműszínekben való használatra szánt vontatójármű.

A vonat vonóerejét vezetőfülkével ellátott vagy anélküli, normál üzem közben nem lekapcsolható hajtott jármű is adhatja. Az ilyen jármű megnevezése általánosságban hajtott egység (vagy hajtott kocsi), illetve vonófej, amennyiben a szerelvény egyik végén található és vezetőfülkével van ellátva.

(2) Önjáró belsőégésű vagy villamos személyvonatok

Szerelvény: olyan fix összeállítás, amely vonatként üzemeltethető; jellegéből adódóan csak műhelyi körülmények között lehet átkonfigurálni. Állhat egyaránt csak motoros, illetve motoros és motorral nem rendelkező járművekből.

Villamos és/vagy dízel többrészes egység: olyan szerelvény, amelynek valamennyi járműve alkalmas szállítmány (utasok vagy postai küldemények vagy teheráru) szállítására.

Motorkocsi: olyan jármű, amely képes önálló működésre és alkalmas szállítmány (utasok vagy postai küldemények vagy teheráru) szállítására.

Vasút-villamos: olyan jármű, amelyet a helyi érdekű vasúti infrastruktúrán és a nagyvasúti infrastruktúrán való kombinált használatra terveztek;

(3) Személykocsik és más kapcsolódó kocsik

Kocsi: olyan nem vontatójármű fix vagy változtatható összeállításban, amely utasok szállítására alkalmas (az ebben az ÁME-ben a kocsira meghatározott követelményeket kiterjesztett értelmezéssel az étkezőkocsikra, hálókocsikra, fekvőhelyes kocsikra stb. is alkalmazni kell).

Poggyászkocsi: olyan nem vontatójármű, amely nem személyek, hanem más hasznos teher, például postai küldemények szállítására szolgál, és amelyet a személyszállításra szánt fix vagy változtatható összeállításba való beillesztésre terveztek.

Vezethető kocsi: vezetőfülkével ellátott, nem vontatásra szolgáló jármű.

A kocsi lehet vezetőfülkével felszerelt; ilyen esetben a neve motorvonat.

A poggyászkocsi is ellátható vezetőfülkével, ebben az esetben a kocsit poggyászterés motorkocsinak nevezzük.

Személygépjármű-szállító kocsi: utasok nélküli személygépjárművek szállítására alkalmas, nem vontatásra szolgáló jármű, amelyet személyszállító vonatba történő beillesztésre terveztek.

Fix egységként működő kocscsoport: több, »félig állandó jelleggel« összekapcsolt kocombokból álló, illetve csak üzemben kívül módosítható összeállítás.

- B) Teherkocsik, ideértve a teljes vasúti hálózatra tervezett süllyesztett rakfelületű járműveket és a tehergépkocsik szállítására tervezett járműveket

Ezek a járművek nem tartoznak ezen ÁME hatálya alá. A szóban forgó járművekre a 321/2013/EU rendelet (teherkocsikra vonatkozó ÁME) vonatkozik.

- C) Speciális járművek, köztük vasúti munkagépek

Vasúti munkagépek: kifejezetten a vágányok és az infrastruktúra építésére és karbantartására tervezett járművek. A vasúti munkagépeket különböző üzemmódokban használják: munkavégzési üzemmódban, vonatban vagy vonatként továbbított üzemmódban.

Az infrastruktúra-ellenőrző járműveket az infrastruktúra állapotának figyelemmel kísérésére használják. Üzemeltetésük megegyezik a teher- vagy személyszállító vonatok üzemeltetésével; nincs különbség a munkavégzési és a vonatban/vonatként továbbított üzemmód között.”;

6. a 2.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.3.1. A vasúti járművek típusai

Ezen ÁME alkalmazási köre az (EU) 2016/797 irányelv I. mellékletének 1.2. pontjában meghatározott, három csoportba besorolt járművekre vonatkozóan a következő:

- A) Mozdonyok és személyszállító járművek, köztük belsőégésű vagy villamos vontatójárművek, önjáró belsőégésű vagy villamos személyvonatok és személyszállító kocsik

- (1) Belsőégésű vagy villamos vontató járművek

Ebbe a típusba tartoznak azok a vontatójárművek, amelyek nem képesek rakomány szállítására, vagyis a belsőégésű vagy villamos mozdonyok, illetve hajtott egységek.

Az érintett vontatójárművek teheráru- és/vagy utasszállítási célokat szolgálnak.

Kizárás az ÁME hatálya alól:

A (2.2. pontban meghatározott) tolatómozdonyok nem tartoznak ezen ÁME hatálya alá. Amennyiben ezeket az uniós vasúti hálózaton (rendező pályaudvarok, állomások és járműszínek közötti mozgásra) kívánják üzemeltetni, az (EU) 2016/797 irányelv 1. cikke (4) bekezdésének b) pontja alkalmazandó.

- (2) Önjáró belsőégésű vagy villamos személyvonatok

Ebbe a típusba tartozik minden – személyszállító és/vagy nem személyszállító – fix vagy előre meghatározott összeállítású vonat.

A vonat egyes járműveibe belsőégésű vagy villamos hajtómű van építve, és a vonat vezetőfülkével rendelkezik.

Kizárás az ÁME hatálya alól:

Az (EU) 2016/797 irányelv 1. cikkének (3) bekezdésével, (4) bekezdésének d) pontjával és (5) bekezdésével összhangban a következő járművek nem tartoznak az ÁME hatálya alá:

— A vasúti rendszer többi részétől a működés szempontjából különálló, helyi, városi vagy elővárosi hálózatokon való működésre szánt járművek.

- Elsősorban könnyű vasúti infrastruktúrán alkalmazott járművek, amelyeket bizonyos nehéz vasúti összetevővel szereltek fel annak érdekében, hogy azok kizárólag összeköttetési célból képesek legyenek áthaladni a nehéz vasúti infrastruktúrának egy jól körülhatárolt, korlátozott szakaszán.
- Vasút-villamos.

(3) Személykocsik és más kapcsolódó kocsik

Személykocsik

Ebbe a típusba tartoznak az utasokat szállító nem vontatójárművek (a 2.2. pontban meghatározott kocsik), amelyeket a vontatási funkció ellátása céljából a fent meghatározott »belsőégésű vagy villamos vontatójárművekkel« változó összeállításban üzemeltetnek.

Személyszállító vonatba épített nem személyszállító vasúti járművek:

Ebbe a típusba tartoznak a személyszállító vonatba épített nem vontatójárművek (például poggyász- vagy postakocsik, személygépjármű-szállító kocsik, szolgálati járművek stb.); ezek személyszállító kocsikként ezen ÁME hatálya alá esnek.

B) Teherkocsik, ideértve a teljes vasúti hálózatra tervezett süllyesztett rakfelületű járműveket és a tehergépkocsik szállítására tervezett járműveket

A teherkocsik nem tartoznak ezen ÁME hatálya alá; ezekre a teherkocsikra vonatkozó ÁME irányadó abban az esetben is, ha személyszállító vonatba illesztik őket (a vonat összeállítása ilyen esetben üzemeltetési kérdés).

A közúti gépjárművek (és az azokban tartózkodó személyek) szállítására tervezett járművek nem tartoznak ezen ÁME hatálya alá.

C) Speciális járművek, köztük vasúti munkagépek

Az e típusba tartozó vasúti járművek csak akkor tartoznak az ÁME hatálya alá, ha:

- (1) azok saját kerekeiken, sínen működtethetők; valamint
- (2) azokat úgy tervezték meg, és arra szánták, hogy jelenlétüket forgalomirányítási célokból a sínbe épített vonatérzékelő rendszer érzékelje; és
- (3) azok vasúti munkagépek esetében szállítási (üzemeltetett) összeállításban sínen működtethetők, önjárók vagy vontatottak.

Kizárás az ÁME hatálya alól:

Vasúti munkagépek esetében a munkavégzési összeállítás nem tartozik ezen ÁME hatálya alá.”;

7. a 3. pontban a „2008/57/EK irányelv III. mellékletére” történő hivatkozások helyébe az „(EU) 2016/797 irányelv III. mellékletére” történő hivatkozások lépnek;

8. a 3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.1. A vasúti jármű-alrendszer alapvető követelményeknek megfelelő elemei

Az alapvető követelményeket az (EU) 2016/797 irányelv III. mellékletének meghatározása és számozása szerint, valamint az ezen ÁME 4. fejezetében meghatározott követelmények figyelembevételével a következő táblázat tartalmazza.

Az alapvető követelményeknek megfelelő vasúti jármű-elemek

Megjegyzés: A 4.2. pontból csak a követelményeket tartalmazó alpontok kerülnek felsorolásra.

| Hivatkozott pont | A vasúti jármű-alrendszer elemei | Biztonság | Megbízhatóság – rendelkezésre állás | Egészségvédelem | Környezetvédelem | Műszaki kompatibilitás |
|------------------|--|------------------|-------------------------------------|-----------------|------------------|------------------------|
| 4.2.2.2.2. | Belső kapcsolókészülék | 1.1.3. 2.4.1. | | | | |
| 4.2.2.2.3. | A vonat végén lévő kapcsolókészülék | 1.1.3. 2.4.1. | | | | |
| 4.2.2.2.4. | Mentésre szolgáló kapcsolókészülék | | 2.4.2. | | | 2.5.3. |
| 4.2.2.2.5. | A személyzet hozzáférése össze- és szétkapcsolást biztosító berendezésekhez | 1.1.5. | | 2.5.1. | | 2.5.3. |
| 4.2.2.3. | Közlekedők | 1.1.5. | | | | |
| 4.2.2.4. | A jármű szerkezetének szilárdsága | 1.1.3. 2.4.1. | | | | |
| 4.2.2.5. | Passzív biztonság | 2.4.1. | | | | |
| 4.2.2.6. | Emelés | | | | | 2.5.3. |
| 4.2.2.7. | Berendezések rögzítése a kocsiszekrényhez | 1.1.3. | | | | |
| 4.2.2.8. | Peronajtók a személyzet és a rakomány számára | 1.1.5. 2.4.1. | | | | |
| 4.2.2.9. | Üvegek mechanikai jellemzői | 2.4.1. | | | | |
| 4.2.2.10. | Terhelési körülmények és mérlegelt tömeg | 1.1.3. | | | | |
| 4.2.3.1. | Méretezés | | | | | 2.4.3. |
| 4.2.3.2.1. | Tengelyterhelési paraméter | | | | | 2.4.3. |
| 4.2.3.2.2. | Kerékterhelés | 1.1.3. | | | | |
| 4.2.3.3.1. | A vasúti járművek jellemzői a vonatérzékelő rendszerekkel való kompatibilitás tekintetében | 1.1.1. | | | | 2.4.3. 2.3.2. |
| 4.2.3.3.2. | A tengelycsapágy állapotának figyelemmel kísérése | 1.1.1. | 1.2. | | | |
| 4.2.3.4.1. | Kisiklással szembeni biztonság vágánykivételkor való áthaladáskor | 1.1.1. 1.1.2. | | | | 2.4.3. |
| 4.2.3.4.2. | Menetdinamikai viselkedés | 1.1.1. 1.1.2. | | | | 2.4.3. |
| 4.2.3.4.2.1. | Futásbiztonsági határértékek | 1.1.1. 1.1.2. | | | | 2.4.3. |
| 4.2.3.4.2.2. | Vágányterhelési határértékek | | | | | 2.4.3. |

| Hivatkozott pont | A vasúti jármű-alrendszer elemei | Biztonság | Megbízhatóság – rendelkezésre állás | Egészségvédelem | Környezetvédelem | Műszaki kompatibilitás |
|------------------|---|-----------------------------|-------------------------------------|-----------------|------------------|------------------------|
| 4.2.3.4.3. | Egyenértékű kúposság | 1.1.1. 1.1.2. | | | | 2.4.3. |
| 4.2.3.4.3.1. | Új kerékprofilok tervezési értékei | 1.1.1. 1.1.2. | | | | 2.4.3. |
| 4.2.3.4.3.2. | A kerékpár egyenértékű kúposságának üzemi értékei | 1.1.2. | 1.2. | | | 2.4.3. |
| 4.2.3.5.1. | A forgóvázkeret szerkezeti kialakítása | 1.1.1. 1.1.2. | | | | |
| 4.2.3.5.2.1. | A kerékpárok mechanikai és geometriai jellemzői | 1.1.1. 1.1.2. | | | | 2.4.3. |
| 4.2.3.5.2.2. | A kerekek mechanikai és geometriai jellemzői | 1.1.1. 1.1.2. | | | | |
| 4.2.3.5.3. | Automatikusan változtatható nyomtávú rendszerek | 1.1.1. 1.1.2., 1.1.3. | 1.2. | | | 1.5. |
| 4.2.3.6. | Legkisebb ívsugár | 1.1.1. 1.1.2. | | | | 2.4.3. |
| 4.2.3.7. | Pályakotró | 1.1.1. | | | | |
| 4.2.4.2.1. | Fékezésre vonatkozó funkcionális követelmények | 1.1.1. 2.4.1. | 2.4.2. | | | 1.5. |
| 4.2.4.2.2. | Fékezésre vonatkozó biztonsági követelmények | 1.1.1. | 1.2. 2.4.2. | | | |
| 4.2.4.3. | A fékrendszer típusa | | | | | 2.4.3. |
| 4.2.4.4.1. | Vészfékezési utasítás | 2.4.1. | | | | 2.4.3. |
| 4.2.4.4.2. | Üzemifék-vezérlés | | | | | 2.4.3. |
| 4.2.4.4.3. | Direkt fék vezérlése | | | | | 2.4.3. |
| 4.2.4.4.4. | Dinamikus fékezés vezérlése | 1.1.3. | | | | |
| 4.2.4.4.5. | Rögzőfék vezérlése | | | | | 2.4.3. |
| 4.2.4.5.1. | Fékhatásosságra vonatkozó általános követelmények | 1.1.1. 2.4.1. | 2.4.2. | | | 1.5. |
| 4.2.4.5.2. | Vészfékezés | 1.1.2. 2.4.1. | | | | 2.4.3. |

| Hivatkozott pont | A vasúti jármű-alrendszer elemei | Biztonság | Megbízhatóság – rendelkezésre állás | Egészségvédelem | Környezetvédelem | Műszaki kompatibilitás |
|------------------|--|------------------|-------------------------------------|-----------------|------------------|------------------------|
| 4.2.4.5.3. | Üzemi fékezés | | | | | 2.4.3. |
| 4.2.4.5.4. | Hőtechnikai számítások | 2.4.1. | | | | 2.4.3. |
| 4.2.4.5.5. | Rögzítőfék | 2.4.1. | | | | 2.4.3. |
| 4.2.4.6.1. | Kerék és sín közötti tapadási határ | 2.4.1. | 1.2. 2.4.2. | | | |
| 4.2.4.6.2. | Csúszásgátló rendszer | 2.4.1. | 1.2. 2.4.2. | | | |
| 4.2.4.7. | Dinamikus fék – hajtásrendszerhez kapcsolódó fékrendszerek | 2.4.1. | 1.2. 2.4.2. | | | |
| 4.2.4.8.1. | A tapadási feltételektől független fékrendszerekre vonatkozó általános előírások | 2.4.1. | 1.2. 2.4.2. | | | |
| 4.2.4.8.2. | Mágneses sínfék | | | | | 2.4.3. |
| 4.2.4.8.3. | Örvényáramú fék | | | | | 2.4.3. |
| 4.2.4.9. | Fékállapot- és fékhibajelzés | 1.1.1. | 1.2. 2.4.2. | | | |
| 4.2.4.10. | Mentési célú fékkövetelmények | | 2.4.2. | | | |
| 4.2.5.1. | Egészségügyi rendszerek | | | | 1.4.1. | |
| 4.2.5.2. | Hallható kommunikációs rendszer | 2.4.1. | | | | |
| 4.2.5.3. | Utastéri vészjelző | 2.4.1. | | | | |
| 4.2.5.4. | Utások által használható kommunikációs eszközök | 2.4.1. | | | | |
| 4.2.5.5. | Külső ajtók: a vasúti jármű be- és kijáratai | 2.4.1. | | | | |
| 4.2.5.6. | Külső ajtók: rendszer-kialakítás | 1.1.3. 2.4.1. | | | | |
| 4.2.5.7. | Egységeket összekötő ajtók | 1.1.5. | | | | |
| 4.2.5.8. | A belső levegő minősége | | | 1.3.2. | | |
| 4.2.5.9. | A vasúti jármű oldalablakai | 1.1.5. | | | | |

| Hivatkozott pont | A vasúti jármű-alrendszer elemei | Biztonság | Megbízhatóság – rendelkezésre állás | Egészségvédelem | Környezetvédelem | Műszaki kompatibilitás |
|--------------------------------------|--|-----------|-------------------------------------|-----------------|------------------|--------------------------|
| 4.2.6.1. | Környezeti feltételek | | 2.4.2. | | | |
| 4.2.6.2.1. | Az elhaladó vonatok miatt a peronon tartózkodó utasokat és a vágány mentén dolgozókat érő légörvényhatás | 1.1.1. | | 1.3.1. | | |
| 4.2.6.2.2. | Légnyomásimpulzus | | | | | 2.4.3. |
| 4.2.6.2.3. | Maximális nyomásingadozás alagutakban | | | | | 2.4.3. |
| 4.2.6.2.4. | Oldalszél | 1.1.1. | | | | |
| 4.2.6.2.5. | Zúzottkő-ágyazatú vágányokat érő aerodinamikai hatás | 1.1.1. | | | | 2.4.3. |
| 4.2.7.1.1. | Fényszórók | | | | | 2.4.3. |
| 4.2.7.1.2. | Helyzetjelző lámpák | 1.1.1. | | | | 2.4.3. |
| 4.2.7.1.3. | Zárjelző lámpák | 1.1.1. | | | | 2.4.3. |
| 4.2.7.1.4. | A lámpák vezérlőszervei | | | | | 2.4.3. |
| 4.2.7.2.1. | A kürtre vonatkozó általános előírások | 1.1.1. | | | | 2.4.3. 2.6.3. |
| 4.2.7.2.2. | A jelzőkürt hangnyomásszintjei | 1.1.1. | | 1.3.1. | | |
| 4.2.7.2.3. | Védelem | | | | | 2.4.3. |
| 4.2.7.2.4. | A kürt vezérlőszerve | 1.1.1. | | | | 2.4.3. |
| 4.2.8.1. | Vontatási teljesítmény | | | | | 2.4.3. 2.6.3. |
| 4.2.8.2. 4.2.8.2.1– 4.2.8.2.9. | Energiaellátás | | | | | 1.5. 2.4.3. 2.2.3. |
| 4.2.8.2.10. | A vonat elektromos védelme | 2.4.1. | | | | |
| 4.2.8.3. | Dízel- és más belsőégésű vontatási rendszerek | 2.4.1. | | | | 1.4.1. |
| 4.2.8.4. | Elektromos veszélyekkel szembeni védelem | 2.4.1. | | | | |
| 4.2.9.1.1. | A vezetőfülkére vonatkozó általános követelmények | – | – | – | – | – |
| 4.2.9.1.2. | Fel- és leszállás | 1.1.5. | | | | 2.4.3. |
| 4.2.9.1.3. | Kilátás | 1.1.1. | | | | 2.4.3. |

| Hivatkozott pont | A vasúti jármű-alrendszer elemei | Biztonság | Megbízhatóság – rendelkezésre állás | Egészségvédelem | Környezetvédelem | Műszaki kompatibilitás |
|------------------|---|-----------|-------------------------------------|-----------------|------------------|------------------------|
| 4.2.9.1.4. | Belső elrendezés | 1.1.5. | | | | |
| 4.2.9.1.5. | Vezetőülés | | | 1.3.1. | | |
| 4.2.9.1.6. | A vezetőasztal ergonómiai kialakítása | 1.1.5. | | 1.3.1. | | |
| 4.2.9.1.7. | Klíma szabályozása és levegőminőség | | | 1.3.1. | | |
| 4.2.9.1.8. | Belső világítás | | | | | 2.6.3. |
| 4.2.9.2.1. | A szélvédő mechanikai jellemzői | 2.4.1. | | | | |
| 4.2.9.2.2. | A szélvédő optikai jellemzői | | | | | 2.4.3. |
| 4.2.9.2.3. | A szélvédőhöz tartozó berendezések | | | | | 2.4.3. |
| 4.2.9.3.1. | A mozdonyvezető aktivitását ellenőrző funkció | 1.1.1. | | | | 2.6.3. |
| 4.2.9.3.2. | Sebesség kijelzése | 1.1.5. | | | | |
| 4.2.9.3.3. | A vezetőállás kijelzői és képernyői | 1.1.5. | | | | |
| 4.2.9.3.4. | Vezérlőszervek és jelzőműszerek | 1.1.5. | | | | |
| 4.2.9.3.5. | Feliratozás | | | | | 2.6.3. |
| 4.2.9.3.6. | Személyzet által, távirányítással irányított tolatási műveletek | 1.1.1. | | | | |
| 4.2.9.4. | Fedélzeti eszközök és hordozható berendezések | 2.4.1. | | | | 2.4.3. 2.6.3. |
| 4.2.9.5. | A személyzet számára rendelkezésre álló tárolóhelyek | – | – | – | – | – |
| 4.2.9.6. | Adatrögzítő berendezés | | | | | 2.4.4. |
| 4.2.10.2. | Tűzbiztonság – Tűz megelőzési intézkedések | 1.1.4. | | 1.3.2. | 1.4.2. | |
| 4.2.10.3. | Tűzérzékelés/tűzoltás | 1.1.4. | | | | |
| 4.2.10.4. | Vészhelyzetekkel kapcsolatos követelmények | 2.4.1. | | | | |
| 4.2.10.5. | Evakuálással kapcsolatos követelmények | 2.4.1. | | | | |
| 4.2.11.2. | A vonat külső tisztítása | | | | | 1.5. |
| 4.2.11.3. | Illemhelyűritő rendszer csatlakozása | | | | | 1.5. |

| Hivatkozott pont | A vasúti jármű-alrendszer elemei | Biztonság | Megbízhatóság – rendelkezésre állás | Egészségvédelem | Környezetvédelem | Műszaki kompatibilitás |
|------------------|--|-----------|-------------------------------------|-----------------|------------------|--------------------------------------|
| 4.2.11.4. | Vízfeltöltő berendezés | | | 1.3.1. | | |
| 4.2.11.5. | Vízfeltöltő csatlakozás | | | | | 1.5. |
| 4.2.11.6. | A vonatok tárolására vonatkozó külön követelmények | | | | | 1.5. |
| 4.2.11.7. | Üzemanyagtöltő berendezés | | | | | 1.5. |
| 4.2.11.8. | A vonatok belső takarításához szükséges energiaellátás | | | | | 2.5.3. |
| 4.2.12.2. | Általános dokumentáció | | | | | 1.5. |
| 4.2.12.3. | Karbantartási dokumentáció | 1.1.1. | | | | 2.5.1. 2.5.2. 2.6.1. 2.6.2. |
| 4.2.12.4. | Üzemi dokumentáció | 1.1.1. | | | | 2.4.2. 2.6.1. 2.6.2. |
| 4.2.12.5. | Emelési diagram és utasítások | | | | | 2.5.3. |
| 4.2.12.6. | Mentési dokumentáció | | 2.4.2. | | | 2.5.3.”; |

9. a 4.1. pontban „a 2008/57/EK irányelv” szövegrész helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv” szöveg lép;

10. a 4.2.1.1 pontban „a 2008/57/EK irányelv 5. cikkének (8) bekezdésében” szövegrész helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 4. cikkének (8) bekezdésében” hivatkozás lép;

11. a 4.2.1.2. pont a következőképpen módosul:

- a) „a 2008/57/EK irányelv 5. cikke (6) bekezdésének” szövegrész helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 4. cikke (6) bekezdésének” hivatkozás lép;
- b) „a 2008/57/EK irányelv 5. cikkének (6) bekezdésében és 17. cikkének (3) bekezdésében” szövegrész helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 4. cikkének (6) bekezdésében és 13. cikkének (2) bekezdésében” hivatkozás lép;

12. a 4.2.2.3. b-2) pont helyébe a következő szöveg lép:

„B-2) Az egységek közötti kompatibilitás

Az (5.3.2. pontban ismertetett) UIC típusú kézi kapcsolórendszerrel és az UIC típussal kompatibilis (4.2.4.3. pontban ismertetett) fékrendszerrel felszerelt egységekre a következő előírások vonatkoznak:

- (1) Az ütközőket és csavaros kapcsolórendszert a J-1. függelék 110. hivatkozásában említett előírás 5. és 6. pontjának megfelelően kell beépíteni.
- (2) A fékvezetékek és féktömlők, valamint a kapcsolókészülékek és csapok méreteinek és elrendezésének meg kell felelnie a J-1. függelék 110. hivatkozásában említett előírás 7. és 8. pontja szerinti követelményeknek.”;

13. a 4.2.2.5. (5)–(9) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A passzív biztonság célja az aktív biztonság kiegészítése olyan esetekben, amikor minden más intézkedés kudarcot vallott. Ezért ütközés esetén a járművek mechanikai szerkezetének védelmet kell nyújtania a járműben tartózkodók számára a következők révén:

- a lassulás mérséklése,
- a tartózkodási területek túlélési terének és szerkezeti integritásának fenntartása,
- a járművek egymásra futási kockázatának csökkentése,
- a kisiklás kockázatának csökkentése,
- a vágányon lévő akadállyal való ütközés következményeinek mérséklése.

E funkcionális követelmények teljesítéséhez az egységeknek – eltérő további rendelkezés hiányában – meg kell felelniük a J-1. függelék 8. hivatkozásában említett előírásokban a C-I törésbiztonsági tervezési kategóriára meghatározott részletes követelményeknek (a J-1. függelék 8. hivatkozása 5. pontjának 1. táblázata szerint).

A következő négy ütközési referencias esetet kell vizsgálni:

- 1. forgatókönyv: frontális ütközés két azonos egység között,
- 2. forgatókönyv: frontális ütközés teherkocsival,
- 3. forgatókönyv: teherautóval való ütközés szintbeli vasúti átjáróban,
- 4. forgatókönyv: az egység alacsony akadályba ütközése (pl. szintbeli vasúti átjáróban autóval, állattal, kőtömbbel stb.).

(6) Ezeket az eseteket a J-1. függelék 8. hivatkozása 5. pontjának 3. táblázatában említett előírás sorolja fel.

(7) Ez az ÁME meghatározza az alkalmazási körében használatos törésbiztonsági követelményeket, ezért nem kell alkalmazni a J-1. függelék 8. hivatkozásában említett előírás A. mellékletét. A J-1. függelék 8. hivatkozásának 6. pontjában említett előírás követelményeit a fent megadott ütközési referencias esetekkel kapcsolatban kell alkalmazni.

(8) A vágányon lévő akadállyal való ütközés következményeinek mérséklése érdekében a mozdonyok, vonófejek, vezérlőkocsik és vonatszerelvények menetirány szerinti elejét terelőlappal kell felszerelni. A terelőlap által teljesítendő követelményeket a J-1. függelék 8. hivatkozása 6.5. pontjában szereplő előírások határozzák meg”;

14. a 4.2.2.10. (1) pontban a „2.1. pontjában” hivatkozás helyébe a „4.5. pontjában” hivatkozás lép;

15. a 4.2.3.3.2.2. (2) pont alatt a szöveg a következő új (2a) ponttal egészül ki:

„(2a) Az 1 668 mm-es rendszeren történő üzemre tervezett egységek esetében a vasúti jármű vágány mellett elhelyezett berendezése által látható résznek a J-1. függelék 15. hivatkozása szerinti előírás paramétereire vonatkozó 1. táblázatban meghatározott területnek kell lennie.

1. táblázat

Az 1 668 mm-es hálózatokon üzemeltetni kívánt egységekre vonatkozó célzó és tiltott zóna

| Nyomtáv [mm] | YCÉL [mm] | WCÉL [mm] | LCÉL [mm] | YTILTOTT [mm] | WTILTOTT [mm] | LTILTOTT [mm] |
|--------------|------------|-----------|-----------|---------------|---------------|---------------|
| 1 668 | 1 176 ± 10 | ≥ 55 | ≥ 100 | 1 176 ± 10 | ≥ 110 | ≥ 500” |

16. a 4.2.3.3.2.2. (2) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az 1 435 mm-estől vagy 1 668 mm-estől eltérő nyomtávon történő üzemre tervezett egységeknél adott esetben a konkrét esetet kell feltüntetni (az érintett hálózatra vonatkozó harmonizált szabály).”;

17. a 4.2.3.4.2. (3) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az egységnek biztonságosan kell üzemelnie, és csak elfogadható mértékű vágányterhelést okozhat, amikor a sebesség és túlemelés-hiány együttese által meghatározott határértékeken belül olyan feltételek mellett üzemeltetik, amelyeket a J-1. függelék 16. hivatkozása szerinti előírás meghatároz.

Ez ezen ÁME 4.2.3.4.2.1. és 4.2.3.4.2.2. pontjában megadott határértékek betartásának ellenőrzésével értékelhető; a megfelelésértékelési eljárást ezen ÁME 6.2.3.4. pontja ismerteti.”;

18. a 4.2.3.4.2. (5) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A menetdinamikai viselkedésre (köztük a használati határértékekre és a vágányparaméterekre) vonatkozó vizsgálati jegyzőkönyvet fel kell tüntetni az ÁME 4.2.12. pontjában meghatározott műszaki dokumentációban.

A feljegyzendő vágányterhelési paramétereket (beleértve adott esetben az Y_{max} , B_{max} és B_{qst} további paramétert) a J-1. függelék 16. hivatkozásában említett előírásban határozzák meg.”;

19. a 4.2.3.4.2.1. (1) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az egység által teljesítendő futásbiztonsági határértékeket a J-1. függelék 17. hivatkozásában említett előírások határozzák meg.”;

20. a 4.2.3.4.2.2. (1) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az egység által teljesítendő vágányterhelési határértékeket (a szokásos módszerrel történő értékeléskor) a J-1. függelék 19. hivatkozásában említett előírások határozzák meg.”;

21. a 4.2.3.5.2.3. pontot el kell hagyni;

22. a szöveg a 4.2.3.5.2.2 a pont után a következő 4.2.3.5.3 ponttal egészül ki:

„4.2.3.5.3. *Automatikusan változtatható nyomtávú rendszerek*

- (1) Ez a követelmény olyan egységekre vonatkozik, amelyek a kívánt tengelyállást biztosító nyomtáv-szabályzó mechanizmussal rendelkező, automatikusan változtatható nyomtávú rendszerrel vannak felszerelve, ami lehetővé teszi, hogy az egység kompatibilis legyen az ezen ÁME hatálya alá tartozó 1 435 mm-es nyomtávval és egyéb nyomtávokkal azáltal, hogy áthalad egy nyomtáv-szabályzó berendezésen.
- (2) A kerékpár nyomtáv-szabályzó mechanizmusának biztosítania kell a kerék kívánt helyes tengelyállásban való biztonságos rögzítését.
- (3) A nyomtáv-szabályzó berendezésen való áthaladás után el kell végezni a zárórendszer (zárt vagy nyitott) állásának és a kerekek helyzetének ellenőrzését az alábbi módszerek közül egy vagy több alkalmazásával: szemrevételezés, fedélzeti ellenőrző rendszer vagy infrastruktúra/létesítmény-ellenőrző rendszer. Fedélzeti ellenőrző rendszer alkalmazása esetén lehetővé kell tenni a folyamatos figyelemmel kísérést.
- (4) Ha a futómű olyan fékberendezéssel van felszerelve, amelynek helyzete változik a nyomtáv-váltás közben, az automatikusan változtatható nyomtávú rendszernek – a kerekekével egyidejűleg – biztosítania kell a szóban forgó fékberendezés helyzetét és a helyes helyzetben való biztonságos zárását.
- (5) A kerekek és – adott esetben – a fékberendezés helyes helyzetben való zárásának üzem közbeni hibája esetén tipikusan fennáll a (több halálos áldozattal járó) katasztrófális kimenetelű baleset közvetlen veszélye; tekintettel a meghibásodás következményeinek súlyosságára, igazolni kell, hogy a kockázatot megfelelő szintre korlátozták.

- (6) Az automatikusan változtatható nyomtávú rendszer kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem (5.3.4b. pont). A megfelelőségértékelési eljárást ezen ÁME 6.1.3.1a. pontja (a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem szintje), 6.2.3.5. pontja (biztonsági követelmény) és 6.2.3.7b. pontja (az alrendszer szintje) határozza meg.
- (7) Az egységgel kompatibilis nyomtávot fel kell tüntetni a műszaki dokumentációban. A rendes üzemmódban történő nyomtáv szabályozás leírásának, beleértve az egységgel kompatibilis nyomtáv szabályozó berendezés(ek) típusát (típusait) is, a műszaki dokumentáció részét kell képeznie (lásd még ezen ÁME 4.2.1.2.4. (1) pontját).
- (8) Az ezen ÁME más pontjaiban előírt követelmények és megfelelőségértékelések független módon alkalmazandók a kerekek adott nyomtávnak megfelelő helyzeteire, és ennek megfelelően kell dokumentálni őket.”;

23. a 4.2.4.8.2 pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.2.4.8.2. *Mágneses sínfék*

- (1) A mágneses sínfék tengelyszámlálón alapuló vonatérzékelő rendszerrel való kompatibilitás tekintetében meghatározott követelményeire ezen ÁME 4.2.3.3.1.2. (10) pontja hivatkozik.
- (2) A mágneses sínfék használható vészfékként a vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME 4.2.6.2.2. pontjában említett előírások szerint.
- (3) A vágánnyal érintkező mágnes geometriai jellemzőinek és záróelemeinek azonosnak kell lenniük a J-1. függelék 31. hivatkozásában említett előírásban ismertetett típusok egyikével.
- (4) A mágneses sínfék 280 km/h sebesség felett nem használható.
- (5) Az egység ezen ÁME 4.2.4.5.2. pontja szerinti fékhatásosságát mágneses sínfék használatával és anélkül egyaránt meg kell határozni.”;

24. a 4.2.4.8.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.2.4.8.3. *Örvényáramú fék*

- (1) Ez a pont csak az egység és a sín között fékerőt keltő örvényáramú fékekre vonatkozik.
- (2) Az örvényáramú fék tengelyszámlálón, sínáramkörökön, kerékdetektorokon és induktív hurokberendezésen alapuló vonatérzékelő rendszerrel való kompatibilitás tekintetében meghatározott követelményeire ezen ÁME 4.2.3.3.1.2. (10) pontja hivatkozik.
- (3) Ha az örvényáramú fék működtetése közben szükség van a mágnesek helyzetének megváltoztatására, az ilyen mágnesek »fékoldás« és »fékaktiválás« pozíciók közötti akadálytalan mozgását számítással kell igazolni a J-1. függelék 14. hivatkozásában említett előírásnak megfelelően.
- (4) Az örvényáramú fék és a vágány közötti legnagyobb távolságot »fékoldás« pozícióban az ezen ÁME 4.2.1.2. pontjában ismertetett műszaki dokumentációban kell rögzíteni.
- (5) Egy meghatározott sebességszűz alatt az örvényáramú fék nem működtethető.
- (6) Az örvényáramú fék használatának feltételei a vágánnyal való műszaki kompatibilitás tekintetében nincsenek harmonizálva (azok sínmelegedésre gyakorolt hatását és a függőleges irányú erőket illetően) és nyitott kérdést képeznek.
- (7) Az infrastruktúra-nyilvántartás pályaszakaszonként jelzi, hogy használatuk megengedett-e, és amennyiben igen, ismerteti a használatukra vonatkozó feltételeket.
 - A (4) pontban említett, az örvényáramú fék és a vágány közötti legnagyobb távolság »fékoldás« pozícióban;
 - Az (5) pontban említett meghatározott sebességszűz;

- Fügőleges erő a vonat sebessége függvényében, az örvényáramú fék korlátozás nélküli alkalmazása (vérsfékezés) és az örvényáramú fék korlátozott alkalmazása esetén (üzemi fékezés);
 - Fékerő a vonat sebessége függvényében, az örvényáramú fék korlátozás nélküli alkalmazása (vérsfékezés) és az örvényáramú fék korlátozott alkalmazása esetén (üzemi fékezés).
- (8) Az egység ezen ÁME 4.2.4.5.2. és 4.2.4.5.3. pontja szerinti fékhatásosságát örvényáramú fék használatával és anélkül egyaránt meg kell határozni.”;

25. a 4.2.6.2. (1) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az e pontban foglalt követelmények valamennyi járműre vonatkoznak. Az 1 520 mm-es és 1 600 mm-es nyomtávú rendszereken működtetett járművekre a 4.2.6.2.1–4.2.6.2.5. pontban meghatározott határértékeket meghaladó legnagyobb sebesség esetén az innovatív megoldásokra vonatkozó eljárást kell alkalmazni.”;

26. a 4.2.6.2.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.2.6.2.1. Az elhaladó vonatok miatt a peronon tartózkodó utasokat és a vágány mentén dolgozókat érő légörvényhatás

- (1) A $v_{tr,ref}$ referenciasebességen nyílt terepen haladó, $v_{tr,max} > 160$ km/h legnagyobb tervezési sebességű egységek elhaladása következtében a levegő sebessége a J-1. függelék 108. hivatkozásában említett előírások 4.2.2.1. pontjában és 5. táblázatában meghatározott egyetlen mérési ponton sem haladhatja meg a J-1. függelék 108. hivatkozásában említett előírások 5. táblázatában meghatározott $u_{95\%,max}$ értéket.
- (2) Az 1 524 mm és 1 668 mm nyomtávú hálózaton történő üzemre tervezett egységek esetében a J-1. függelék 108. hivatkozásában említett előírás szerinti paraméterekre vonatkozó 4. táblázatban megadott megfelelő értékek alkalmazandók:

4. táblázat

Határértékekre vonatkozó kritériumok

| Nyomtáv (mm) | Legnagyobb tervezési sebesség, $v_{tr,max}$ (km/h) | Mérési pont | | A levegő megengedett legnagyobb sebessége (az $u_{95\%,max}$ határértékei (m/s)) | Referenciasebesség, $v_{tr,ref}$ (km/h) |
|--------------|--|--|--|--|--|
| | | A mérés helyének sínkorona feletti magassága | A mérés helyének vágánytengelytől való távolsága | | |
| 1 524 | $160 < v_{tr,max} < 250$ | 0,2 m | 3,0 m | 22,5 | Legnagyobb tervezési sebesség |
| | | 1,4 m | 3,0 m | 18 | 200 km/h vagy a legnagyobb tervezési sebesség, ha az alacsonyabb |
| 1 668 | $160 < v_{tr,max} < 250$ | 0,2 m | 3,1 m | 20 | Legnagyobb tervezési sebesség |
| | | 1,4 m | 3,1 m | 15,5 | 200 km/h vagy a legnagyobb tervezési sebesség, ha az alacsonyabb |
| | $250 \leq v_{tr,max}$ | 0,2 m | 3,1 m | 22 | 300 km/h vagy a legnagyobb tervezési sebesség, ha az alacsonyabb |
| | | 1,4 m | 3,1 m | 15,5 | 200 km/h |

- (3) A vizsgálandó vonat-összeállítást a J-1. függelék 108. hivatkozásában említett előírás 4.2.2.2. és 4.2.2.4. pontjában említett fix/előre meghatározott összeállításokra, illetve általános üzemre alkalmasként értékelt egységekre kell meghatározni. A vezetőállással felszerelt egyetlen egységet olyan összeállításon belül kell vizsgálni, amely megfelel a J-1. függelék 108. hivatkozásában említett előírás 4.2.2.3. pontjában meghatározott követelményeknek.
- (4) A megfelelőségértékelési eljárást ezen ÁME 6.2.3.13. pontja ismerteti.”;

27. a 4.2.6.2.2. pont a következőképpen módosul:

a) az (1) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Két vonat egymás melletti elhaladása mindkét vonatra nézve aerodinamikai terheléssel jár. A nyílt terepi légörvényhatásra vonatkozó alábbi követelmény lehetővé teszi a két vonat nyílt pályán történő elhaladása közben fellépő aerodinamikai terhelés határértékének meghatározását, figyelembe véve azon pálya vágánytengelyei közötti távolságot, amelyen a vonatot üzemeltetni fogják.

A vágánytengelyek közötti távolság a vonal sebességétől és nyomtávjától függ. A vágánytengelyek közötti, sebességétől és nyomtávától függő távolság minimumértékeit a vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME határozza meg.”;

b) az (2) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A $v_{tr,ref}$ referenciasebességen, 1 435 mm nyomtávon, nyílt terepen haladó, 160 km/h-t meghaladó legnagyobb tervezési sebességű egységek elhaladása következtében a két csúcsérték közötti legnagyobb nyomásváltozás nem haladhatja meg a J-1. függelék 109. hivatkozásában említett előírás 2. táblázatában meghatározott legnagyobb megengedett nyomásváltozást a J-1. függelék 109. hivatkozásában említett előírás 4.1.2. pontjában meghatározott mérési pozíciókban.”;

c) a (3) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az 1 524 mm és 1 668 mm nyomtávú hálózaton történő üzemre tervezett egységek esetében a J-1. függelék 109. hivatkozásában említett előírás szerinti paraméterekre vonatkozó 4a. táblázatban megadott megfelelő értékek alkalmazandók:

4a. táblázat

Határértékekre vonatkozó kritériumok

| Nyomtáv | Legnagyobb tervezési sebesség, $v_{tr,max}$ (km/h) | Mérési pont | | Megengedett nyomásváltozás, ($\Delta p_{95\%,max}$) | Referenciasebesség, $v_{tr,ref}$ (km/h) |
|----------|--|---|---|---|---|
| | | A mérési helyének sínkorona feletti magassága | A mérési helyének vágánytengelytől való távolsága | | |
| 1 524 mm | $160 < v_{tr,max} < 250$ | 1,5 m és 3,0 m között | 2,5 m | 1 600 Pa | Legnagyobb tervezési sebesség |
| 1 668 mm | $160 < v_{tr,max} < 250$ | 1,5 m és 3,0 m között | 2,6 m | 800 Pa | Legnagyobb tervezési sebesség |
| | $250 \leq v_{tr,max}$ | 1,5 m és 3,0 m között | 2,6 m | 800 Pa | 250 km/h” |

28. a 4.2.6.2.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.2.6.2.5. Zúzottkő-ágyazatú vágányokat érő aerodinamikai hatás

- (1) Ez a követelmény a 250 km/h feletti legnagyobb tervezési sebességű egységekre vonatkozik.
- (2) A vonatoknak a zúzottkő-ágyazatú vágányokra gyakorolt aerodinamikai hatásával kapcsolatos követelmény, mely a zúzott kő felverődéséből adódó kockázatok korlátok közé szorítására hivatott, nyitott kérdés.”;

29. a 4.2.7.1. (2) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Ez a követelmény nem vonatkozik az utasajtók vezérlésére szolgáló (nem folyamatosan világító) nyomógombok 100 cd alatti fényerejű jelzőlámpáira.”;

30. a 4.2.8.2.9.1.1. (4) pont alatt a szöveg a következő új (5) ponttal egészül ki:

„(5) IRL úrszelvény (1 600 mm-es nyomtávrendszer) szerint, az 1 500 V-os egyenáramú rendszeren való közlekedésre tervezett villamos egységek esetében a sínkorona-szint felett 3 920 mm-re és 5 700 mm-re található munkavezetékek.”;

31. a 4.2.8.2.9.2. (1) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A nem 1 520 mm-es vagy 1 600 mm-es rendszeren való üzemre tervezett villamos egységre felszerelendő áramszedő(k) legalább egyikének a 4.2.8.2.9.2.1. és a 4.2.8.2.9.2.2. pontban megadott áramszedőfej-geometriának megfelelő geometriatípussal kell rendelkeznie.”;

32. a 4.2.8.2.9.2. (2) pont alatt a szöveg a következő új (2a) ponttal egészül ki:

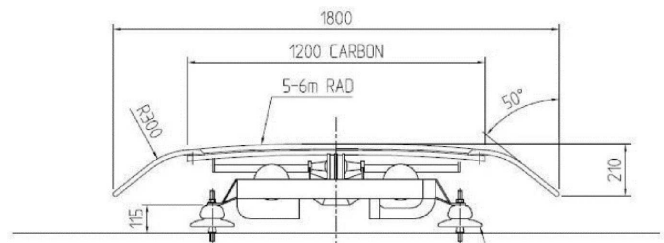
„(2a) A kizárólag 1 600 mm-es rendszeren való üzemre tervezett villamos egységre felszerelendő áramszedők legalább egyikének a 4.2.8.2.9.2.3a. pontban megadott áramszedőfej-geometriának megfelelő geometriatípussal kell rendelkeznie.”;

33. a 4.2.8.2.9.3. pont számozása 4.2.8.2.9.3a.-ra változik;

34. a szöveg a 4.2.8.2.9.2.3. a pont után a következő 4.2.8.2.9.3 ponttal egészül ki:

„4.2.8.2.9.3. 1 800 mm hosszúságú áramszedőfej geometriája

(1) Az áramszedőfej profiljának meg kell felelnie az alábbi ábrán meghatározott profilnak:



35. a 4.2.11.6. (4) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Egypólusú tápvezeték (1 kV-os váltakozó áramú, 1,5 kV-os váltakozó és egyenáramú, 3 kV-os egyenáramú rendszer) a J-1. függelék 111. hivatkozásában említett előírással összhangban.”;

36. a 4.2.12.1. pontban „a 2008/57/EK irányelv VI. melléklete 2.4. pontjában” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv IV. mellékletének 2.4. a) pontjában” hivatkozás lép;

37. a 4.2.12.1. (2) és (3) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Ez a dokumentáció része a kérelmező által összeállított műszaki dokumentációnak és csatolni kell az EK hitelesítési nyilatkozathoz. A dokumentációt a kérelmezőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie.”;

38. a 4.2.12.1. (2) pont alatt a szöveg a következő új (3) ponttal egészül ki:

„(3) A kérelmező vagy a kérelmező által felhatalmazott valamely szervezet (pl. kocsí-üzembentartó) átadja e dokumentációnak a karbantartási dokumentáció – (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 14. cikke (3) bekezdésének b) pontja szerinti – kezeléséhez szükséges részét a karbantartásért felelős szervezetnek, amint azt az egység karbantartására kijelölik.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/798 irányelve (2016. május 11.) a vasútbiztonságról (HL L 138., 2016.5.26., 102. o.);

39. a 4.2.12.1. (4) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A dokumentáció magában foglalja a biztonsági szempontból kritikus alkatrészek jegyzékét is. A biztonsági szempontból kritikus alkatrészek olyan alkatrészek, amelyek esetében feltételezhető, hogy egyetlen hiba közvetlenül az (EU) 2016/798 irányelv 3. cikkének 12. pontjában meghatározott súlyos balesetet okozhat.

(5) A dokumentáció tartalmát az alábbi pontok ismertetik.”;

40. a 4.2.12.2. (3) pont alatt a szöveg a következő új (3a) ponttal egészül ki:

„(3a) az általános üzemre tervezett és értékelt egységek esetében ez tartalmazza az egységek és a kommunikációs protokollok közötti elektromos kapcsolódási pontok leírását, hivatkozással az alkalmazott szabványokra vagy egyéb normatív dokumentumokra. A kommunikációs protokolloknak (ha vannak) meg kell felelniük a J-1. függelék 112. hivatkozásában említett előírásoknak;”;

41. a 4.2.12.2. (9) pont alatt a szöveg a következő új (9a) ponttal egészül ki:

„(9a) az örvényáramú fék és a vágány közötti legnagyobb távolság »fékoldás« pozícióban, a meghatározott sebességküszöb, a függőleges erő és a fékerő a vonat sebessége függvényében az örvényáramú fék korlátozás nélküli alkalmazása (vérsfékezés) és az örvényáramú fék korlátozott alkalmazása esetén (üzemi fékezés), a 4.2.4.8.3. pontban előírtak szerint;”;

42. a 4.2.12.3. (2) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A karbantartás tervezését igazoló dokumentáció: ismerteti, miként kerülnek meghatározásra és megtervezésre a karbantartási tevékenységek annak érdekében, hogy a jármű jellemzői élettartama alatt az elfogadható használati határértékeken belül maradjanak.

A karbantartás tervezését igazoló dokumentációban az ellenőrzési kritériumok és a karbantartási időközök meghatározása céljából szerepelnie kell a kiindulási adatoknak.”;

43. a 4.2.12.3. (3) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A karbantartást ismertető dokumentáció: ismerteti, miként ajánlott elvégezni a karbantartási tevékenységeket.”;

44. a 4.2.12.3.1. (1) pont alatt a szöveg a következő új (1a.) ponttal egészül ki:

„(1a) A biztonsági szempontból kritikus rendszerelemek, valamint azok konkrét üzemeltetési, szervizelési, karbantartási és nyomonkövethetőségi követelményei beazonosításánál alkalmazott előzmények, elvek és módszerek.”;

45. a 4.2.12.3.2. (6) pont alatt a szöveg a következő új (6a) ponttal egészül ki:

„(6a) A biztonsági szempontból kritikus alkatrészek listája: A biztonsági szempontból kritikus alkatrészek listájának tartalmaznia kell a konkrét szervizelési, karbantartási és szervizelés/karbantartás-nyomonkövethetőségi követelményeket.”;

46. a 4.2.12.4. (1) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A normál üzemmód leírása, ideértve az egység üzemeltetési jellemzőit és korlátozásait (pl. a jármű rakszelvénye, tervezett legnagyobb sebessége, tengelyterhelése, fékteljesítménye, az egységgel kompatibilis nyomtávszabályozó berendezés(ek) típusa(i) és működése).”;

47. a 4.2.12.4. (3) pont alatt a szöveg a következő új (3a) ponttal egészül ki:

„(3a) A biztonsági szempontból kritikus alkatrészek listája: A biztonsági szempontból kritikus alkatrészek listája tartalmazza a konkrét üzemeltetési és nyomonkövethetőségi követelményeket.”;

48. a 4.2.3. pont 7. táblázata helyébe a következő szöveg lép:

„7. táblázat

Kapcsolódási pontok az infrastruktúra-alrendszerrel

| Megfeleltetés a mozdonyokra és személyszállító vasúti járművekre vonatkozó ÁME-vel | | Hivatkozás az infrastruktúrára vonatkozó ÁME-re | |
|--|--------------|--|----------------------|
| Paraméter | Pont | Paraméter | Pont |
| A vasúti jármű kinematikus szelvénye | 4.2.3.1. | Szerkesztési szelvény | 4.2.3.1. |
| | | Vágánytengely-távolság | 4.2.3.2. |
| | | Legkisebb függőleges ívsugár | 4.2.3.5. |
| Tengelyterhelési paraméter | 4.2.3.2.1. | A vágány függőleges terheléssel szembeni ellenállása | 4.2.6.1. |
| | | A vágány keresztirányú erőkkal szembeni ellenállása | 4.2.6.3. 4.2.7.1. |
| | | Az új hidak forgalmi terheléssel szembeni ellenállása | |
| | | Új alépítmények egyenértékű függőleges irányú terhelése és talajnyomásbeli hatások | 4.2.7.2. |
| | | Meglévő hidak és alépítmények forgalmi terheléssel szembeni ellenállása | 4.2.7.4. |
| Menetdinamikai viselkedés | 4.2.3.4.2. | Túlemelésihiány | 4.2.4.3. |
| Menetdinamikai vágányterhelési határértékek | 4.2.3.4.2.2. | A vágány függőleges terheléssel szembeni ellenállása | 4.2.6.1. |
| | | A vágány keresztirányú erőkkal szembeni ellenállása | 4.2.6.3. |
| Egyenértékű kúposág | 4.2.3.4.3. | Egyenértékű kúposág | 4.2.4.5. |
| A kerékpár geometriai jellemzői | 4.2.3.5.2.1. | Névleges nyomtáv | 4.2.4.1. |
| A kerekek geometriai jellemzői | 4.2.3.5.2.2. | Nyíltvonali sínfejprofil | 4.2.4.6. |
| Automatikusan változtatható nyomtávú rendszerek | 4.2.3.5.3. | Váltók és kitérők üzemi közbeni geometriája | 4.2.5.3. |
| Legkisebb ívsugár | 4.2.3.6. | Legkisebb vízszintes ívsugár | 4.2.3.4. |
| Legnagyobb átlagos lassulás | 4.2.4.5.1. | A vágány hosszirányú erőkkal szembeni ellenállása | 4.2.6.2. |
| | | A vontatás és a fékezés miatti hatások | 4.2.7.1.5. |
| Légörvényhatás | 4.2.6.2.1. | Vágányok feletti vagy melletti új műtárgyak ellenállása | 4.2.7.3. |
| Légnyomásimpulzus | 4.2.6.2.2. | Maximális nyomásingadozás alagutakban | 4.2.10.1. |
| Maximális nyomásingadozás alagutakban | 4.2.6.2.3. | Vágánytengely-távolság | 4.2.3.2. |

| Megfeleltetés a mozdonyokra és személyszállító vasúti járművekre vonatkozó ÁME-vel | | Hivatkozás az infrastruktúrára vonatkozó ÁME-re | |
|--|-------------|---|------------|
| Paraméter | Pont | Paraméter | Pont |
| Oldalszél | 4.2.6.2.4. | Az oldalszél hatása | 4.2.10.2. |
| Zúzottkő-ágyazatú vágányokat érő aerodinamikai hatás | 4.2.6.2.5. | Ágyazatfelkapás | 4.2.10.3. |
| Illemhelyürítő rendszer | 4.2.11.3. | Illemhelyürítő rendszer | 4.2.12.2. |
| Külső tisztítás mosóberendezéssel | 4.2.11.2.2. | A szerelvény külső tisztítására szolgáló eszközök | 4.2.12.3. |
| Vízfeltöltő berendezés | 4.2.11.4. | Vízfeltöltés | 4.2.12.4. |
| Vízfeltöltő csatlakozás | 4.2.11.5. | | |
| Üzemanyag-töltő berendezés | 4.2.11.7. | Üzemanyag-feltöltés | 4.2.12.5. |
| A vonatok tárolására vonatkozó külön követelmények | 4.2.11.6. | Pálya menti energiaellátás | 4.2.12.6.” |

49. a 4.4. (3) pont alatt a szöveg a következő új (3a) ponttal egészül ki:

„(3a) A biztonsági szempontból kritikus alkatrészek esetében a konkrét üzemeltetési és üzemeltetés-nyomonkövetetőségi követelmények kidolgozása a tervezési fázisban a tervezők/gyártók által, a járművek üzembe helyezése után pedig a tervezők/gyártók és az érintett vasúttársaságok közötti együttműködés keretében történik.”;

50. a 4.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.5. Karbantartási szabályok

- (1) Figyelemmel a 3. pontban említett alapvető követelményekre, a vasúti járművek karbantartására ezen ÁME hatálya alá tartozó rendelkezések a következők:
 - 4.2.11. Pont: »Szervizelés«;
 - 4.2.12. pont: »Üzemeltetési és karbantartási dokumentáció«.
- (2) A 4.2. pont egyéb rendelkezései (4.2.3.4. és 4.2.3.5. pont) határozzák meg bizonyos jellemzők tekintetében a karbantartási tevékenységek során ellenőrizendő határértékeket.
- (2a) A biztonsági szempontból kritikus alkatrészeknek és azok konkrét szervizelési, karbantartási és karbantartás-nyomonkövetetőségi követelményeinek beazonosítása a tervezési fázisban a tervezők/gyártók által, a járművek üzembe helyezése után pedig a tervezők/gyártók és a karbantartásért felelős érintett szervezetek közötti együttműködés keretében történik.
- (3) A fent említett és a 4.2. pontban megadott információkból a karbantartásért kizárólagos felelősséget viselő szervezetek karbantartás-üzemeltetési szinten (az ezen ÁME hatálya alá tartozó értékelés körén kívül) határozzák meg a vasúti jármű élettartama alatt az alapvető követelményeknek való megfelelés biztosításához megfelelő tűréseket és időközöket; a következők képezik e tevékenység részét:
 - Az üzemi értékek meghatározása, ha azok ezen ÁME-ben nem kerültek meghatározásra, illetve ha az üzemi feltételek lehetővé teszik az ÁME-ben meghatározottaktól eltérő üzemi határértékek használatát.
 - Az üzemi értékek indokolása, a 4.2.12.3.1. pontban (A karbantartás tervezését igazoló dokumentáció) előírtakkal egyenértékű információk megadásával.
- (4) Az e pontban fentebb említett információk alapján a karbantartási tervet a karbantartásért kizárólagos felelősséget viselő szervezetek üzemi szinten határozzák meg (az ezen ÁME hatálya alá tartozó értékelés körén kívül); a terv a karbantartási feladatok rendezett felsorolásából áll, ideértve a karbantartási tevékenységeket, eljárásokat és eszközöket, a karbantartási kritériumokat, a gyakoriságot és a karbantartás elvégzéséhez szükséges munkaidőt.

- (5) A fedélzeti szofvereket illetően a tervező/gyártó a fedélzeti szofverek módosításai esetére meghatározza az összes karbantartási követelményt és eljárást (ideértve a berendezések állapotának felügyeletét, az események diagnosztizálását, a tesztelési módszereket és eszközöket, valamint a szükséges szakmai alkalmasságot), amelyek az ezen ÁME alapkövetelményeiben említett elengedhetetlen követelmények és értékek eléréséhez szükségesek a teljes életciklus során (felszerelés, rendes üzemeltetés, hibák, javítási munkálatok, ellenőrzés és karbantartás, leszerelés stb.);

51. a 4.7. pontban „a 2008/57/EK irányelv” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv” hivatkozás lép;

52. a 4.8. pontban „a 2008/57/EK irányelv 34. cikke (2) bekezdésének a) pontjával” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 48. cikke (3) bekezdésének a) pontjával” hivatkozás lép;

53. a szöveg a 4.8. (3) pont alatt a következő új 4.9. ponttal egészül ki:

„4.9. Az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzése az engedélyezett járművek használata előtt

A vasúttársaság által az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzése céljából használandó, »járművek – mozdonyok és személyszállító járművek« alrendszerre vonatkozó paraméterek az (EU) 2019/773 bizottsági végrehajtási rendelet (*) D1. függelékében kerülnek leírásra

(*) A Bizottság (EU) 2019/773 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az Európai Unió vasúti rendszerének forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 2012/757/EU bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 139 I., 2019.5.27., 5. o.);

54. az 5.1. pontban „a 2008/57/EK irányelv 2. cikkének f) pontja” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkének (7) bekezdése” hivatkozás lép;

55. az 5.3.4. pont után a szöveg a következő új 5.3.4a. ponttal egészül ki:

„5.3.4a. Automatikusan változtatható nyomtávú rendszerek

- (1) Az »automatikusan változtatható nyomtávú rendszer« kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet az alábbiakkal meghatározott felhasználási terület tekintetében kell értékelni és megtervezni:

- A nyomtávok, amelyekre a rendszert tervezték.
- A legnagyobb statikus tengelyterhelések tartománya (az átlagos hasznos teher melletti tervezési tömeg az ezen ÁME 4.2.2.10. pontjában meghatározottak szerint).
- A névleges futófelület-átmérők tartománya.
- Az egység legnagyobb tervezési sebessége.
- A nyomtáv szabályozó berendezés(ek) azon típusai, amelyekre a rendszert tervezték, ideértve a nyomtáv szabályozó berendezés(ek) által lehetővé tett névleges sebességet és az automatikus nyomtáv váltás közben fellépő legnagyobb tengelyirányú erőket.

- (2) Az automatikusan változtatható nyomtávú rendszernek meg kell felelnie a 4.2.3.5.2.3. pontban meghatározott követelményeknek; ezeket a követelményeket a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem 6.1.3.1a. pontban meghatározott szintjén kell értékelni.”;

56. a 6.1.1. pontban „a 2008/57/EK irányelv 13. cikkének (1) bekezdésével és IV. mellékletével” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 10. cikkével” hivatkozás lép;

57. a 6.1.1. (2) pont után a szöveg a következő új (3) ponttal egészül ki:

„(3) Az ezen ÁME 5.3. pontjában kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemként meghatározott alkatrészekre alkalmazandó különleges esetben a megfelelő követelmény csak abban az esetben képezheti a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem szintjén való ellenőrzés részét, ha az alkatrész továbbra is megfelel ezen ÁME 4. és 5. fejezetének, és ha a különleges eset nem hivatkozik nemzeti szabályra (azaz olyan további követelményre, amely összeegyeztethető az alapvető ÁME-vel és az ÁME-ben teljeskörűen meghatározásra került).

Egyéb esetekben az ellenőrzést az alrendszer szintjén kell elvégezni; amennyiben nemzeti szabály vonatkozik egy alkatrésze, az érintett tagállam meghatározhatja a releváns alkalmazandó megfelelőségértékelési eljárásokat.”;

58. A 6.1.2. pont második táblázata a „5.3.4. Kerék” sor alatt a következő új sorral egészül ki:

| | | | | | | | | |
|----------|---|--|-------|--|---|---|-------|----|
| „5.3.4a. | Automatikusan változtatható nyomtávú rendszerek | | X (*) | | X | X | X (*) | X” |
|----------|---|--|-------|--|---|---|-------|----|

59. a 6.1.3.1. (8) pont alatt a szöveg a következő új 6.1.3.1a. ponttal egészül ki:

„6.1.3.1a. Automatikusan változtatható nyomtávú rendszerek (5.3.4a. pont)

- (1) Az értékelési eljárás a 4.2.3.5.3 és 5.3.4a. pontban említett valamennyi szempontra kiterjedő hitelesítési terven alapul.
- (2) A hitelesítési tervnek összhangban kell lennie a 4.2.3.5.3. pontban előírt biztonsági elemzéssel, és meg kell határoznia a szükséges értékelést az alábbi különböző szakaszokban:
 - terv felülvizsgálata,
 - statikai tesztek (próbadádon végzett és a futóműbe/egységbe való integrációt vizsgáló tesztek),
 - a nyomtáv szabályozó berendezés(ek) üzem közbeni körülmények tekintetében reprezentatív vizsgálata,
 - pályán végzett, üzem közbeni körülmények tekintetében reprezentatív vizsgálatok.
- (3) A 4.2.3.5.3. (5) pontnak való megfelelés bizonyítására való tekintettel egyértelműen dokumentálni kell az azon jármű biztonsági elemzése során és felhasználási célja szempontjából figyelembe vett feltételezéseket, amelybe a rendszert integrálni tervezik.
- (4) Az automatikusan változtatható nyomtávú rendszer esetében értékelhető a használatra való alkalmasság (CV modul; lásd még a 6.1.6. pontot is).
- (5) A megfelelőségértékelésért felelős bejelentett szervezet által kiadott tanúsítványnak tartalmaznia kell mind az 5.3.4a. (1) pont szerinti felhasználási feltételeket, mind azon nyomtáv szabályozó berendezés(ek) típusát (típusait) és működési feltételeit, amely(ek) tekintetében az automatikusan változtatható nyomtávú rendszer értékelésre került.”;

60. a 6.1.6. (1) pont helyébe a következő szöveg lép:

- „(1) Az alkalmazhatóságnak üzem közbeni tapasztalati eljárás alapján történő típus hitelesítése (CV modul) az értékelési eljárás része lehet a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő következő rendszer elemek esetében:
- Kerekek (lásd a 6.1.3.1. pontot),
 - Automatikusan változtatható nyomtávú rendszerek (lásd a 6.1.3.1a. pontot),
 - Csúszás gátló rendszer (lásd a 6.1.3.2. pontot),
 - Csúszóbetétek (lásd a 6.1.3.8. pontot).”;

61. a 6.2.1. pontban „a 2008/57/EK irányelv 18. cikke és VI. melléklete” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikke és IV. melléklete” hivatkozás lép;

62. a 6.2.3.3. (1) pont helyébe a következő szöveg lép:

- „(1) A megfelelőség igazolását a J-1. függelék 83. hivatkozásában említett előírásban megadott módszerek egyikével kell elvégezni.”

63. a 6.2.3.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.2.3.4. Menetdinamikai viselkedés – műszaki követelmények (4.2.3.4.2a. pont)

- (1) Az 1 435 mm-es vagy 1 524 mm-es vagy 1 668 mm-es rendszereken üzemeltetni kívánt egységek esetében a megfelelőség igazolását a J-1. függelék 84. hivatkozásának 7. pontjában említett előírással összhangban kell elvégezni.

A 4.2.3.4.2.1. és 4.2.3.4.2.2. pontban bemutatott paramétereket a J-1. függelék 84. hivatkozásában meghatározott szempontok használatával kell értékelni.”;

64. a 6.2.3.5. (3) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A 4.2.3.4.2., 4.2.3.5.3., 4.2.4.2.2., 4.2.5.3.5., 4.2.5.5.8. és 4.2.5.5.9. pontban a veszélyes esetekhez tartozó súlyossági szint/következmények tekintetében meghatározott biztonsági követelményeknek való megfelelést az alábbi két módszer egyikével kell igazolni:

1. A 4.2. pontban meghatározott súlyossághoz (például »halálos kimenetelű baleset« a vészfékezés tekintetében) társított harmonizált kockázatelemzési kritérium alkalmazása.

A kérelmező akkor választhatja ezt a módszert, ha van a kockázatelemzésre vonatkozó közös biztonsági módszerben és módosításaiban (a 402/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet (*)) meghatározott harmonizált kockázatelemzési kritérium.

A kérelmezőnek kell igazolnia a harmonizált kritériumnak való megfelelést a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer I-3. mellékletének alkalmazásával. Az igazoláshoz a következő elvek használhatók (kombinálva is): hivatkozási rendszerrel (rendszerekkel) való hasonlóság; eljárási szabályzat alkalmazása; egyértelmű kockázatbecslés (például valószínűségi megközelítés) alkalmazása.

A kérelmezőnek ki kell jelölnie a megfelelőség igazolását értékelő szervezetet: ez lehet a vasúti jármű-alrendszerre választott bejelentett szervezet vagy a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerben meghatározott értékelő szervezet.

Az igazolást valamennyi tagállamban el kell ismerni; vagy

2. Kockázatelemzés és értékelés alkalmazása a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszernek megfelelően az alkalmazandó kockázatelemzési kritérium meghatározása és az annak való megfelelés igazolása érdekében.

A kérelmező bármely esetben választhatja ezt a módszert.

A kérelmezőnek a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszernek megfelelően kell kijelölnie a megfelelőség igazolását értékelő szervezetet.

A biztonságértékelési jelentést a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerben és annak módosításaiban meghatározott követelmények szerint kell megadni.

Az engedélyező szerv figyelembe veszi a biztonságértékelési jelentést a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer I. melléklete 2.5.6. pontjának és 15. cikke (2) bekezdésének megfelelően.

(*) A Bizottság 402/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. április 30.) a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerről és a 352/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről, a 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 6. cikke (3) bekezdésének a) pontjában foglaltak szerint (HL L 121., 2013.5.3., 8. o.)”

65. a 6.2.3.6. (1) pontban a második bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Az egyenértékű kúposág értékelését a J-1. függelék 107. hivatkozásában említett előírás határozza meg.”;

66. a 6.2.3.7. pont után a szöveg a következő új 6.2.3.7a. ponttal egészül ki:

„6.2.3.7A. Automatikusan változtatható nyomtávú rendszer

(1) A 4.2.3.5.3. (5) pontban előírt és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem szintjén végzett biztonsági elemzést az egység (jármű) szintjén konszolidálni kell; felülvizsgálatra szorulhatnak különösen a 6.1.3.1a. (3) pontnak megfelelő feltevések a jármű és annak felhasználási célja figyelembevételére érdekében.

(2) A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem futóművön/egységen belüli integrációjának és a nyomtáv szabályozó berendezéssel való műszaki kompatibilitásnak az értékelése a következőkből áll:

— az 5.3.4a. (1) bekezdésben meghatározott felhasználási területnek való megfelelés ellenőrzése;

- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelelő futóművön/egységen belüli integrációjának ellenőrzése, beleértve a fedélzeti irányító és ellenőrző rendszer helyes működését (adott esetben); és
- teszt pályán végzett vizsgálatok, többek között a nyomtáv szabályozó berendezés(ek) üzem közbeni körülmények tekintetében reprezentatív vizsgálata.”;

67. a 6.2.3.13. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.2.3.13. Az elhaladó vonatok miatt a peronon tartózkodó utasokat és a vágány mentén dolgozókat érő légörvényhatás (4.2.6.2.1. pont)

- (1) Az ezen ÁME 4.2.6.2.1. pontjában meghatározott, a levegő megengedett legnagyobb pálya menti sebességére vonatkozó határértékeknek való megfelelést egyenes pályán elvégzett teljeskörű vizsgálatokkal kell igazolni a J-1. függelék 94. hivatkozásában említett előírás 6.2.2.1. pontjának megfelelően.
- (2) A fent leírt teljeskörű értékelés helyett megengedett egyszerűsített értékelést végezni az azokhoz hasonló konstrukciójú járművek esetében, amelyek tekintetében teljeskörűen elvégezték az ezen ÁME-ben meghatározott értékelést. Ilyen esetekben a J-1. függelék 94. hivatkozásában említett előírás 4.2.4. pontjában meghatározott egyszerűsített megfelelésgértékelés alkalmazható, amennyiben a konstrukciós eltérések a J-1. függelék 94. hivatkozásában említett előírás 7. táblázata szerinti határokon belül maradnak.”;

68. a 6.2.3.14. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.2.3.14. Légnyomásimpulzus (4.2.6.2.2. pont)

- (1) A megfelelés értékelése eredeti méretekkel és a J-1. függelék 95. hivatkozásában említett előírások 6.1.2.1. pontjában meghatározott vizsgálatokkal történik. A megfelelésgértékelés ehelyett a J-1. függelék 95. hivatkozásában említett előírások 6.1.2.4. pontjában ismertetett validált numerikus áramlási szimulációkkal vagy kiegészítő alternatív megfelelésként a J-1. függelék 95. hivatkozásában említett előírások 6.1.2.2. pontja szerinti mozgó modellvizsgálatokkal is elvégezhető.
- (2) A fent leírt teljeskörű értékelés helyett megengedett egyszerűsített értékelést végezni az azokhoz hasonló konstrukciójú járművek esetében, amelyek tekintetében teljeskörűen elvégezték az ezen ÁME-ben meghatározott értékelést. Ilyen esetekben a J-1. függelék 95. hivatkozásában említett előírás 4.1.4. pontjában meghatározott egyszerűsített megfelelésgértékelés alkalmazható, amennyiben a konstrukciós eltérések a J-1. függelék 95. hivatkozásában említett előírás 4. táblázata szerinti határokon belül maradnak.”;

69. a 6.2.6. pontban „2008/57/EK irányelv 18. cikkének (3) bekezdésével” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkének (4) bekezdésével” hivatkozás lép;

70. a 6.2.7. pont után a szöveg a következő új 6.2.7a. ponttal egészül ki:

„6.2.7a. Az általános üzemre használni kívánt egységekre vonatkozó további opcionális követelmények

- (1) A következő (2) – (9) feltételeknek való megfelelés opcionális, és kizárólag az általános műveletekre szánt egységek cseréjének megkönnyítésére irányul. E rendelkezések betartása nem biztosítja az egységek teljes felcserélhetőségét, és nem mentesíti a vasúttársaságot ezen egységeknél a vonat-összeállításban való használatára vonatkozó, 6.2.7. pontban meghatározott felelőssége alól. Amennyiben a kérelmező ezt az opciót választja, a teljesítést egy bejelentett szervezetnek kell értékelnie az EK hitelesítési eljárás keretében. Ezt fel kell tüntetni a tanúsítványban és a műszaki dokumentációban.
- (2) Az egységet a 4.2.2.2.3. b) és 5.3.2. pontban meghatározott kézi kapcsolórendszerrel kell felszerelni
- (3) Az egységet a J-1. függelék 22. hivatkozásában említett előírásban meghatározott EN-UIC fékrendszerrel kell felszerelni.
- (4) Az egységnek meg kell felelnie ezen ÁME követelményeinek legalább a T1 hőmérséklet-tartományban (– 25 °C és + 40 °C között; névleges értékek) az ezen ÁME 4.2.6.1. pontjában és a J-1. függelék 34. hivatkozásában említett előírásokban meghatározottak szerint.

- (5) A 4.2.7.1. pontban előírt zárjelző lámpák meglétét beszerelt zárjelző lámpákkal kell biztosítani.
- (6) Ha az egység közlekedővel van ellátva, annak meg kell felelnie a J-1. függelék 113. hivatkozásában említett előírásoknak.
- (7) Az energiaellátásnak meg kell felelnie a 4.2.11.6. (4) pontnak.
- (8) Az egységek közötti, jeltovábbítást szolgáló fizikai kapcsolódási pontnak biztosítania kell, hogy a legalább egy vonal kábele és dugasa kompatibilis legyen a J-1. függelék 114. hivatkozásában említett előírás 2. ábráján meghatározott 18-vezetékes kábellel.
- (9) Az egységet a J-1. függelék 115. hivatkozásában említett előírásokkal összhangban legalább az alábbi jelölésekkel kell jelölni:
- Az ütközők közötti hossz
 - Áramellátás.”;
71. a 6.3.2. pontban „a 2008/57/EK irányelv 17. cikkével” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 14. cikkével” hivatkozás lép;
72. a 7.1.1.1. (1) pontban a „vasúti munkagépekre” szövegrész helyébe a „különleges járművekre, például vasúti munkagépekre” szöveg lép;
73. a 7.1.1.2.1. (1) pontban „2008/57/EK irányelv 5. cikke (3) bekezdésének f) pontjával” szövegrész helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 4. cikke (3) bekezdésének f) pontjával” hivatkozás lép;
74. a 7.1.1.2.1. (3) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „(3) Ezen ÁME e három eset körébe tartozó vasúti járművekre való alkalmazása nem kötelező, ha a következő feltételek valamelyike teljesül:
- a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó 2008-as ÁME vagy a hagyományos mozdonyokra és személyszállító vasúti járművekre vonatkozó 2011-es ÁME hatálya alá tartozó vasúti járművek esetében a vonatkozó ÁME-(ke)t alkalmazzák, többek között a végrehajtási szabályok, valamint a típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítvány érvényességi ideje (7 év) tekintetében is. Ez a rendelkezés nem alkalmazandó azokra a járművekre, amelyek nem felelnek meg a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó 2008-as ÁME-nek vagy a hagyományos mozdonyokra és személyszállító vasúti járművekre vonatkozó 2011-es ÁME-nek, és amelyeket 2017. május 31. után hoztak forgalomba.
 - A sem a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó 2008-as ÁME, sem a hagyományos mozdonyokra és személyszállító vasúti járművekre vonatkozó 2011-es ÁME hatálya alá nem tartozó vasúti járművek esetében a forgalombahozatali engedély a 2020 december 31-ig tartó átmeneti időszak során kerül megadásra.”;
75. a 7.1.1.2.1. (4) pontban „a 2008/57/EK irányelv 22–25. cikke szerinti üzembe helyezés” szövegrész helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke szerinti forgalomba hozatal” szöveg lép;
76. a 7.1.1.2.2. (1) pontban „a 2008/57/EK irányelv 2. cikke t) pontjának” szövegrész helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikke 23. pontjának” szöveg lép;
77. a 7.1.1.3. pontban az „Alkalmazás a vasúti infrastruktúra építését és karbantartását szolgáló mobil berendezésekre” cím helyébe a következő cím lép: „Alkalmazás különleges járművekre, például vasúti munkagépekre”;
78. a 7.1.1.3. (3) pontban „a 2008/57/EK irányelv 24. vagy 25. cikkének megfelelően engedélyezhetőek” szövegrész helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének megfelelően ezen ÁME alapvető paramétereit érintően a nemzeti szabályok szerint engedélyezhetőek” szöveg lép;
79. a 7.1.1.4. (3) pontban „a 2008/57/EK irányelv 24. vagy 25. cikkének megfelelően engedélyezhetőek” szövegrész helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének megfelelően ezen ÁME alapvető paramétereit érintően a nemzeti szabályok szerint engedélyezhetőek” szöveg lép;
80. a 7.1.1.4a. pontban „a 4.2.8.2.8. pontban” hivatkozás helyébe „a 4.2.8.2.8.4. pontban” hivatkozás lép;

81. a 7.1.1.5. (1) pontban „az ezen ÁME alkalmazásának napját követő három éven át” szövegrész helyébe „a 2018. január 1-jéig” szöveg lép;

82. a 7.1.1. pontban a 7.1.1.7. pont után a szöveg a következő új 7.1.1.8. ponttal egészül ki:

„7.1.1.8. Átmeneti intézkedés a passzív biztonsággal kapcsolatos követelmény tekintetében

A 2022. január 1-jén végződő átmeneti időszak során nem kötelezőek a 4.2.2.5. (6) pontban foglalt követelmények azon, középső vezetőfülkével rendelkező mozdonyokra nézve, amelyek 2019. május 27-én a megvalósítás előrehaladott stádiumában lévő projektek, teljesítés alatt álló szerződések vagy az ezen ÁME 7.1.1.2. pontjában meghatározott meglévő tervek alapján gyártott vasúti járművek.

Ha a 4.2.2.5. (6) pontban foglalt követelmények nem alkalmazandók, alternatív módszerként a 4.2.2.5. (5) pont szerinti 3. esetre vonatkozó követelmények teljesítésének igazolása helyett megengedett a következő szempontok teljesítésének igazolása:

- a mozdony vázát a J-1. függelék 7. hivatkozásának L. kategóriájában említett előírás szerint tervezték (ezen ÁME 4.2.2.4. pontjában már megadott módon),
- az ütközők és a vezetőfülke szélvédője közötti távolság legalább 2,5 méter.”;

83. a 7.1.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.1.2. *Változások meglévő járműben vagy a járműtípusban*

7.1.2.1. Bevezetés

- (1) A 7.1.2. pont a változást kezelő és az engedélyező szervek által alkalmazandó elveket határozza meg, összhangban az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkének (9) bekezdésében, 21. cikkének (12) bekezdésében és IV. mellékletében leírt EK-hitelesítési eljárással. Ezt az eljárást az (EU) 2018/545 bizottsági végrehajtási rendelet (*) 13., 15. és 16. cikke, valamint a 2010/713/EK határozat (**) tovább finomítja.
- (2) A 7.1.2. pont egy meglévő jármű vagy járműtípus változása(i) esetén alkalmazandó, beleértve a felújítást vagy korszerűsítést is. Nem alkalmazandó olyan változások esetén, amelyek:
 - az alrendszerek tekintetében az EK-hitelesítési nyilatkozatot (ha van) kísérő műszaki dokumentációkhoz képest nem eredményeznek eltérést; és
 - hatóköre befolyásolja az EK-nyilatkozatban (ha van) nem szereplő alapvető paramétereket.

A járműtípus-engedély jogosultja észszerű feltételek mellett a változást kezelő szerv rendelkezésre bocsátja az értékeléséhez szükséges információkat.

7.1.2.2. A járműben vagy járműtípusban bekövetkező változások kezelésére vonatkozó szabályok

- (1) A járművek változás(ok) által nem érintett alkatrészei és alapvető paraméterei mentesülnek az ezen ÁME rendelkezései szerinti megfelelőségértékelés alól.
- (2) A 7.1.2.2a. pont sérelme nélkül, ezen ÁME, a zajra vonatkozó ÁME (az 1304/2014/EU bizottsági rendelet, lásd az említett ÁME 7.2. pontját) és a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME (az 1300/2014/EU bizottsági rendelet (***), lásd az említett ÁME 7.2.3. pontját) követelményeinek való megfelelés csak az ezen ÁME-ben meghatározott azon alapvető paraméterek tekintetében szükséges, amelyeket a változás(ok) érinthet(nek).
- (3) Az (EU) 2018/545 bizottsági végrehajtási rendelet 15. és 16. cikkével és a 2010/713/EU határozattal összhangban, az EK-hitelesítésre szolgáló SB, SD/SF vagy SH1 modulok alkalmazásával, valamint adott esetben az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikke (5) bekezdésének megfelelően a változást kezelő szerv értesíti a bejelentett szervezetet az alrendszernek a vonatkozó ÁME(k) követelményeivel való megfelelőségét befolyásoló minden olyan változásról, amely a bejelentett szervezet által végzendő új ellenőrzéseket tesz szükségessé. Ezeket az információkat a változást kezelő szerv megfelelő hivatkozásokkal ellátva csatolja a meglévő EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítványra vonatkozó műszaki dokumentációhoz.

- (4) Az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének b) pontja szerinti, általános biztonsági szintre vonatkozó megállapítás sérelme nélkül, olyan változások esetén, amelyek szükségessé teszik a 4.2.3.4.2, 4.2.3.5.3, 4.2.4.2.2, 4.2.5.3.5, 4.2.5.5.8 és 4.2.5.5.9. pontban meghatározott biztonsági követelmények átértékelését, a 6.2.3.5. pontban meghatározott eljárás alkalmazandó. A 17. táblázat meghatározza, mikor van szükség új engedélyre.

17. táblázat

| A járművek eredeti értékelésének alapja: | | | | |
|--|---|---|--|---|
| | | A 6.2.3.5. (3) pont szerinti első módszer | A 6.2.3.5. (3) pont szerinti második módszer | Nem alkalmaztak kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszert |
| A változás értékelésének alapja | A 6.2.3.5. (3) pont szerinti első módszer | Új engedély szükséges | lehet (*) | Új engedély szükséges |
| | A 6.2.3.5. (3) pont szerinti második módszer | lehet (*) | lehet (*) | lehet (*) |
| | Nem alkalmaztak kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszert | Nem lehetséges | Nem lehetséges | Nem lehetséges |

(*) A 17. táblázatban a »lehet« szó arra utal, hogy a kérelmező a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer I. mellékletét fogja alkalmazni annak igazolására, hogy a módosított jármű azonos vagy magasabb szintű biztonságot nyújt. Ezt az igazolást a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer meghatározása szerinti értékelő szervezet független értékelésnek veti alá. Amennyiben a szervezet úgy látja, hogy az új biztonsági értékelés alacsonyabb biztonsági szintet állapít meg, vagy az eredmény nem egyértelmű, a kérelmezőnek forgalombahozatali engedélyt kell kérnie.

- (4a) Az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének b) pontja szerinti, általános biztonsági szintre vonatkozó megállapítás sérelme nélkül, olyan változások esetén, amelyek kihatással vannak a 4.2.4.9., 4.2.9.3.1. és 4.2.10.3.4. pontban meghatározott követelményekre, ami új megbízhatósági tanulmány elkészítését teszi szükségessé, új forgalombahozatali engedély szükséges, kivéve, ha a bejelentett szervezet megállapítja, hogy a megbízhatósági tanulmányban vizsgált biztonsági követelmények javításra vagy megtartásra kerültek. A bejelentett szervezet az ítéletében szükség esetén figyelembe veszi a módosított karbantartási és üzemeltetési dokumentációt.
- (5) A többi ÁME (például a helyhez kötött berendezésekre vonatkozó ÁME) alkalmazására való nemzeti átállási stratégiákat figyelembe kell venni annak meghatározásakor, hogy a gördülő állományra vonatkozó ÁME-kat milyen mértékig kell alkalmazni.
- (6) A gördülő állomány alapvető konstrukciós jellemzőit a 17a. és 17b. táblázat határozza meg. E táblázatok és az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének b) pontja szerinti, általános biztonsági szintre vonatkozó megállapítás alapján a változásokat a következőképpen kell besorolni:
- a) az (EU) 2018/545 bizottsági végrehajtási rendelet 15. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerint, amennyiben a változások meghaladják a 3. oszlopban megállapított értékhatárokat és nem érik el a 4. oszlopban megállapított értékhatárokat, kivéve, ha az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének b) pontja szerinti, biztonsági szintre vonatkozó megállapítás alapján a 15. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerint besorolandók, vagy
- b) az (EU) 2018/545 bizottsági végrehajtási rendelet 15. cikke (1) bekezdésének d) pontja szerint, amennyiben a változások meghaladják a 4. oszlopban megállapított értékhatárokat, vagy ha az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének b) pontja szerinti, biztonsági szintre vonatkozó megállapítás alapján a 15. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerint besorolandók.

Annak meghatározása, hogy a változások meghaladják-e a fent említett határértékeket, a jármű vagy a járműtípus utolsó engedélyezésének időpontjában érvényes paraméter-értékek alapján történik.

- (7) A fenti 7.1.2.2. (6) pontban nem említett változásokat úgy kell tekinteni, hogy azok nem befolyásolják az alapvető konstrukciós jellemzőket, és az (EU) 2018/545 bizottsági végrehajtási rendelet 15. cikke (1) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint besorolhatók, kivéve, ha az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének b) pontja szerinti, biztonsági szintre vonatkozó megállapítás alapján a 15. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerint besorolandók.
- (8) Az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének b) pontja szerinti, biztonsági szintre vonatkozó megállapításnak vonatkoznia kell a 3.1. pont táblázatában foglalt alapvető – az összes alapvető követelményhez, különösen a »biztonság« és »műszaki összeegyeztethetőség« követelményhez kapcsolódó – paramétereket érintő változásokra.
- (9) A 7.1.2.2a. pont sérelme nélkül, valamennyi változásnak meg kell felelnie az alkalmazandó ÁME-knek, függetlenül e változások besorolásától.
- (10) A fix összeállítás egy vagy több járművének súlyos károsodást követő cseréje nem igényel ezen ÁME szerinti megfelelőségértékelést, amennyiben az egység vagy jármű(vek) műszaki paraméterei és funkciói nem változnak a lecserélt egységéhez vagy járműv(ek)éhez képest. Az ilyen egységnek visszakereshetőnek és a nemzeti vagy nemzetközi szabályoknak vagy a vasúti területen széles körben elismert bármilyen gyakorlati szabályzatnak megfelelően tanúsított egységnek kell lennie.

17a. táblázat

A mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME-ben meghatározott alapvető paraméterekhez kapcsolódó alapvető konstrukciós jellemzők

| 1. ÁME pont | 2. Az érintett alapvető konstrukciós jellemző(k) | 3. Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló, de nem az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerinti mértékű változások | 4. Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló és az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerinti mértékű változások |
|---|--|--|--|
| 4.2.2.2.3. A vonat végén lévő kapcsolókészülék | A vonat végén lévő kapcsolókészülék típusa | A vonat végén lévő kapcsolókészülék típusának cseréje | n.a. |
| 4.2.2.10. Terhelési állapot és terhelt tömeg 4.2.3.2.1. Tengelyterhelési paraméter | Tervezési tömeg menetkész állapotban Tervezési tömeg átlagos hasznos teher mellett Tervezési tömeg rendkívüli hasznos teher mellett Legnagyobb tervezési sebesség (km/h) Statikus tengelyterhelés menetkész állapotban Statikus tengelyterhelés rendkívüli hasznos teher mellett Járműhossz Statikus tengelyterhelés normál hasznos teher mellett A tengelyek helyzete az egységben (tengelytáv) | A megfelelő alapvető konstrukciós jellemzők bármelyikének megváltozása, ami azon vonalkategória (vonalkategóriák) megváltozását eredményezi, amellyel (amelyekkel) a kocsik kompatibilis | n.a. |

| 1. ÁME pont | 2. Az érintett alapvető konstrukciós jellemző(k) | 3. Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló, de nem az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerinti mértékű változások | 4. Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló és az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerinti mértékű változások |
|--|--|---|--|
| | Teljes járműtömeg (az egység minden járművére) | A megfelelő alapvető konstrukciós jellemzők bármelyikének megváltozása, ami azon vonalkategória (vonalkategóriák) megváltozását eredményezi, amellyel (amelyekkel) a kocsi kompatibilis | Több mint ± 10 %-os változás |
| | Kerekenkénti tömeg | A megfelelő alapvető konstrukciós jellemzők bármelyikének megváltozása, ami azon vonalkategória (vonalkategóriák) megváltozását eredményezi, amellyel (amelyekkel) a kocsi kompatibilis, vagy Több mint ± 10 %-os változás | n.a. |
| 4.2.3.1. Méretezés | Referenciaprofil | n.a. | Azon referenciaprofil megváltozása, amelynek a jármű megfelel |
| | Legkisebb bejárható függőleges konvex ívsugar | Azon legkisebb bejárható függőleges konvex ívsugar megváltozása, amellyel a jármű 10 %-nál nagyobb mértékben kompatibilis | n.a. |
| | Legkisebb bejárható függőleges konkáv ívsugar | Azon legkisebb bejárható függőleges konkáv ívsugar megváltozása, amellyel a jármű 10 %-nál nagyobb mértékben kompatibilis | n.a. |
| 4.2.3.3.1. A járművek jellemzői a vonatérzékelő rendszerekkel való kompatibilitás tekintetében | Vonatérzékelő rendszerekkel való kompatibilitás | n.a. | A bejelentett kompatibilitás változása a következő három vonatérzékelő rendszer közül eggyel vagy többel: — Sínáramkörök — Tengelyszámlálók — Hurokberendezés |
| 4.2.3.3.2. Tengelycsapágy állapotának figyelemmel kísérése | Fedélzeti érzékelő rendszer | Fedélzeti érzékelő rendszer telepítése | Bejelentett fedélzeti érzékelő rendszer eltávolítása |
| 4.2.3.4. A vasúti járművek dinamikai viselkedése | A legnagyobb sebesség és a legnagyobb túlemelésiány kombinációja, amely tekintetében a járművet értékelték | n.a. | A legnagyobb sebesség több mint 15 km/h-val történő növekedése, illetve a megengedett legnagyobb túlemelésiány több mint ± 10 %-kal történő változása |
| | Síndőlés | n.a. | Azon síndőlés(ek) megváltozása, amely(ek)nek a jármű megfelel (*) |
| 4.2.3.5.2.1. A kerékpárok mechanikai és geometriai jellemzői | Kerékpárnyomtáv | n.a. | Azon nyomtávolság megváltozása, amellyel a kerékpár kompatibilis |

| 1. ÁME pont | 2. Az érintett alapvető konstrukciós jellemző(k) | 3. Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló, de nem az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerinti mértékű változások | 4. Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló és az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerinti mértékű változások |
|--|--|---|--|
| 4.2.3.5.2.2. A kerekek jellemzői | Minimálisan előírt üzemi kerék-átmérő | A minimális előírt üzemi átmérő több mint ± 10 mm-rel történő megváltozása | n.a. |
| 4.2.3.5.2.3. Automatikusan változtatható nyomtávú rendszerek | Nyomtáv szabályozó berendezés | A járműveknek azon nyomtáv szabályozó berendezés(ek) megváltozásához vezető megváltozása, amellyel (amelyekkel) a kerékpár kompatibilis | Azon nyomtávolság(ok) megváltozása, amellyel (amelyekkel) a kerékpár kompatibilis |
| 4.2.3.6. Legkisebb ívsugár | Legkisebb bejárható vízszintes ívsugár | A legkisebb vízszintes ívsugár 5 m-t meghaladó növelése | n.a. |
| 4.2.4.5.1. Fékhatásosságra vonatkozó általános követelmények | Legnagyobb átlagos lassulás | A fékekkel való legnagyobb átlagos lassulás több mint ± 10 %-kal történő megváltozása | n.a. |
| 4.2.4.5.2. Fékhatásosság – Vészfékezés | Féktávolság és lassulási profil az egyes terhelési körülmények mellett a legnagyobb tervezési sebességen. | A féktávolság több mint ± 10 %-kal történő megváltozása Megjegyzés: A fékerőarányt (ami »lambda« vagy »féksúlyszázalék« néven is ismert), valamint a fékezett tömeget is használják, amelyek a lassulási profilokból (közvetlenül vagy a fékúton keresztül) számítással levezethetők. A megengedett változás ugyanaz (± 10 %). | n.a. |
| 4.2.4.5.3. Fékhatásosság – Üzemi fékezés | Féktávolság és maximális lassulás a »tervezési tömeg átlagos hasznos teher mellett« terhelési körülmény esetében a legnagyobb tervezési sebességen | A féktávolság több mint ± 10 %-kal történő megváltozása | n.a. |
| 4.2.4.5.4. Fékhatásosság – Hőkapacitás | Maximális termikus fékenergia-kapacitás vagy Termikus kapacitás a legnagyobb vonallejtés, a kapcsolódó hosszúság és az üzemi sebesség tekintetében | n.a. Azon legnagyobb vonallejtés, kapcsolódó hosszúság és üzemi sebesség megváltozása, amelyre a fékrendszert a termikus fékenergia-kapacitás tekintetében tervezték | A maximális termikus fékenergia-kapacitás változása ≥ 10 % |
| 4.2.4.5.5. Fékhatásosság – Rögzítőfék | Maximális lejtési szög, amelynél az egység csak a rögzítőfék használatával álló helyzetben marad (ha a jármű rögzítőfékkel van felszerelve) | A bejelentett maximális lejtési szög több mint ± 10 %-kal történő megváltozása | n.a. |

| 1. ÁME pont | 2. Az érintett alapvető konstrukciós jellemző(k) | 3. Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló, de nem az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerinti mértékű változások | 4. Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló és az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerinti mértékű változások |
|--|--|---|--|
| 4.2.4.6.2. Csúszásgátló rendszer | Csúszásgátló rendszer | n.a. | WSP-funkció telepítése/eltávolítása |
| 4.2.4.8.2. Mágneses sínfék | Mágneses sínfék | n.a. | Mágneses sínfék funkció telepítése/eltávolítása |
| | Lehetőség a mágneses sínfék használatának blokkolására | n.a. | A mágneses sínfék aktiválását/deaktiválását lehetővé tevő fékvezérlés telepítése/eltávolítása |
| 4.2.4.8.3. Örvényáramú fék | Örvényáramú fék | n.a. | Örvényáramú fék funkció telepítése/eltávolítása |
| | Lehetőség az örvényáramú fék használatának blokkolására | n.a. | Az örvényáramú fék aktiválását/deaktiválását lehetővé tevő fékvezérlés telepítése/eltávolítása |
| 4.2.6.1.1. Hőmérséklet | Hőmérséklet-tartomány | Hőmérséklet-tartomány változása (T1, T2, T3) | n.a. |
| 4.2.6.1.2. Hó, jég és jégeső | Hó-, jég- és jégesőviszonyok | A kiválasztott hó-, jég- és jégesőtartomány (névleges vagy súlyos) változása | n.a. |
| 4.2.8.2.2. Feszültség- és frekvenciatartományon belüli üzem | Energiaellátó rendszer (feszültség és frekvencia) | n.a. | Az energiaellátó rendszer feszültségének (feszültségeinek) vagy frekvenciájának (frekvenciáinak) megváltoztatása (25kV–50Hz váltakozó áram, 15kV–16,7Hz váltakozó áram, 3kV egyenáram, 1,5kV, DC 750V egyenáram, harmadik sín, egyéb) |
| 4.2.8.2.3. A munkavezetékbe energia visszatáplálására alkalmas visszatápláló fék | Visszatápláló fék | n.a. | Visszatápláló fék funkció telepítése/eltávolítása |
| | Lehetőség a visszatápláló fék használatának blokkolására (csak ha van ilyen fék) | A visszatápláló fék használatának blokkolására szolgáló lehetőség telepítése/eltávolítása | n.a. |
| 4.2.8.2.4. A munkavezetékéről felvehető legnagyobb teljesítmény és áramerősség | Csak a 2 MW-os teljesítmény feletti villamos egységekre alkalmazandó: Energia- vagy áramkorlátozó funkció | Energia- vagy áramkorlátozó funkció telepítése/eltávolítása | n.a. |

| 1. ÁME pont | 2. Az érintett alapvető konstrukciós jellemző(k) | 3. Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló, de nem az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerinti mértékű változások | 4. Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló és az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerinti mértékű változások |
|--|---|---|--|
| 4.2.8.2.5. Az álló helyzetű villamos vontatójármű legnagyobb áramerőssége egyenáramú rendszerek esetében | Álló helyzetben az áramszedőnként felvett legnagyobb áramerősség (minden, a járműbe beszerelt egyenáramú rendszer esetében) | A legnagyobb áramerősség értékének 50 A-rel történő változása az ÁME-ben meghatározott határérték túllépése nélkül | n.a. |
| 4.2.8.2.9.1.1. A munkavezetékekkel való érintkezési magasság (a vasúti jármű szintjén) | Az áramszedő és a munkavezetékek (a sínkorona felső élétől) érintkezési magassága | Az érintkezési magasságnak a mechanikus érintkezést a munkavezetékek egyikével lehetővé tevő/ellehetetlenítő változása a sín szintje feletti alábbi magasságértékek között: 4 800 mm és 6 500 mm 4 500 mm és 6 500 mm 5 550 mm és 6 800 mm 5 600 mm és 6 600 mm | n.a. |
| 4.2.8.2.9.2. Az áramszedőfej geometriája (kölcsonös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem szinten) | Az áramszedőfej geometriája | n.a. | Az áramszedőfej geometriájának változása a 4.2.8.2.9.2.1., 4.2.8.2.9.2.2. vagy 4.2.8.2.9.2.3. pontban meghatározott típusok egyikéről vagy egyikére |
| 4.2.8.2.9.4.2. A csúszóbetét anyaga | A csúszóbetét anyaga | Új csúszóbetét a 4.2.8.2.9.4.2. (3) pont szerint | n.a. |
| 4.2.8.2.9.6. Az áramszedő sarunyomása és dinamikai viselkedése | Átlagos sarunyomás görbéje | Az áramszedő dinamikus viselkedésének új értékelését szükségessé tevő változás | n.a. |
| 4.2.8.2.9.7. Az áramszedők elrendezése (a vasúti jármű szintjén) | Az áramszedő száma és a két áramszedő közötti legrövidebb távolság | n.a. | Ha az értékelt egység fix vagy előre meghatározott összeállításban két egymást követő áramszedő távolságát az egyik jármű eltávolításával csökkentik |
| 4.2.8.2.9.10. Az áramszedő leengedése (a vasúti jármű szintjén) | Automatikus leengedő készülék | Automatikus leengedő készülék funkció telepítése/eltávolítása | n.a. |
| 4.2.10.1. Általános előírások és osztályozás | Tűzvédelmi kategória | n.a. | Tűzvédelmi kategória változása |
| 4.2.12.2. Általános dokumentáció – Egységek száma a többes üzemben | Többes üzemben egymáshoz kapcsolt szerelvények vagy mozdonnyok maximális száma | n.a. | Többes üzemben egymáshoz kapcsolt szerelvények vagy mozdonnyok megengedett maximális számának változása |

| 1. ÁME pont | 2. Az érintett alapvető konstrukciós jellemző(k) | 3. Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló, de nem az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerinti mértékű változások | 4. Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló és az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerinti mértékű változások |
|--|--|---|--|
| 4.2.12.2. Általános dokumentáció – Járművek száma az egységben | Csak fix összeállítások esetében: A fix összeállítást alkotó járművek | n.a. | A fix összeállítást alkotó járművek számának változása |

(*) Az alábbi feltételek egyikének megfelelő járművet minden síndőléssel összeegyeztethetőnek kell tekinteni:

- az EN 14363:2016 szabvány szerint értékelt gördülő állomány
- az EN 14363:2005 szabvány (módosított vagy nem módosított ERA/TD/2012–17/INT) vagy az UIC 518:2009 tájékoztató szerint értékelt gördülő állomány, amely esetében egyetlen síndőlésre való korlátozást írtak elő
- az EN 14363:2005 szabvány (módosított vagy nem módosított ERA/TD/2012–17/INT) vagy az UIC 518:2009 tájékoztató szerint értékelt gördülő állomány, amely esetében nem írtak elő egyetlen síndőlésre való korlátozást, és a kerék–sín érintkezésre vonatkozó vizsgálati feltételeknek a valós kerék- és sínprofilokon, valamint mért nyomtávon alapuló új értékelése megfelelést mutat az EN 14363:2016 szabvány kerék–sín érintkezésre vonatkozó feltételekkel kapcsolatos követelményeivel

17b. táblázat

A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME-ben meghatározott alapvető paraméterekhez kapcsolódó alapvető konstrukciós jellemzők

| 1. ÁME pont | 2. Az érintett alapvető konstrukciós jellemző(k) | 3. Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló, de nem az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerinti mértékű változások | 4. Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló és az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerinti mértékű változások |
|--|--|---|--|
| 4.2.2.11. A lépcső pozíciója a járműre való fel- és leszálláshoz | A jármű tervezésénél figyelembe vett peronmagasság | n.a. | Azon peronmagasság megváltozása, amellyel a jármű kompatibilis |

(11) Az EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítvány kiállítása érdekében a változást kezelő szerv által kiválasztott bejelentett szervezet hivatkozhat a következőkre:

- A konstrukció változatlan alkatrészeinek, vagy változó, de az alrendszer megfelelését nem befolyásoló alkatrészeinek eredeti EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítványa, amennyiben az még érvényes (a B. fázis 7 éve alatt).
- Az (eredeti tanúsítványt módosító) további EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítvány a konstrukció olyan módosított alkatrészei tekintetében, amelyek befolyásolják az alrendszernek az akkoriban hatályos legfrissebb felülvizsgált ÁME-változatnak való megfelelését.

(12) A változást kezelő szervnek minden esetben biztosítania kell, hogy az EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítványra vonatkozó műszaki dokumentációt ennek megfelelően frissítsék.

(13) Az EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítványra vonatkozó frissített műszaki dokumentációra az az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentum hivatkozik, amely a módosított típus tekintetében megfelelőnek nyilvánított gördülő állományra vonatkozóan a változást kezelő szerv által kiadott EK-hitelesítési nyilatkozatot kíséri.

7.1.2.2a. A 2015. január 1-je előtt első üzembehelyezési engedéllyel rendelkező, EK-hitelesítési nyilatkozat hatálya alá nem tartozó meglévő járművekre vonatkozó külön szabályok

(1) A 2015. január 1-je előtt első üzembehelyezési engedéllyel rendelkező járművekre a 7.1.2.2. pont mellett az alábbi szabályokat is alkalmazni kell, amennyiben a változás hatóköre befolyásolja az EK-nyilatkozatban nem szereplő alapvető paramétereket (adott esetben).

- (2) Az ezen ÁME műszaki követelményeinek való megfelelés akkor minősül teljesítettnek, ha az alapvető paraméterek az ÁME-ben meghatározott teljesítmény irányába javultak, és a változást kezelő szerv bizonyítja, hogy a vonatkozó alapvető követelmények teljesülnek, a biztonsági szint pedig fennmaradt vagy – amennyiben ez észszerűen megvalósítható – javult. A változást kezelő szerv ebben az esetben megindokolja, hogy miért nem sikerült elérni az ÁME-ben meghatározott teljesítményt, figyelembe véve a 7.1.2.2. (3) pontot. Az indokolást a jármű műszaki dokumentumához (ha van) vagy eredeti műszaki dokumentációjához kell csatolni.
- (3) A fenti (2) pont szerinti szabály nem alkalmazandó az alapvető paraméterek azon változásaira, amelyek a 17c. és 17d. táblázatban a 21. cikk (12) bekezdésének a) pontja szerint kerültek besorolásra. A szóban forgó változások esetében az ÁME követelményeinek való megfelelés kötelező.

17c. táblázat

Azon alapvető paraméterek változásai, amelyek esetében kötelező az ÁME-követelményeknek való megfelelés az EK-típus- vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítvánnyal nem rendelkező állomány számára

| ÁME pont | Az érintett alapvető konstrukciós jellemző(k) | Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló és az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerinti mértékű változások |
|--|---|--|
| 4.2.3.1. Méretezés | Referenciaprofil | Azon referenciaprofil megváltozása, amelynek a jármű megfelel |
| 4.2.3.3.1. A járművek jellemzői a vonatérzékelő rendszerekkel való kompatibilitás tekintetében | Vonatérzékelő rendszerekkel való kompatibilitás | A bejelentett kompatibilitás változása a következő három vonatérzékelő rendszer közül eggyel vagy többel: — Sínáramkörök — Tengelyszámlálók — Hurokberendezés |
| 4.2.3.3.2. Tengelycsapágy állapotának figyelemmel kísérése | Fedélzeti érzékelő rendszer | Bejelentett fedélzeti érzékelő rendszer telepítése/eltávolítása |
| 4.2.3.5.2.1. A kerékpárok mechanikai és geometriai jellemzői | Kerékpárnyomtáv | Azon nyomtávolság megváltozása, amellyel a kerékpár kompatibilis |
| 4.2.3.5.2.3. Automatikusan változtatható nyomtávú rendszerek | Nyomtávszabályozó berendezés | Azon nyomtávolság(ok) megváltozása, amellyel (amelyekkel) a kerékpár kompatibilis |
| 4.2.8.2.3. A munkavezetékbe energia visszatáplálására alkalmas visszatápláló fék | Visszatápláló fék | Visszatápláló fék funkció telepítése/eltávolítása |

17d. táblázat

A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME azon alapvető paraméterek változásai, amelyek esetében kötelező az ÁME-követelményeknek való megfelelés az EK-típus- vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítvánnyal nem rendelkező állomány számára

| ÁME pont | Az érintett alapvető konstrukciós jellemző(k) | Az alapvető konstrukciós jellemzőket befolyásoló és az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerinti mértékű változások |
|--|--|---|
| 4.2.2.11. A lépcső pozíciója a járműre való fel- és leszálláshoz | A jármű tervezésénél figyelembe vett peronmagasság | Azon peronmagasság megváltozása, amellyel a jármű kompatibilis |

7.1.2.2b. Technológiai innovációk teljesítményének vagy megbízhatóságának vizsgálata céljából korlátozott ideig módosított járművekre vonatkozó egyedi szabályok

- (1) A 7.1.2.2. pont mellett a következő szabályokat kell alkalmazni az engedéllyel rendelkező egyedi járművek legfeljebb 1 éves határozott időszakra történő módosítása esetén, melyet technológiai innovációk teljesítményének és megbízhatóságának vizsgálata céljából végeznek. A szabályok nem alkalmazandók, ha ugyanazt a módosítást több járművön is elvégzik.
- (2) Az ezen ÁME műszaki követelményeinek való megfelelés akkor minősül teljesítettnek, ha az alapvető paraméterek változatlanok maradtak vagy az ÁME-ben meghatározott teljesítmény irányába javultak, és a változást kezelő szerv bizonyítja, hogy a vonatkozó alapvető követelmények teljesülnek, a biztonsági szint pedig fennmaradt vagy – amennyiben ez észszerűen megvalósítható – javult.

(*) 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.).

(**) A Bizottság határozata (2010. november 9.) az Európai Parlament és a Tanács 2008/57/EK irányelve alapján elfogadott, az átjárhatósági műszaki előírások keretében alkalmazandó megfelelésértékelési, alkalmazhatósági és EK-hitelesítési eljárások moduljairól (HL L 319., 2010.12.4., 1. o.).

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

84. 7.1.3. pont „A típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványokra vonatkozó szabályok” címe helyébe „Az EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítványokra vonatkozó szabályok” cím lép;

85. a 7.1.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.1.3.1. Vasúti jármű-alrendszer

- (1) Ez a pont az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkének 26. pontjában meghatározott azon vasúti jármű-típusra (ezen ÁME összefüggésében: egység típusra) vonatkozik, amely tekintetében ezen ÁME 6.2. pontjával összhangban EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítványt állítanak ki. Vonatkozik továbbá a zajra vonatkozó ÁME-nek (1304/2014/EU bizottsági rendelet (*)) és a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME-nek (1300/2014/EU bizottsági rendelet) megfelelő EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati eljárásra is, mivel az említett ÁME hivatkozik ezen ÁME-ra, tekintettel arra, hogy utóbbi hatálya a mozdonyokra és személyszállító járművekre is kiterjed.
- (2) A EK-típusvizsgálat vagy -konstrukcióvizsgálat ÁME szerinti értékelésének alapját ezen ÁME H. függelékének 2. (Terv felülvizsgálata) és 3. (Típusvizsgálat) oszlopa ismerteti.

A. fázis

- (3) Az A. fázis akkor kezdődik, amikor a kérelmező kijelöli az EK-hitelesítésért felelős bejelentett szervezetet, és akkor végződik, amikor az EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítványt kiadják.
- (4) A típus ÁME szerinti értékelésének alapja az A. fázis tekintetében legfeljebb hétéves időtartamra kerül meghatározásra. Az A. fázis során a bejelentett szervezet által alkalmazandó, EK-hitelesítéshez szükséges értékelés alapja nem változik.
- (5) Amennyiben az A. fázis időtartama alatt hatályba lép ezen ÁME vagy a zajra vonatkozó ÁME vagy a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME felülvizsgált változata, megengedett (de nem kötelező) a felülvizsgált változat teljes mértékű vagy részben történő használata, kivéve, ha a szóban forgó ÁME-k felülvizsgált változata erről kifejezetten másként rendelkezik; az egyes pontokra korlátozott alkalmazás esetében a kérelmezőnek igazolnia és dokumentálnia kell, hogy az alkalmazandó követelmények változatlanul teljesülnek, és ezt a bejelentett szervezetnek jóvá kell hagynia.

B. fázis

- (6) A B. fázis meghatározza a bejelentett szervezet által kiadott EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítvány érvényességi idejét. Ezen időszak alatt az egységek EK-hitelesítésére sor kerülhet a típusmegfelelés alapján.

- (7) Az alrendszer EK-hitelesítésének EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítványa a kiállítását követően a B. fázis hétéves időszakára érvényes, akkor is, ha ezen ÁME vagy a zajra vonatkozó ÁME vagy a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME felülvizsgált változata hatályba lép, kivéve, ha a szóban forgó ÁME-k felülvizsgált változata erről kifejezetten másként rendelkezik. Ezen érvényességi idő alatt azonos típusú új gördülő állomány hozható forgalomba a típusvizsgálati tanúsítványra hivatkozó EK-hitelesítési nyilatkozat alapján.

(*) 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 (HL L 356., 2014.12.12., 421. o.)”

86. A 7.2. pont a következőképpen módosul:

- a) „a 2008/57/EK irányelv 34. cikkében” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 48. cikkében” hivatkozás lép;
- b) „a 2008/57/EK irányelv 35. cikke és a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól szóló 2011/633/EU bizottsági végrehajtási határozat” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 48. cikke és az (EU) 2019/777 bizottsági végrehajtási rendelet (infrastruktúra-nyilvántartás) (*) hivatkozás lép.

(*) 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 (HL L 139 I., 2019.5.27., 312. o.);

87. a 7.3.1. (2) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az ilyen különleges esetek a következő osztályokba sorolhatók:

- »P« esetek: állandó (»permanent«) esetek,
- »T0« esetek: határozatlan idejű ideiglenes (»temporary«) esetek, amelyek tekintetében a célrendszert egy még meghatározandó időpontig kell elérni.
- »T1« esetek: ideiglenes (»temporary«) esetek, amelyek tekintetében a célrendszert 2025. december 31-ig kell elérni.
- »T2« esetek: ideiglenes (»temporary«) esetek, amelyek tekintetében a célrendszert 2035. december 31-ig kell elérni.

Az ÁME jövőbeni felülvizsgálata során minden különleges esetet (a vonatkozó dátumokkal együtt) újra meg kell vizsgálni a biztonságra, az interoperabilitásra, a határokon átnyúló szolgáltatásokra, a TEN-T folyosókra gyakorolt befolyásuk, valamint az ezek megőrzésével vagy felszámolásával összefüggő gyakorlati és gazdasági hatások értékelése alapján abból a célból, hogy a szóban forgó esetek műszaki és földrajzi alkalmazási körét korlátozni lehessen. Különös figyelmet kell fordítani az uniós finanszírozás elérhetőségére.

A különleges eseteknek azon útvonalra vagy hálózatra kell korlátozódniuk, ahol alkalmazásuk feltétlenül szükséges; a különleges eseteket figyelembe kell venni az útvonal-kompatibilitási eljárásokban.”;

88. a 7.3.1. (5) pont után a szöveg a következő új (6) ponttal egészül ki:

„(6) Az ezen ÁME 5.3. pontjában kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemként meghatározott alkatrészekre alkalmazandó különleges esetben a megfelelőségértékelést a 6.1.1. (3) pontnak megfelelően kell elvégezni.”;

89. a 7.3.2.3. pontból a következő szövegrészt el kell hagyni:

„Portugália különleges esete (»P«)

Azon egységek esetében, amelyeket a portugál hálózaton (1 668 mm-es nyomtávon) való üzemre terveztek és a tengelycsapágy állapotának figyelemmel kísérése szempontjából pálya menti berendezést igényelnek, a tengelyágy alsó részén lévő azon célterületnek, amelynek akadálymentesnek kell lennie, hogy lehetővé tegye a pálya melletti hőnfutásjelző általi megfigyelést, illetve annak a jármű középvonalától való távolságának a következő értékekkel kell rendelkeznie:

- YTA = 1 000 mm (a célterület középpontjának oldalirányú helyzete a jármű középvonalához viszonyítva),
- WTA ≥ 65 mm (a célterület oldalirányú szélessége),

- LTA \geq 100 mm (a célterület hosszanti irányú hosszúsága),
- YPZ = 1 000 mm (a tiltott övezet középpontjának oldalirányú helyzete a jármű középvonalához viszonyítva),
- WPZ \geq 115 mm (a tiltott övezet oldalirányú szélessége),
- LPZ \geq 500 mm (a tiltott övezet hosszanti irányú hosszúsága).

Spanyolország különleges esete (»P«)

Azon vasúti járművek esetében, amelyeket a spanyol (1 668 mm-es nyomtávú) hálózaton való használatra terveztek és a tengelycsapágy állapotának figyelemmel kísérése szempontjából pálya menti berendezést igényelnek, a jármű pálya menti berendezés számára látható részének az EN 15437-1:2009 szabvány 5.1. és 5.2. pontjában meghatározott területnek kell megfelelnie; az ott megadott értékeket azonban az alábbiakkal kell felváltani:

- YTA = 1 176 \pm 10 mm (a célterület középpontjának oldalirányú helyzete a jármű középvonalához viszonyítva),
- WTA \geq 55 mm (a célterület oldalirányú szélessége),
- LTA \geq 100 mm (a célterület hosszanti irányú hosszúsága),
- YPZ = 1 176 \pm 10 mm (a tiltott övezet középpontjának oldalirányú helyzete a jármű középvonalához viszonyítva),
- WPZ \geq 110 mm (a tiltott övezet oldalirányú szélessége),
- LPZ \geq 500 mm (a tiltott övezet hosszanti irányú hosszúsága).”;

90. a 7.3.2.3. pontban a „**Svédország különleges esete (»T«)**” szöveg helyébe a „**Svédország különleges esete (»T1«)**” szöveg lép;

91. a 7.3.2.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.3.2.4. Kisiklással szembeni biztonság vágánykivetődésen való áthaladáskor (4.2.3.4.1. pont)

Az Egyesült Királyság különleges esete (»P«)

Minden egység és eset tekintetében megengedett az EN14363:2016 szabvány 6.1.5.3.1. pontjában meghatározott 3. módszer alkalmazása.

Ez a különleges eset nem zárja ki, hogy az ÁME-nek megfelelő vasúti járművek a nemzeti hálózat vonalait használják.”;

92. a 7.3.2.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.3.2.5. Menetdinamikai viselkedés (4.2.3.4.2., 6.2.3.4. pont)

Finnország különleges esete (»P«)

Az ÁME menetdinamikai viselkedésre vonatkozó pontjai a következő módosításokkal alkalmazandók a kizárólag az 1 524 mm-es finn hálózaton üzemeltetendő járművek esetében:

- A menetdinamikai vizsgálatnál a 4. vizsgálati övezetet nem kell alkalmazni.
- A 3. vizsgálati övezetben található összes vágányszakaszcso ívsugarának középpértéke 550 \pm 50 méter a menetdinamikai vizsgálat esetében.
- A menetdinamikai vizsgálat során a vágány minőségi paramétereinek a RATO 13 (Vágányvizsgálat) szerint kell alakulnia.
- A mérési módszerek az EN 13848:2003+A1 szabvány szerinti módszerek.

Írország és az Egyesült Királyság különleges esete Észak-Írország tekintetében (»P«)

A meglévő hálózattal való műszaki kompatibilitás érdekében megengedett, hogy az e célra bejelentett nemzeti műszaki szabályokat alkalmazzák.

Spanyolország különleges esete (»P«)

Az 1 668 mm-es nyomtávon való használatra szánt vasúti járművek esetében a Y_{qst} sínre gyakorolt kvázi statikus vezetőerő határértékeit legalább a következő ívsugárértékek tekintetében kell értékelni:

$$250 \text{ m} \leq R_m < 400 \text{ m.}$$

A kívánt határértékek a következők: $(Y_{qst})_{lim} = 66 \text{ kN}$.

Az EN 14363:2016 szabvány 7.6.3.2.6. (2) pontja szerinti $R_m = 350$ becsült sugárérték normalizálása érdekében a $Y_{a,nf,qst} = Y_{a,f,qst} - (10\,500 \text{ m}/R_m - 30)$ kN képletet fel kell váltani a következővel: $Y_{a,nf,qst} = Y_{a,f,qst} - (11\,550 \text{ m}/R_m - 33)$ kN.

A túlelélésiány értékei az 1 668 mm-es nyomtávhoz a megfelelő 1 435 mm-es paraméterértékek következő átváltási tényezővel történő szorzása révén igazítható: 1733/1500.

Az Egyesült Királyság különleges esete (»P«)

A meglévő hálózattal való műszaki kompatibilitás érdekében megengedett, hogy az EN 14363 követelményeket módosító és a menetdinamikai viselkedés céljából bejelentett nemzeti műszaki szabályokat alkalmazzák. Ez a különleges eset nem zárja ki, hogy az ÁME-nek megfelelő vasúti járművek a nemzeti hálózat vonalait használják.”;

93. A 7.3.2.6. pont 21. táblázatának helyébe a következő szöveg lép:

| | „Megnevezés | D kerék- átmérő (mm) | Legkisebb érték (mm) | Legnagyobb érték (mm) |
|----------|---|--------------------------|-------------------------|--------------------------|
| 1 600 mm | Kerékkoszorú szélessége (B_R) (legfeljebb 5 mm-es sorjával) | $690 \leq D \leq 1\,016$ | 137 | 139 |
| | A nyomkarima vastagsága (S_d) | $690 \leq D \leq 1\,016$ | 26 | 33 |
| | A nyomkarima magassága (S_h) | $690 \leq D \leq 1\,016$ | 28 | 38 |
| | A nyomkarima felülete (q_R) | $690 \leq D \leq 1\,016$ | 6,5 | — |

94. A 7.3.2.6. pont 22. táblázatának helyébe a következő szöveg lép:

| | „Megnevezés | D kerék- átmérő (mm) | Legkisebb érték (mm) | Legnagyobb érték (mm) |
|----------|---|--------------------------|-------------------------|--------------------------|
| 1 600 mm | Futófelületek közötti távolság (SR) $SR = AR + S_{d,bal} + S_{d,jobb}$ | $690 \leq D \leq 1\,016$ | 1 573 | 1 593,3 |
| | A két hátoldal közötti távolság (AR) | $690 \leq D \leq 1\,016$ | 1 521 | 1 527,3 |
| | A kerékkoszorú szélessége (BR) (legfeljebb 5 mm-es sorjával) | $690 \leq D \leq 1\,016$ | 127 | 139 |
| | A nyomkarima vastagsága (S_d) | $690 \leq D \leq 1\,016$ | 24 | 33 |
| | A nyomkarima magassága (S_h) | $690 \leq D \leq 1\,016$ | 28 | 38 |
| | A nyomkarima felülete (q_R) | $690 \leq D \leq 1\,016$ | 6,5 | — |

95. a 7.3.2.6. pontban a 22. táblázat után a „**Spanyolország különleges esete (»P«)**” szöveg helyébe a következő szöveg lép: „**Spanyolország különleges esete az 1 668 mm-es nyomtáv tekintetében (»P«)**”;
96. a 7.3.2.6. pont után a szöveg a következő új 7.3.2.6a. ponttal egészül ki:
- „7.3.2.6a. Legkisebb ívsugár (4.2.3.6.)
- Írország különleges esete (»P«)**
- Az 1 600 mm-es nyomtávú rendszer esetében a vizsgálandó legkisebb ívsugár minden egység esetében 105 m;”
97. a 7.3.2.10. pontban a „7.4.2.8.1. pontjában” szövegrész helyébe a „7.4.2.9.1. pontjában” szöveg lép;
98. a 7.3.2.11. pont a következőképpen módosul:
- az „Észtország különleges esete (»T«)” szöveg helyébe az „Észtország különleges esete (»T1«)” szöveg lép;
 - a „Franciaország különleges esete (»T«)” szöveg helyébe a „Franciaország különleges esete (»T2«)” szöveg lép;
 - a „Lettország különleges esete (»T«)” szöveg helyébe a „Lettország különleges esete (»T1«)” szöveg lép;
99. a 7.3.2.11. pontban a „7.4.2.3.1. pontjában” szövegrész helyébe a „7.4.2.4.1. pontjában” szöveg lép;
100. a 7.3.2.12. pontban a „(»T,«)” szövegrész helyébe a „(»T1,«)” szöveg lép;
101. a 7.3.2.14. pont a következőképpen módosul:
- a „Horvátország különleges esete (»T«)” szöveg helyébe a „Horvátország különleges esete (»T1«)” szöveg lép;
 - a „Finnország különleges esete (»T«)” szöveg helyébe a „Finnország különleges esete (»T1«)” szöveg lép;
 - a „Franciaország különleges esete (»T«)” szöveg helyébe a „Franciaország különleges esete (»T2«)” szöveg lép;
 - az „Olaszország különleges esete (»T«)” szöveg helyébe az „Olaszország különleges esete (»T0«)” szöveg lép;
 - a „Portugália különleges esete (»T«)” szöveg helyébe a „Portugália különleges esete (»T0«)” szöveg lép;
 - a „Szlovénia különleges esete (»T«)” szöveg helyébe a „Szlovénia különleges esete (»T0«)” szöveg lép;
 - a „Svédország különleges esete (»T«)” szöveg helyébe a „Svédország különleges esete (»T1«)” szöveg lép;
102. a 7.3.2.16. pont a következőképpen módosul:
- a „Franciaország különleges esete (»T«)” szöveg helyébe a „Franciaország különleges esete (»T2«)” szöveg lép;
 - a „Svédország különleges esete (»T«)” szöveg helyébe a „Svédország különleges esete (»T1«)” szöveg lép;
103. a 7.3.2.20. pontban az „Olaszország különleges esete (»T«)” szöveg helyébe az „Olaszország különleges esete (»T0«)” szöveg lép;
104. a 7.3.2.20. pont a következő bekezdéssel egészül ki:
- „Felülvizsgálatra vonatkozó rendelkezés:**
- Legkésőbb 2025. július 31-ig a tagállam jelentést nyújt be a Bizottságnak a fenti kiegészítő előírások lehetséges alternatíváiról annak érdekében, hogy megszüntesse vagy jelentősen csökkentse azokat a korlátokat, amelyek az alagutaknak az ÁME-kkel való meg nem felelése miatt a járművekre vonatkoznak.”;
105. a 7.3.2.21. pontban „a Csatorna-alagút különleges esete (»T«)” szöveg helyébe „a Csatorna-alagút különleges esete (»P«)” szöveg lép;

106. a 7.3.2.26. pont után a szöveg a következő új 7.3.2.27. ponttal egészül ki:

„7.3.2.27. A járműben vagy járműtípusban bekövetkező változások kezelésére vonatkozó szabályok (7.1.2.2.)

Az Egyesült Királyság különleges esete (»P«)

A mérési eljárás tekintetében bejelentett nemzeti műszaki szabályokban meghatározott (például a RIS-2773-RST-ben leírt) járműszelvény bármely módosítása az (EU) 2018/545 bizottsági végrehajtási rendelet 15. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerint kerül besorolásra, nem pedig az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének a) pontja szerint.”;

107. a 7.5.1.2. pont után a szöveg a következő új 7.5.1.3. ponttal egészül ki:

„7.5.1.3. Zúzottkő-ágyazatú vágányokat érő aerodinamikai hatás (4.2.6.2.5. pont)

A zúzottkő-ágyazatú vágányokat érő aerodinamikai hatásokra vonatkozó követelményeket a 250 km/h-t meghaladó legnagyobb tervezési sebességű egységekre határozták meg.

Mivel a technika jelenlegi állása nem teszi lehetővé harmonizált követelmény vagy értékelési módszer előírását, az ÁME lehetővé teszi a nemzeti szabályok alkalmazását.

Ezt felül kell majd vizsgálni annak érdekében, hogy figyelembe lehessen venni a következőket:

- Az ágyazatfelkapási események és azok biztonságra gyakorolt hatásának (ha van) vizsgálata
- Az EU-ban alkalmazandó harmonizált, költséghatékony módszertan kidolgozása.”;

108. a 7.5.2.1. pont után a szöveg a következő új 7.5.2.2. ponttal egészül ki:

„7.5.2.2. A forgalombahozatali engedély megadásának feltételei nem korlátozódnak meghatározott hálózatokra

A mozdonyok és személykocsik szabad mozgásának megkönnyítése érdekében a 2015. december 17-i ERA-REC-111-2015-REC ERA-ajánlás előkészítése során kidolgozásra kerültek az adott hálózatra nem korlátozó forgalombahozatali engedéllyel kapcsolatos feltételek.

Ezeket a rendelkezéseket tovább kell fejleszteni az (EU) 2016/797 irányelvhez való hozzáigazítás és a nemzeti műszaki szabályok megtisztítása érdekében, különös tekintettel a személykocsikra.”;

109. a 7.5.2.2. pont után a szöveg a következő új 7.5.2.3. ponttal egészül ki:

„7.5.2.3. Az EK-hitelesítési nyilatkozat hatálya alá nem tartozó, meglévő járművekre vonatkozó, a felhasználási terület kiterjesztésével kapcsolatos szabályok

Az (EU) 2016/797 irányelv 54. cikke (2) és (3) bekezdése értelmében a 2016. június 15. előtt forgalombahozatali engedéllyel rendelkező járművek számára az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének megfelelő forgalombahozatali járműengedélyt kell kiállítani a célból, hogy üzemelhessenek egy vagy több olyan hálózaton, amelyre még nem vonatkozik az engedélyük. Az ilyen járműveknek ezért meg kell felelniük ennek az ÁME-nek, vagy az (EU) 2016/797 irányelv 7. cikke (1) bekezdésének értelmében mentesülniük kell ezen ÁME alkalmazása alól.

A járművek szabad mozgásának megkönnyítése érdekében rendelkezéseket kell kidolgozni annak meghatározására, hogy az ilyen járművek, valamint az engedéllyel nem rendelkező járművek esetében milyen mértékű rugalmasságot lehetne biztosítani az ÁME követelményeinek való megfelelés tekintetében az alapvető követelmények teljesítése, a megfelelő biztonsági szint fenntartása, sőt – amennyiben ez észszerűen megvalósítható – javítása mellett.”;

110. a 7.5.3.1. pont a következőképpen módosul:

a) „a 2008/57/EK irányelv” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv” hivatkozás lép;

b) az „Ezeket a szabályokat a 2008/57/EK irányelv 17. cikke szerint kell bejelenteni a Bizottságnak, vagy ugyanezen irányelv 35. cikke szerinti infrastruktúra-nyilvántartás útján kell hozzáférhetővé tenni” mondat helyébe az „Ezeket a szabályokat az (EU) 2016/797 irányelv 14. cikke szerint kell bejelenteni a Bizottságnak, vagy ugyanezen irányelv 49. cikke szerinti infrastruktúra-nyilvántartás útján kell hozzáférhetővé tenni” mondat lép;

111. a 7. pont után a „FÜGGELÉKEK” listában az „A. függelék: Ütközők és vonóberendezések” szöveg helyébe az „A. függelék: Szándékosan törölve” szöveg lép;
112. az A. függelék szövege helyébe a „Szándékosan törölve” szöveg lép;
113. a C. függelék C.3. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„C.3. Menetdinamikai viselkedés

A menetjellemzők meghatározhatók üzemi tesztekkel, vagy az ezen ÁME 4.2.3.4.2. pontjában ismertetett hasonló, jóváhagyott típusú gépre történő hivatkozással, illetve szimulációval.

A J-1. függelék 16. hivatkozásában említett előírástól való következő további eltérések alkalmazandók:

- A vizsgálatot mindig az ilyen típusú gépekre előírt egyszerűsített módszerrel kell végezni;
- A J-1. függelék 16. hivatkozásában említett előírás szerinti, új állapotú kerékprofilal elvégzett üzemi tesztek legfeljebb 50 000 km távolságig érvényesek. 50 000 km felett a következőkre van szükség:
 - a kerekek újraesztergálása; vagy
 - az elhasznált profil egyenértékű kúposságának kiszámítása és annak ellenőrzése, hogy ez nem tér el több mint 50 %-kal a J-1. függelék 16. hivatkozásában említett előírás szerinti teszt eredményétől (legfeljebb 0,05 legnagyobb különbség mellett); vagy
 - a J-1. függelék 16. hivatkozásában említett előírásnak megfelelő új tesztet kell végezni kopott kerékprofilal;
- Általában nincs szükség álló helyzetű járműveken végzett tesztekre az általánosságban használt futómű paramétereinek a J-1. függelék 16. hivatkozásában említett előírás 5.3.1. pontja szerinti meghatározására;
- Ha a szükséges tesztsebesség elérésére maga a gép nem képes, a gépet a vizsgálatokhoz vontatni kell.

A menetviselkedés igazolható a J-1. függelék 16. hivatkozásában említett előírásban leírt tesztek szimulálásával (a fentiekben meghatározott kivétellel), amennyiben rendelkezésre áll a reprezentatív vágány és a gép üzemi feltételei tekintetében validált modell.

A menetjellemzők szimulációjához a gépmodellt a modell eredményeinek az ugyanolyan vágányjellemzőkkel végzett üzemi vizsgálatok eredményeivel való összehasonlítása útján kell validálni.

A validált modell a felfüggesztést megfelelően terhelő tényleges üzemi teszttel ellenőrzött szimulációs modell, amely esetében szoros összefüggés van az üzemi teszt eredményei, valamint az ugyanazon a tesztvágányra vonatkozó szimulációs modellből eredő előrejelzések között.”;

114. a H. függelék helyébe a következő lép:

„H. függelék

A vasúti jármű alrendszer értékelése

H.1. Alkalmazási kör

Ez a függelék a vasúti jármű alrendszer megfelelőségének értékelését ismerteti.

H.2. Jellemzők és modulok

A tervezés, a fejlesztés és a gyártás különböző szakaszaiban vizsgálandó alrendszer-jellemzők a H.1. táblázatban X-szel vannak jelölve. A H1. táblázat 4. oszlopában szereplő X jelzés azt mutatja, hogy a vonatkozó jellemzőket az alrendszerek egyenkénti vizsgálatával kell hitelesíteni.

H.1. táblázat

A vasúti jármű-alrendszer értékelése

| 1 | | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---------------|----------------------------------|----------------|------------------|------------------------------|
| Értékelendő jellemzők az ÁME 4.2. pontjában meghatározottak szerint | | Tervezési és fejlesztési szakasz | | Gyártási szakasz | Vonatkozó értékelési eljárás |
| | | Terv felülvizsgálata | Típusvizsgálat | Rutin-vizsgálat | |
| A vasúti jármű-alrendszer elemei | Pont | | | | Pont |
| Szerkezet és mechanikus részek | 4.2.2. | | | | |
| Belső kapcsolókészülék | 4.2.2.2.2. | X | n.a. | n.a. | — |
| A vonat végén lévő kapcsolókészülék | 4.2.2.2.3. | X | n.a. | n.a. | — |
| Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemhez tartozó automatikus középső ütközős kapcsolókészülék | 5.3.1. | X | X | X | — |
| Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemhez tartozó kézi kapcsolókészülék a vonat végén | 5.3.2. | X | X | X | — |
| Mentésre szolgáló kapcsolókészülék | 4.2.2.2.4. | X | X | n.a. | — |
| Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemhez tartozó, mentésre szolgáló kapcsolókészülék | 5.3.3. | X | X | X | — |
| A személyzet hozzáférése össze- és szétkapcsolást biztosító berendezésekhez | 4.2.2.2.5. | X | X | n.a. | — |
| Közlekedők | 4.2.2.3. | X | X | n.a. | — |
| A jármű szerkezetének szilárdsága | 4.2.2.4. | X | X | n.a. | — |
| Passzív biztonság | 4.2.2.5. | X | X | n.a. | — |
| Emelés | 4.2.2.6. | X | X | n.a. | — |
| Berendezések rögzítése a kocsiszekrényhez | 4.2.2.7. | X | n.a. | n.a. | — |
| Peronajtók a személyzet és a rakomány számára | 4.2.2.8. | X | X | n.a. | — |
| Üvegek mechanikai jellemzői | 4.2.2.9. | X | n.a. | n.a. | — |
| Terhelési körülmények és mérlegelt tömeg | 4.2.2.10. | X | X | X | 6.2.3.1. |
| A jármű-vágány kölcsönhatás és a méretezés | 4.2.3. | | | | |
| Méretezés | 4.2.3.1. | X | n.a. | n.a. | — |
| Kerékterhelés | 4.2.3.2.2. | X | X | n.a. | 6.2.3.2. |
| A vasúti járművek jellemzői a vonatérzékelő rendszerekkel való kompatibilitás tekintetében | 4.2.3.3.1. | X | X | X | — |
| A tengelycsapágy állapotának figyelemmel kísérése | 4.2.3.3.2. | X | X | n.a. | — |

| 1 | | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--|---------------|----------------------------------|----------------|------------------|------------------------------|
| Értékelendő jellemzők az ÁME 4.2. pontjában meghatározottak szerint | | Tervezési és fejlesztési szakasz | | Gyártási szakasz | Vonatkozó értékelési eljárás |
| | | Terv felülvizsgálata | Típusvizsgálat | Rutin-vizsgálat | |
| A vasúti jármű-alrendszer elemei | Pont | | | | Pont |
| Kisiklással szembeni biztonság vágánykivetődésen való áthaladáskor | 4.2.3.4.1. | X | X | n.a. | 6.2.3.3. |
| Menetdinamikai viselkedésre vonatkozó követelmények | 4.2.3.4.2. a) | X | X | n.a. | 6.2.3.4. |
| Aktív rendszerek – biztonsági követelmények | 4.2.3.4.2. b) | X | n.a. | n.a. | 6.2.3.5. |
| Futásbiztonsági határértékek | 4.2.3.4.2.1. | X | X | n.a. | 6.2.3.4. |
| Vágányterhelési határértékek | 4.2.3.4.2.2. | X | X | n.a. | 6.2.3.4. |
| Egyenértékű kúposság | 4.2.3.4.3. | X | n.a. | n.a. | — |
| Új kerékprofilok tervezési értékei | 4.2.3.4.3.1. | X | n.a. | n.a. | 6.2.3.6. |
| A kerékpár egyenértékű kúposságának üzemi értékei | 4.2.3.4.3.2. | X | | | — |
| A forgóvázkeret szerkezeti kialakítása | 4.2.3.5.1. | X | X | n.a. | — |
| A kerékpárok mechanikai és geometriai jellemzői | 4.2.3.5.2.1. | X | X | X | 6.2.3.7. |
| A kerekek mechanikai és geometriai jellemzői | 4.2.3.5.2.2. | X | X | X | — |
| Kerekek (kölsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem) | 5.3.2. | X | X | X | 6.1.3.1. |
| | | | | | |
| Automatikusan változtatható nyomtávú rendszerek | 4.2.3.5.3. | X | X | X | 6.2.3.7a. |
| Automatikusan változtatható nyomtávú rendszerek (kölsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem) | 5.3.4a. | X | X | X | 6.1.3.1a. |
| Legkisebb ívsugár | 4.2.3.6. | X | n.a. | n.a. | — |
| Pályakotró | 4.2.3.7. | X | n.a. | n.a. | — |
| Fékezés | 4.2.4. | | | | |
| Funkcionális követelmények | 4.2.4.2.1. | X | X | n.a. | — |
| Biztonsági követelmények | 4.2.4.2.2. | X | n.a. | n.a. | 6.2.3.5. |
| A fékrendszer típusa | 4.2.4.3. | X | X | n.a. | — |

| 1 | | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|-----------------|----------------------------------|----------------|------------------|------------------------------|
| Értékelendő jellemzők az ÁME 4.2. pontjában meghatározottak szerint | | Tervezési és fejlesztési szakasz | | Gyártási szakasz | Vonatkozó értékelési eljárás |
| | | Terv felülvizsgálata | Típusvizsgálat | Rutin-vizsgálat | |
| A vasúti jármű-alrendszer elemei | Pont | | | | Pont |
| Fékvezérlés | 4.2.4.4. | | | | |
| Vészfékezés | 4.2.4.4.1. | X | X | X | — |
| Üzemi fékezés | 4.2.4.4.2. | X | X | X | — |
| Direkt fék vezérlése | 4.2.4.4.3. | X | X | X | — |
| Dinamikus fékezés vezérlése | 4.2.4.4.4. | X | X | n.a. | — |
| Rögzítőfék vezérlése | 4.2.4.4.5. | X | X | X | — |
| Fékhatásosság | 4.2.4.5. | | | | |
| Általános követelmények | 4.2.4.5.1. | X | n.a. | n.a. | — |
| Vészfékezés | 4.2.4.5.2. | X | X | X | 6.2.3.8. |
| Üzemi fékezés | 4.2.4.5.3. | X | X | X | 6.2.3.9. |
| Hőtechnikai számítások | 4.2.4.5.4. | X | n.a. | n.a. | — |
| Rögzítőfék | 4.2.4.5.5. | X | n.a. | n.a. | — |
| Kerék és sín közötti tapadási határ | 4.2.4.6.1. | X | n.a. | n.a. | — |
| Csúszásgátló rendszer | 4.2.4.6.2. | X | X | n.a. | 6.2.3.10. |
| Csúszásgátló rendszer (kölsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem) | 5.3.5. | X | X | X | 6.1.3.2. |
| Kapcsolódási pont a vontatással – hajtásrendszerhez kapcsolódó fékrendszerek (elektromos, hidrodinamikus) | 4.2.4.7. | X | X | X | — |
| A tapadási feltételektől független fékrendszerek | 4.2.4.8. | | | | |
| Általános előírások | 4.2.4.8.1. | X | n.a. | n.a. | — |
| Mágneses sínfék | 4.2.4.8.2. | X | X | n.a. | — |
| Örvényáramú fék | 4.2.4.8.3. | X | X | n.a. | — |
| Fékállapot- és fékhibajelzés | 4.2.4.9. | X | X | X | — |

| 1 | | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--|---------------|----------------------------------|-----------------------|------------------|------------------------------|
| Értékelendő jellemzők az ÁME 4.2. pontjában meghatározottak szerint | | Tervezési és fejlesztési szakasz | | Gyártási szakasz | Vonatkozó értékelési eljárás |
| | | Terv felülvizsgálata | Típusvizsgálat | Rutin-vizsgálat | |
| A vasúti jármű-alrendszer elemei | Pont | | | | Pont |
| Mentési célú fékkövetelmények | 4.2.4.10. | X | X | n.a. | — |
| Személyszállítási elemek | 4.2.5. | | | | |
| Egészségügyi rendszerek | 4.2.5.1. | X | n.a. | n.a. | 6.2.3.11. |
| Hallható kommunikációs rendszer | 4.2.5.2. | X | X | X | — |
| Utastéri vészjelző | 4.2.5.3. | X | X | X | — |
| Az utastéri vészjelzőre vonatkozó biztonsági követelmények | 4.2.5.3. | X | n.a. | n.a. | 6.2.3.5. |
| Utasok által használható kommunikációs eszközök | 4.2.5.4. | X | X | X | — |
| Külső ajtók: a vasúti jármű be- és kijáratái | 4.2.5.5. | X | X | X | — |
| Külső ajtókra vonatkozó biztonsági követelmények | 4.2.5.5. | X | n.a. | n.a. | 6.2.3.5. |
| Külsőajtó-rendszer kialakítása | 4.2.5.6. | X | n.a. | n.a. | — |
| Egységeket összekötő ajtók | 4.2.5.7. | X | X | n.a. | — |
| A belső levegő minősége | 4.2.5.8. | X | n.a. | n.a. | 6.2.3.12. |
| A vasúti jármű oldalablakai | 4.2.5.9. | X | | | — |
| Környezeti feltételek és aerodinamikai hatások | 4.2.6. | | | | |
| Környezeti feltételek | 4.2.6.1. | | | | |
| Hőmérséklet | 4.2.6.1.1. | X | n.a. X ⁽¹⁾ | n.a. | — |
| Hó, jég és jégeső | 4.2.6.1.2. | X | n.a. X ⁽¹⁾ | n.a. | — |
| ⁽¹⁾ Típusvizsgálat a kérelmező meghatározása szerint. | | | | | |
| Aerodinamikai hatások | 4.2.6.2. | | | | |
| Az elhaladó vonatok miatt a peronon tartózkodó utasokat és a vágány mentén dolgozókat érő légörvényhatás | 4.2.6.2.1. | X | X | n.a. | 6.2.3.13. |

| 1 | | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|----------------------|----------------------------------|----------------|------------------|------------------------------|
| Értékelendő jellemzők az ÁME 4.2. pontjában meghatározottak szerint | | Tervezési és fejlesztési szakasz | | Gyártási szakasz | Vonatkozó értékelési eljárás |
| | | Terv felülvizsgálata | Típusvizsgálat | Rutin-vizsgálat | |
| A vasúti jármű-alrendszer elemei | Pont | | | | Pont |
| Légnyomásimpulzus | 4.2.6.2.2. | X | X | n.a. | 6.2.3.14. |
| Maximális nyomásingadozás alagutakban | 4.2.6.2.3. | X | X | n.a. | 6.2.3.15. |
| Oldalszél | 4.2.6.2.4. | X | n.a. | n.a. | 6.2.3.16. |
| Külső világítás, valamint fény- és hangjelző eszközök | 4.2.7. | | | | |
| Külső elülső és hátsó lámpák | 4.2.7.1. | | | | |
| Fényszórók kölsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem | 4.2.7.1.1. 5.3.6. | X | X | n.a. | – 6.1.3.3. |
| Helyzetjelző lámpák kölsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem | 4.2.7.1.2. 5.3.7. | X | X | n.a. | – 6.1. 3.4. |
| Zárjelző lámpák kölsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem | 4.2.7.1.3. 5.3.8. | X | X | n.a. | – 6.1.3.5. |
| A lámpák vezérlőszervei | 4.2.7.1.4. | X | X | n.a. | — |
| Kürt | 4.2.7.2. | | | | |
| Általános – jelzőhang kölsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem | 4.2.7.2.1. 5.3.9. | X | X | n.a. | – 6.1.3.6. |
| A jelzőkürt hangnyomásszintjei | 4.2.7.2.2. 5.3.9. | X | X | n.a. | 6.2.3.17. 6.1.3.6. |
| Védelem | 4.2.7.2.3. | X | n.a. | n.a. | — |
| Ellenőrzés | 4.2.7.2.4. | X | X | n.a. | — |
| Vontatási és elektromos berendezések | 4.2.8. | | | | |
| Vontatási teljesítmény | 4.2.8.1. | | | | |
| Általános előírások | 4.2.8.1.1. | | | | |
| Teljesítménykövetelmények | 4.2.8.1.2. | X | n.a. | n.a. | — |

| 1 | | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|------------------------|----------------------------------|----------------|------------------|------------------------------|
| Értékelendő jellemzők az ÁME 4.2. pontjában meghatározottak szerint | | Tervezési és fejlesztési szakasz | | Gyártási szakasz | Vonatkozó értékelési eljárás |
| | | Terv felülvizsgálata | Típusvizsgálat | Rutin-vizsgálat | |
| A vasúti jármű-alrendszer elemei | Pont | | | | Pont |
| Energiaellátás | 4.2.8.2. | | | | |
| Általános előírások | 4.2.8.2.1. | X | n.a. | n.a. | — |
| Feszültség- és frekvenciatartományon belüli üzem | 4.2.8.2.2. | X | X | n.a. | — |
| A munkavezetékbe energia visszatáplálására alkalmas visszatápláló fék | 4.2.8.2.3. | X | X | n.a. | — |
| A munkavezetékéről felvehető legnagyobb teljesítmény és áramerősség | 4.2.8.2.4. | X | X | n.a. | 6.2.3.18. |
| Az álló helyzetű villamos vontatójármű legnagyobb áramerőssége egyenáramú rendszerek esetében | 4.2.8.2.5. | X | X | n.a. | — |
| Teljesítménytényező | 4.2.8.2.6. | X | X | n.a. | 6.2.3.19. |
| Zavarok a rendszer energiaellátásában | 4.2.8.2.7. | X | X | n.a. | — |
| Energiafogyasztás-mérési funkció | 4.2.8.2.8. | X | X | n.a. | — |
| Az áramszedőre vonatkozó követelmények | 4.2.8.2.9. | X | X | n.a. | 6.2.3.20. és 6.2.3.21. |
| Áramszedő (kölsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem) | 5.3.10. | X | X | X | 6.1.3.7. |
| Csúszóbetétek (kölsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem) | 5.3.11. | X | X | X | 6.1.3.8. |
| A vonat elektromos védelme A kölsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemhez kapcsolódó főmegszakító | 4.2.8.2.10. 5.3.12. | X | X | n.a. | — |
| Dízel- és más belsőégésű vontatási rendszerek | 4.2.8.3. | — | — | — | Másik irányelv |
| Elektromos veszélyekkel szembeni védelem | 4.2.8.4. | X | X | n.a. | — |
| Vezetőfülke és üzemeltetés | 4.2.9. | | | | |
| Vezetőfülke | 4.2.9.1. | X | n.a. | n.a. | — |
| Általános előírások | 4.2.9.1.1. | X | n.a. | n.a. | — |
| Fel- és leszállás | 4.2.9.1.2. | X | n.a. | n.a. | — |

| 1 | | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|-----------------|----------------------------------|----------------|------------------|------------------------------|
| Értékelendő jellemzők az ÁME 4.2. pontjában meghatározottak szerint | | Tervezési és fejlesztési szakasz | | Gyártási szakasz | Vonatkozó értékelési eljárás |
| | | Terv felülvizsgálata | Típusvizsgálat | Rutin-vizsgálat | |
| A vasútijármű-alrendszer elemei | Pont | | | | Pont |
| Fel- és leszállás üzemi körülmények között | 4.2.9.1.2.1. | X | n.a. | n.a. | — |
| A vezetőfülke vészkijárata | 4.2.9.1.2.2. | X | n.a. | n.a. | — |
| Kilátás | 4.2.9.1.3. | X | n.a. | n.a. | — |
| Kilátás előre | 4.2.9.1.3.1. | X | n.a. | n.a. | — |
| Kilátás hátra és oldalra | 4.2.9.1.3.2. | X | n.a. | n.a. | — |
| Belső elrendezés | 4.2.9.1.4. | X | n.a. | n.a. | — |
| Vezetőülés | 4.2.9.1.5. | X | n.a. | n.a. | — |
| kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem | 5.3.13. | X | X | X | — |
| A vezetőasztal ergonómiai kialakítása | 4.2.9.1.6. | X | n.a. | n.a. | — |
| Klíma szabályozása és levegőminőség | 4.2.9.1.7. | X | X | n.a. | 6.2.3.12. |
| Belső világítás | 4.2.9.1.8. | X | X | n.a. | — |
| A szélvédő mechanikai jellemzői | 4.2.9.2.1. | X | X | n.a. | 6.2.3.22. |
| A szélvédő optikai jellemzői | 4.2.9.2.2. | X | X | n.a. | 6.2.3.22. |
| A szélvédő berendezései | 4.2.9.2.3. | X | X | n.a. | — |
| Vezető-gép közötti kapcsolódási pont | 4.2.9.3. | | | | |
| A mozdonyvezető aktivitását ellenőrző funkció | 4.2.9.3.1. | X | X | X | — |
| Sebesség kijelzése | 4.2.9.3.2. | — | — | — | — |
| A vezetőállás kijelzői és képernyői | 4.2.9.3.3. | X | X | n.a. | — |
| Vezérlőszervek és jelzőműszerek | 4.2.9.3.4. | X | X | n.a. | — |
| Feliratozás | 4.2.9.3.5. | X | n.a. | n.a. | — |
| Személyzet által, távirányítással irányított tolatási műveletek | 4.2.9.3.6. | X | X | n.a. | — |

| 1 | | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--|----------------------|----------------------------------|----------------|------------------|------------------------------|
| Értékelendő jellemzők az ÁME 4.2. pontjában meghatározottak szerint | | Tervezési és fejlesztési szakasz | | Gyártási szakasz | Vonatkozó értékelési eljárás |
| | | Terv felülvizsgálata | Típusvizsgálat | Rutin-vizsgálat | |
| A vasúti jármű-alrendszer elemei | Pont | | | | Pont |
| Fedélzeti eszközök és hordozható berendezések | 4.2.9.4. | X | n.a. | n.a. | — |
| A személyzet számára rendelkezésre álló tárolóhelyek | 4.2.9.5. | X | n.a. | n.a. | — |
| Adatrögzítő berendezés | 4.2.9.6. | X | X | X | — |
| Tűzbiztonság és evakuálás | 4.2.10. | | | | |
| Általános előírások és osztályozás | 4.2.10.1. | X | n.a. | n.a. | — |
| Tűz megelőzési intézkedések | 4.2.10.2. | X | X | n.a. | — |
| Tűzérzékelés/tűzoltás | 4.2.10.3. | X | X | n.a. | — |
| Vészhelyzettel kapcsolatos követelmények | 4.2.10.4. | X | X | n.a. | — |
| Evakuálással kapcsolatos követelmények | 4.2.10.5. | X | X | n.a. | — |
| Szervizelés | 4.2.11. | | | | |
| Vezetőfülke szélvédőjének tisztítása | 4.2.11.2. | X | X | n.a. | — |
| Illemhelyürítő rendszer csatlakozása kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem | 4.2.11.3. 5.3.14. | X | n.a. | n.a. | — |
| Vízfeltöltő berendezés | 4.2.11.4. | X | n.a. | n.a. | — |
| Vízfeltöltő csatlakozás kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem | 4.2.11.5. 5.3.15. | X | n.a. | n.a. | — |
| A vonatok tárolására vonatkozó külön követelmények | 4.2.11.6. | X | X | n.a. | — |
| Üzemanyagtöltő berendezés | 4.2.11.7. | X | n.a. | n.a. | — |
| A vonatok belső takarításához szükséges energiaellátás | 4.2.11.8. | X | n.a. | n.a. | — |
| Üzemeltetési és karbantartási dokumentáció | 4.2.12. | | | | |
| Általános előírások | 4.2.12.1. | X | n.a. | n.a. | — |

| 1 | | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|-------------|----------------------------------|----------------|------------------|------------------------------|
| Értékelendő jellemzők az ÁME 4.2. pontjában meghatározottak szerint | | Tervezési és fejlesztési szakasz | | Gyártási szakasz | Vonatkozó értékelési eljárás |
| | | Terv felülvizsgálata | Típusvizsgálat | Rutin-vizsgálat | |
| A vasútijármű-alrendszer elemei | Pont | | | | Pont |
| Általános dokumentáció | 4.2.12.2. | X | n.a. | n.a. | — |
| Karbantartási dokumentáció | 4.2.12.3. | X | n.a. | n.a. | — |
| A karbantartás tervezését igazoló dokumentáció | 4.2.12.3.1. | X | n.a. | n.a. | — |
| A karbantartást ismertető dokumentáció | 4.2.12.3.2. | X | n.a. | n.a. | — |
| Üzemi dokumentáció | 4.2.12.4. | X | n.a. | n.a. | — |
| Emelési diagram és utasítások | 4.2.12.4. | X | n.a. | n.a. | — |
| Mentési dokumentáció | 4.2.12.5. | X | n.a. | n.a. | —” |

115. az I. függelék helyébe a következő lép:

„I. függelék

**Műszaki előírással nem szabályozott szempontok
(nyitott kérdések)**

A jármű és az adott hálózat között műszaki kompatibilitáshoz kapcsolódó nyitott kérdések:

| A vasútijármű-alrendszer elemei | Ezen ÁME pontja | Az ÁME hatálya alá nem tartozó műszaki szempontok | Megjegyzések |
|--|--------------------------|--|---|
| Vonatérzékelő rendszerekkel való kompatibilitás | 4.2.3.3.1. | Lásd a J-2. függelék 1. hivatkozásában említett előírást. | A vasúti ellenőrző-irányító és jelző rendszerre vonatkozó ÁME-ben is szereplő nyitott kérdések |
| Menetdinamikai viselkedés 1 520 mm-es nyomtávú rendszeren | 4.2.3.4.2. 4.2.3.4.3. | Menetdinamikai viselkedés Egyenértékű kúposág | Az ÁME-ben említett normatív dokumentumok az 1 435 mm-es rendszeren szerzett tapasztalatokon alapulnak |
| A tapadási feltételektől független fékrendszerek | 4.2.4.8.3. | Örvényáramú fék | A berendezés nem kötelező. Az érintett hálózattal való elektromágneses összeegyeztethetőség. |
| Zúzottkő-ágyazatú vágányokat érő aerodinamikai hatás > 250 km/h legnagyobb tervezési sebességű járművek esetében | 4.2.6.2.5. | A zúzott kő felverődéséből adódó kockázatok korlátok közé szorítására és megfelelősegtékelés | Folyamatban lévő munka a CEN keretében. Nyitott kérdés a vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME-ben is. |

A jármű és a hálózat műszaki kompatibilitásához nem kapcsolódó nyitott kérdések:

| A vasútijármű-alrendszer elemei | Ezen ÁME pontja | Az ÁME hatálya alá nem tartozó műszaki szempontok | Megjegyzések |
|---------------------------------|-----------------|--|--|
| Tűzgátló és tűzoltó rendszerek | 4.2.10.3.4. | A tűzgátló és tűzoltó rendszerek megfelelőségértékelése a nem teljes válaszfalak kivételével | A tűzoltás és a füst elleni védelem hatékonyságának értékelési eljárása a CEN szerint, az ERA szabványkiadási kérelmére” |

116. a J. függelék helyébe a következő lép:

„J. függelék

Az ebben az ÁME-ben említett műszaki előírások

J.1. Szabványok és normatív dokumentumok

| Hivatkozási szám | ÁME | | Normatív dokumentum | |
|------------------|---|--------------------------|---------------------------|--------------------|
| | Értékelendő jellemzők | Pont | Dokumentumszám | Kötelező pontok |
| 1 | Belső kapcsolókészülék csuklós egységekhez | 4.2.2.2.2. | EN 12663-1:2010 +A1:2014 | 6.5.3., 6.7.5. |
| 2 | Kézi, UIC típusú kapcsolókészülék a vonat végén – csőcsatlakozás | 4.2.2.2.3. | EN 15807:2011 | vonatkozó pont (!) |
| 3 | Kézi, UIC típusú kapcsolókészülék a vonat végén – elzárócsapok | 4.2.2.2.3. | EN 14601:2005+ A1:2010 | vonatkozó pont (!) |
| 4 | Kézi, UIC típusú kapcsolókészülék a vonat végén – fékcsövek és csapok oldalsó elhelyezkedése | 4.2.2.2.3. | UIC 648: 2001. szeptember | vonatkozó pont (!) |
| 5 | Mentésre szolgáló kapcsolókészülék – kapcsolódási pont a vontatóegységgel | 4.2.2.2.4. | UIC 648: 2001. szeptember | vonatkozó pont (!) |
| 6 | A személyzet hozzáférése össze- és szétkapcsolást biztosító berendezésekhez – a tolatószemélyzet műveleti helye | 4.2.2.2.5. | EN 16839:2017 | 4 |
| 7 | A jármű szerkezetének szilárdsága – általános előírás | 4.2.2.4. | EN 12663-1:2010 +A1:2014 | vonatkozó pont (!) |
| | A jármű szerkezetének szilárdsága – a vasúti járművek osztályozása | | | 5.2. |
| | A jármű szerkezetének szilárdsága – ellenőrzési módszer | | | 9.2. |
| | A jármű szerkezetének szilárdsága – vasúti munkagépekre vonatkozó alternatív követelmények | C. függelék C.1. pont | | 6.1–6.5. |

| Hivatkozási szám | ÁME | | Normatív dokumentum | |
|------------------|---|---------------------------|-----------------------------|--|
| | Értékelendő jellemzők | Pont | Dokumentumszám | Kötelező pontok |
| 8 | Passzív biztonság – általános előírás | 4.2.2.5. | FprEN 15227:2017 | vonatkozó pont ⁽¹⁾ az A. melléklet kivételével |
| | Passzív biztonság – osztályozás | | | 5. – 1. táblázat |
| | Passzív biztonság – forgatókönyvek | | | 5. – 3. táblázat, 6. |
| | Passzív biztonság – terelőlap | | | 6.5. |
| 9 | Emelés – állandó és változtatható helyű pontok geometriai elhelyezkedése | 4.2.2.6. | EN 16404:2016 | 5.2., 5.3. |
| 10 | Emelés – jelölés | 4.2.2.6. | EN 15877-2:2013 | 4.5.17. |
| 11 | Emelés – a teherbírás ellenőrzésére szolgáló módszer | 4.2.2.6. | EN 12663-1:2010 +A1:2014 | 6.3.2., 6.3.3., 9.2. |
| 12 | Berendezések rögzítése a kocsiszekrényhez | 4.2.2.7. | EN 12663-1:2010 +A1:2014 | 6.5.2. |
| 13 | Terhelési körülmények és mérlegelt tömeg – terhelési körülmények Terhelési körülményekre vonatkozó hipotézis | 4.2.2.10. | EN 15663:2009 /AC:2010 | 2.1. vonatkozó pont ⁽¹⁾ |
| 14 | Méretezés – módszer, referenciakontúrok | 4.2.3.1. | EN 15273-2:2013 +A1:2016 | vonatkozó pont ⁽¹⁾ |
| | Méretezés – módszer, referenciakontúrok örvényáramú fék ellenőrzése áramszedő szelvényének ellenőrzése | 4.2.4.8.3. (3) | | A.3.12. |
| | Méretezés – módszer, referenciakontúrok örvényáramú fék ellenőrzése áramszedő szelvényének ellenőrzése | 4.2.3.1. | | vonatkozó pont ⁽¹⁾ |
| 15 | A tengelycsapágy állapotának figyelemmel kísérése – a pálya menti berendezés számára látható övezet | 4.2.3.3.2.2. | EN 15437-1:2009 | 5.1., 5.2. |
| 16 | Menetdinamikai viselkedés | 4.2.3.4.2. C. függelék | EN 14363:2016 | vonatkozó pont ⁽¹⁾ |
| 17 | Menetdinamikai viselkedés – futásbiztonsági határértékek | 4.2.3.4.2.1. | EN 14363:2016 | 7.5. |

| Hivatkozási szám | ÁME | | Normatív dokumentum | |
|------------------|--|---------------------|---|-------------------------------|
| | Értékelendő jellemzők | Pont | Dokumentumszám | Kötelező pontok |
| 18 | NEM HASZNÁLATOS | | | |
| 19 | Menetdinamikai viselkedés – vágányterhelési határértékek | 4.2.3.4.2.2. | EN 14363: 2016 | 7.5. |
| 20 | A forgóvázkeret szerkezeti kialakítása | 4.2.3.5.1. | EN 13749:2011 | 6.2. C. melléklet |
| 21 | A forgóvázkeret szerkezeti kialakítása – a forgóvázat a kocsiszekrényvel összekapcsoló szerkezet | 4.2.3.5.1. | EN 12663-1:2010 +A1:2014 | vonatkozó pont ⁽¹⁾ |
| 22 | Fékezés – a fékrendszer típusa, UIC fékrendszer | 4.2.4.3. 6.2.7a. | EN 14198:2016 | 5.4. |
| 23 | Fékhatásosság – számítás – általános követelmények | 4.2.4.5.1. | EN 14531-1:2005 vagy EN 14531-6:2009 | vonatkozó pont ⁽¹⁾ |
| 24 | Fékhatásosság – súrlódási együttható | 4.2.4.5.1. | EN 14531-1:2005 | 5.3.1.4. |
| 25 | Vészfékhatásosság – reakcióidő/késletelési idő | 4.2.4.5.2. | EN 14531-1:2005 | 5.3.3. |
| | Vészfékhatásosság – fékerőarány | | | 5.1.2. |
| 26 | Vészfékhatásosság – számítás | 4.2.4.5.2. | EN 14531-1:2005 vagy EN 14531-6:2009 | vonatkozó pont ⁽¹⁾ |
| 27 | Vészfékhatásosság – súrlódási együttható | 4.2.4.5.2. | EN 14531-1:2005 | 5.3.1.4. |
| 28 | Üzemi fékhatásosság – számítás | 4.2.4.5.3. | EN 14531-1:2005 vagy EN 14531-6:2009 | vonatkozó pont ⁽¹⁾ |
| 29 | Rögzítőfék fékhatásossága – számítás | 4.2.4.5.5. | EN 14531-1:2005 vagy EN 14531-6:2009 | vonatkozó pont ⁽¹⁾ |
| 30 | Csúszásgátló rendszer – tervezés | 4.2.4.6.2. | EN 15595:2009 +A1:2011 | 4 |
| | Csúszásgátló rendszer – ellenőrzési módszer | | | 5., 6. |
| | Csúszásgátló rendszer – kerékforgás-figyelő rendszer | | | 4.2.4.3. |
| 31 | Mágneses sínfék | 4.2.4.8.2. | EN 16207:2014 | C. melléklet |

| Hivatkozási szám | ÁME | | Normatív dokumentum | |
|------------------|--|------------|--|-------------------------------|
| | Értékelendő jellemzők | Pont | Dokumentumszám | Kötelező pontok |
| 32 | Ajtóakadály-érzékelő – érzékenység | 4.2.5.5.3. | EN 14752:2015 | 5.2.1.4.1. |
| | Ajtóakadály-érzékelő – legnagyobb erő | | | 5.2.1.4.2.2. |
| 33 | Az ajtók vésznyitása – az ajtó nyitásához szükséges kézi erő | 4.2.5.5.9. | EN 14752:2015 | 5.5.1.5. |
| 34 | Környezeti feltételek – hőmérséklet | 4.2.6.1.1. | EN 50125-1:2014 | 4.3. |
| 35 | Környezeti feltételek – hó-, jég- és jégesőviszonyok | 4.2.6.1.2. | EN 50125-1:2014 | 4.7. |
| 36 | Környezeti feltételek – terelőlap | 4.2.6.1.2. | EN 15227:2008 +A1:2011 | vonatkozó pont (!) |
| 37 | Aerodinamikai hatások – oldalszél, ellenőrzési módszer | 4.2.6.2.4. | EN 14067-6:2010 | 5 |
| 38 | Fényszórók – szín a távolsági fényszóró fényerősség-intenzitásának beállítása | 4.2.7.1.1. | EN 15153-1:2013 +A1:2016 | 5.3.3. |
| | Fényszórók – a tompított fényszóró fényerősség-intenzitása | | | 5.3.5. |
| | Fényszórók – a távolsági fényszóró fényerősség-intenzitása | | | 5.3.4., 2. táblázat első sora |
| | Fényszórók – beállítás | | | 5.3.4., 2. táblázat első sora |
| 39 | Helyzetjelző lámpák – szín | 4.2.7.1.2. | EN 15153-1:2013 +A1:2016 | 5.3.5. |
| | Helyzetjelző lámpák – spektrális sugárelszólas | | | 5.4.3.1. 4. táblázat |
| | Helyzetjelző lámpák –fényerősség-intenzitás | | | 5.4.3.2. |
| 40 | Zárjelző lámpák – szín | 4.2.7.1.3. | EN 15153-1:2013 +A1:2016 | 5.4.4. |
| | | | | 6. táblázat |
| 41 | A jelzőkürt hangnyomásszintjei | 4.2.7.2.2. | EN 15153-2:2013 | 5.5.3. |
| | | | | 7. táblázat |
| 42 | A munkavezetékbe energia visszatáplálására alkalmas visszatápláló fék | 4.2.8.2.3. | EN 50388:2012 és EN 50388:2012/AC:2013 | 5.5.4. |
| | | | | 8. táblázat |

| Hivatkozási szám | ÁME | | Normatív dokumentum | |
|------------------|--|----------------|--|---|
| | Értékelendő jellemzők | Pont | Dokumentumszám | Kötelező pontok |
| 43 | A munkavezetékéről felvehető legnagyobb teljesítmény és áramerősség – az áramerősség automatikus szabályozása | 4.2.8.2.4. | EN 50388:2012 és EN 50388:2012/AC:2013 | 7.2. |
| 44 | Teljesítménytényező – ellenőrzési módszer | 4.2.8.2.6. | EN 50388:2012 és EN 50388:2012/AC:2013 | 6 |
| 45 | Energiaellátási üzemzavarok váltakozó áramú rendszerek esetében – felharmonikus és dinamikus hatások | 4.2.8.2.7. | EN 50388:2012 és EN 50388:2012/AC:2013 | 10.1. |
| | Energiaellátási üzemzavarok váltakozó áramú rendszerek esetében – összeegyeztethetőségi vizsgálat | | | 10.3. 5. táblázat D. melléklet 10.4. |
| 46 | Működési tartomány az áramszedő magasságában (kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem szinten) – jellemzők | 4.2.8.2.9.1.2. | EN 50206-1:2010 | 4.2., 6.2.3. |
| 47 | Az áramszedőfej geometriája | 4.2.8.2.9.2. | EN 50367:2012 és EN 50367:2012/AC:2013 | 5.3.2.2. |
| 48 | 1 600 mm hosszúságú áramszedőfej geometriája | 4.2.8.2.9.2.1. | EN 50367:2012 és EN 50367:2012/AC:2013 | A.2. melléklet A.6. ábra |
| 49 | 1 950 mm hosszúságú áramszedőfej geometriája | 4.2.8.2.9.2.2. | EN 50367:2012 és EN 50367:2012/AC:2013 | A.2. melléklet A.7. ábra |
| 50 | Az áramszedő áramterhelhetősége (kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem szinten) | 4.2.8.2.9.3. | EN 50206-1:2010 | 6.1.3.2. |
| 51 | Az áramszedő leengedése (a vasúti járművek szintjén) – az áramszedő leengedéséhez szükséges idő | 4.2.8.2.9.10. | EN 50206-1:2010 | 4.7. |
| | Az áramszedő leengedése (a vasúti járművek szintjén) – automatikus leengedő készülék | | | 4.8. |
| 52 | Az áramszedő leengedése (a vasúti járművek szintjén) – dinamikus szigetelési távolság | 4.2.8.2.9.10. | EN 50119:2009 és EN 50119:2009/A1:2013 | 2. táblázat |
| 53 | A vonat elektromos védelme – a védelem összehangolása | 4.2.8.2.10. | EN 50388:2012 és EN 50388:2012/AC:2013 | 11. |
| 54 | Elektromos veszélyekkel szembeni védelem | 4.2.8.4. | EN 50153:2014 | vonatkozó pont ⁽¹⁾ |
| 55 | A szélvédő mechanikai jellemzői | 4.2.9.2.1. | EN 15152:2007 | 4.2.7., 4.2.9. |

| Hivatkozási szám | ÁME | | Normatív dokumentum | |
|------------------|--|-------------|---|-----------------------------------|
| | Értékelendő jellemzők | Pont | Dokumentumszám | Kötelező pontok |
| 56 | Szélvédő – elsődleges és másodlagos képek által bezárt szög | 4.2.9.2.2. | EN 15152:2007 | 4.2.2. |
| | Szélvédő – optikai torzítás | | | 4.2.3. |
| | Szélvédő – homályosság | | | 4.2.4. |
| | Szélvédő – fényáteresztés | | | 4.2.5. |
| | Szélvédő – színintenzitás | | | 4.2.6. |
| 57 | Adatrögzítő berendezés – funkcionális követelmények | 4.2.9.6. | EN/IEC 62625-1:2013 | 4.2.1., 4.2.2., 4.2.3., 4.2.4. |
| | Adatrögzítő berendezés – rögzítési teljesítmény | | | 4.3.1.2.2. |
| | Adatrögzítő berendezés – integritás | | | 4.3.1.4. |
| | Adatrögzítő berendezés – adatintegritás-biztosíték | | | 4.3.1.5. |
| | Adatrögzítő berendezés – védelem szintje | | | 4.3.1.7. |
| 58 | Tűz megelőzési intézkedések – anyagokra vonatkozó követelmények | 4.2.10.2.1. | EN 45545-2:2013 +A1:2015 | vonatkozó pont ⁽¹⁾ |
| 59 | Gyúlékony folyadékokkal kapcsolatos különleges intézkedések | 4.2.10.2.2. | EN 45545-2:2013 +A1:2015 | 5. táblázat |
| 60 | Személyszállító vasúti járműveken használandó tűzvédelmi gátak – válaszfalvizsgálat | 4.2.10.3.4. | EN 1363-1:2012 | vonatkozó pont ⁽¹⁾ |
| 61 | Személyszállító vasúti járműveken használandó tűzvédelmi gátak – válaszfalvizsgálat | 4.2.10.3.5. | EN 1363-1:2012 | vonatkozó pont ⁽¹⁾ |
| 62 | Vészvilágítási rendszer – fényerősség | 4.2.10.4.1. | EN 13272:2012 | 5.3. |
| 63 | Működőképesség | 4.2.10.4.4. | EN 50553:2012 és EN 50553:2012/AC:2013 | vonatkozó pont ⁽¹⁾ |
| 64 | Vízfeltöltő csatlakozás | 4.2.11.5. | EN 16362:2013 | 4.1.2. 1. ábra |
| 65 | A vonatok tárolására vonatkozó külön követelmények – helyi külső kiegészítő energiaellátás | 4.2.11.6. | EN/IEC 60309-2:1999 és módosítások EN 60309-2:1999/A11:2004, A1:2007 és A2:2012 | vonatkozó pont ⁽¹⁾ |
| 66 | Automatikus középső ütközős kapcsolókészülék – 10-es típus | 5.3.1. | EN 16019:2014 | vonatkozó pont ⁽¹⁾ |

| Hivatkozási szám | ÁME | | Normatív dokumentum | |
|------------------|--|----------|--|------------------------------|
| | Értékelendő jellemzők | Pont | Dokumentumszám | Kötelező pontok |
| 67 | UIC típusú kézi kapcsolókészülék a vonat végén | 5.3.2. | EN 15551:2017 | vonatkozó pont (!) |
| 68 | UIC típusú kézi kapcsolókészülék a vonat végén | 5.3.2. | EN 15566:2016 | vonatkozó pont (!) |
| 69 | Mentésre szolgáló kapcsolókészülék | 5.3.3. | EN 15020:2006 +A1:2010 | vonatkozó pont (!) |
| 70 | Főmegszakító – a védelem összehangolása | 5.3.12. | EN 50388:2012 és EN 50388:2012/AC:2013 | 11. |
| 71 | Kerekekre vonatkozó ellenőrzési módszer döntési kritériumok | 6.1.3.1. | EN 13979-1:2003 +A2:2011 | 7.2.1., 7.2.2. 7.2.3. |
| | Kerekek – ellenőrzési módszer További ellenőrzési módszer | | | 7.3. |
| | Kerekek – ellenőrzési módszer Termomechanikai viselkedés | | | 6. |
| 72 | Csúszáságtlás – ellenőrzési módszer | 6.1.3.2. | EN 15595:2009 +A1:2011 | 5 |
| | Csúszáságtlás – vizsgálati program | | | a 6.2. pontból csak a 6.2.3. |
| 73 | Fényszórók – szín | 6.1.3.3. | EN 15153-1:2013 +A1:2016 | 6.3. |
| | Fényszórók – fényerősség-intenzitás | | | 6.4. |
| 74 | Jelzőlámpák – szín | 6.1.3.4. | EN 15153-1:2013 +A1:2016 | 6.3. |
| | Helyzetjelző lámpák –fényerősség-intenzitás | | | 6.4. |
| 75 | Zárjelzőlámpák – szín | 6.1.3.5. | EN 15153-1:2013 +A1:2016 | 6.3. |
| | Zárjelzőlámpák –fényerősség-intenzitás | | | 6.4. |
| 76 | Kürt hangzása | 6.1.3.6. | EN 15153-2:2013 | 6. |
| | Kürt – hangnyomásszint | | | 6. |
| 77 | Az áramszedő statikus sarunyomása | 6.1.3.7. | EN 50367:2012 és EN 50367:2012/AC:2013 | 7.2. |
| 78 | Az áramszedőre vonatkozó határérték | 6.1.3.7. | EN 50119:2009 és EN 50119:2009/A1:2013 | 5.1.2. |
| 79 | Az áramszedőre vonatkozó ellenőrzési módszer | 6.1.3.7. | EN 50206-1:2010 | 6.3.1. |

| Hivatkozási szám | ÁME | | Normatív dokumentum | |
|------------------|--|-----------|--|----------------------------------|
| | Értékelendő jellemzők | Pont | Dokumentumszám | Kötelező pontok |
| 80 | Az áramszedő dinamikus viselkedése | 6.1.3.7. | EN 50318:2002 | vonatkozó pont (!) |
| 81 | Az áramszedőre vonatkozó kölcsönhatás-jellemzők | 6.1.3.7. | EN 50317:2012 és EN 50317:2012/AC:2012 | vonatkozó pont (!) |
| 82 | A csúszóbetétekre vonatkozó ellenőrzési módszer | 6.1.3.8. | EN 50405:2015 | 7.2., 7.3. 7.4., 7.6. 7.7. |
| 83 | Kisiklással szembeni biztonság vágánykivetődésen való áthaladáskor | 6.2.3.3. | EN 14363:2016 | 4., 5., 6.1. |
| 84 | Menetdinamikai viselkedés – ellenőrzési módszer kritériumok értékelése értékelési feltételek | 6.2.3.4. | EN 14363:2016 | 4., 5., 7. |
| 85 | Egyenértékű kúposág – sínmetszet-meghatározások | 6.2.3.6. | EN 13674-1:2011 | vonatkozó pont (!) |
| 86 | Egyenértékű kúposág – kerékprofil-meghatározások | 6.2.3.6. | EN 13715:2006 +A1:2010 | vonatkozó pont (!) |
| 87 | A kerékpárra vonatkozó összeszerelési előírások | 6.2.3.7. | EN 13260:2009 +A1:2010 | 3.2.1. |
| 88 | Kerékpár – tengelyek, ellenőrzési módszer | 6.2.3.7. | EN 13103:2009 +A1:2010 +A2:2012 | 4., 5., 6. |
| | Kerékpár – tengelyek, döntési kritériumok | | | 7. |
| 89 | Kerékpár – tengelyek, ellenőrzési módszer | 6.2.3.7. | EN 13104:2009 +A1:2010 | 4., 5., 6. |
| | Kerékpár – tengelyek, döntési kritériumok | | | 7. |
| 90 | Tengelyágycsapágyak | 6.2.3.7. | EN 12082:2007 +A1:2010 | 6. |
| 91 | Vészfékhatásosság | 6.2.3.8. | EN 14531-1:2005 | 5.11.3. |
| 92 | Üzemi fékhatásosság | 6.2.3.9. | EN 14531-1:2005 | 5.11.3. |
| 93 | Csúszásgátlás – teljesítményellenőrzési módszer | 6.2.3.10. | EN 15595:2009 +A1:2011 | 6.4. |
| 94 | Légörvényhatás – teljeskörű vizsgálatok | 6.2.3.13. | EN 14067-4:2013 | 6.2.2.1. |
| | Légörvényhatás – egyszerűsített értékelés | | | 4.2.4. 7. táblázat |

| Hivatkozási szám | ÁME | | Normatív dokumentum | |
|------------------|--|--------------------------|--|--|
| | Értékelendő jellemzők | Pont | Dokumentumszám | Kötelező pontok |
| 95 | Légnyomásimpulzus – ellenőrzési módszer | 6.2.3.14. | EN 14067-4:2013 | 6.1.2.1. |
| | Légnyomásimpulzus – numerikus áramlástan szimuláció | | | 6.1.2.4. |
| | Légnyomásimpulzus – mozgó modell | | | 6.1.2.2. |
| | Légnyomásimpulzus – egyszerűsített értékelési módszer | | | 4.1.4. 4. táblázat |
| 96 | Legnagyobb nyomásingadozás alagutakban – a belépési portál és a mérési pont közötti xp távolság, a ΔpFr , ΔpN , ΔpT meghatározása, minimális alagúthossz | 6.2.3.15. | EN 14067-5:2006 +A1:2010 | vonatkozó pont (!) |
| 97 | A kürt hangnyomásszintje | 6.2.3.17. | EN 15153-2:2013 +A1:2016 | 5. |
| 98 | A munkavezetékéről felvehető megengedett legnagyobb teljesítményre és áramerősségre vonatkozó ellenőrzési módszer | 6.2.3.18. | EN 50388:2012 és EN 50388:2012/AC:2013 | 15.3. |
| 99 | A teljesítménytényezőre vonatkozó ellenőrzési módszer | 6.2.3.19. | EN 50388:2012 és EN 50388:2012/AC:2013 | 15.2. |
| 100 | Az áramszedők dinamikus viselkedésére vonatkozó dinamikus vizsgálatok | 6.2.3.20. | EN 50317:2012 és EN 50317:2012/AC:2012 | vonatkozó pont (!) |
| 101 | A szélvédő jellemzői | 6.2.3.22. | EN 15152:2007 | 6.2.1–6.2.7. |
| 102 | Szerkezeti szilárdság | C. függelék C.1. pont | EN 12663-2:2010 | 5.2.1–5.2.4. |
| 103 | NEM HASZNÁLATOS | | | |
| 104 | NEM HASZNÁLATOS | | | |
| 105 | NEM HASZNÁLATOS | | | |
| 106 | NEM HASZNÁLATOS | | | |
| 107 | Új kerékprofilok tervezési értékei – egyenértékű kúposág értékelése | 6.2.3.6. | EN 14363:2016 | O. és P. melléklet |
| 108 | Légörvényhatás – követelmények | 4.2.6.2.1. | EN 14067-4:2013 | 4.2.2.1., 4.2.2.2., 4.2.2.3. és 4.2.2.4. |
| 109 | Légnyomásimpulzus – követelmények | 4.2.6.2.2. | EN 14067-4:2013 | 4.1.2. |

| Hivatkozási szám | ÁME | | Normatív dokumentum | |
|------------------|--|--------------|-----------------------|---|
| | Értékelendő jellemzők | Pont | Dokumentumszám | Kötelező pontok |
| 110 | Kapcsolókészülék a vonat végén – Az egységek közötti kompatibilitás – Kézi, UIC típus | 4.2.2.2.3. | EN 16839:2017 | 5., 6. 7., 8. |
| 111 | Egypólusú tápvezeték | 4.2.11.6. | CLC/TS 50534:2010 | A. melléklet |
| 112 | Kommunikációs protokollok | 4.2.12.2. | IEC 61375-1:2012 | vonatkozó pont ⁽¹⁾ |
| 113 | Közlekedő-nyomkarima összekötők | 6.2.7a. | EN 16286-1:2013 | A. és B. melléklet |
| 114 | Egységek közötti, jeltovábbítást szolgáló fizikai kapcsolódási pont | 6.2.7a. | UIC 558, 1996. január | 2. ábra |
| 115 | Jelölés: Ütközők közötti hossz és áramellátás | 6.2.7a. | EN 15877-2:2013 | 4.5.5.1. 4.5.6.3. |
| 116 | Fedélzeti helyzetmeghatározó funkció – követelmények | 4.2.8.2.8.1. | EN 50463-3:2017 | 4.4. |
| 117 | Energiafogyasztás-mérési funkció – a határos energiafogyasztás-mérés pontossága | 4.2.8.2.8.2. | EN 50463-2:2017 | 4.2.3.1. és 4.2.3.4. |
| | Energiafogyasztás-mérési funkció – osztálybesorolások | | | 4.3.3.4., 4.3.4.3. és 4.4.4.2. |
| | Energiafogyasztás-mérési funkció – értékelés | 6.2.3.19b. | | 5.4.3.4.1., 5.4.3.4.2., 5.4.4.3.1., 3. táblázat, 5.4.3.4.3.1. és 5.4.4.3.2.1. |
| 118 | Energiafogyasztás-mérési funkció: fogyasztáspont-azonosító – meghatározás | 4.2.8.2.8.3. | EN 50463-1:2017 | 4.2.5.2. |
| 119 | A fedélzeti villamosenergiafogyasztás-mérő rendszer (EMS) és a pálya menti adatgyűjtő rendszer (DCS) közötti interfész-protokollok – követelmények | 4.2.8.2.8.4. | EN 50463-4:2017 | 4.3.3.1., 4.3.3.3., 4.3.4., 4.3.5., 4.3.6. és 4.3.7. |
| 120 | Energiafogyasztás-mérési funkció: az egyes készülékek átlagos hőmérsékleti együtthatója – értékelési módszertan | 6.2.3.19b. | EN 50463-2:2017 | 5.4.3.4.3.2. és 5.4.4.3.2.2. |
| 121 | Az adatkezelő rendszeren belüli adatok összeállítása és kezelése – értékelési módszertan | 6.2.3.19b. | EN 50463-3:2017 | 5.4.8.3., 5.4.8.5. és 5.4.8.6. |
| 122 | Fedélzeti villamosenergiafogyasztás-mérő rendszer – vizsgálatok | 6.2.3.19b. | EN 50463-5:2017 | 5.3.3. és 5.5.4. |

⁽¹⁾ A szabvány azon pontjai, amelyek közvetlenül kapcsolódnak az ÁME 3. oszlopban feltüntetett pontjaihoz.

J.2. Műszaki dokumentumok (elérhető az ERA weboldalon)

| Hivatkozási szám | ÁME | | ERA műszaki dokumentum | |
|------------------|---|------------|-------------------------------------|--------------|
| | Értékelendő jellemzők | Pont | Kötelező referenciadokumentum száma | Pontok |
| 1 | A pálya menti ellenőrző-irányító-jelző rendszer és egyéb alrendszerek kapcsolódási pontja | 4.2.3.3.1. | ERA/ERTMS/033281 rev 4.0 | 3.1. és 3.2. |
| 2 | Futófelületi fékekhez tartozó súrlódó elemek teherkocsik esetében | 7.1.4.2. | ERA/TD/2013-02/INT v.3.0 | Összes" |

V. MELLÉKLET

Az 1303/2014/EU rendelet melléklete a következőképpen módosul:

1. az 1.1., 3., 4.1., 4.4. és 6.2.5. pontban „a 2008/57/EK irányelv” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv” hivatkozás lép;
2. az 1.1.1. a) pontban „az európai uniós vasúti hálózat” szöveg helyébe „az uniós vasúti rendszer hálózatának” szöveg lép;
3. az 1.1.3.1. pontban „az Európai Unió vasúti rendszerének” szöveg helyébe „az uniós vasúti rendszer hálózatának” szöveg lép;
4. az 1.1.4. pont a következőképpen módosul:

„1.1.4. *Kockázati hatály*

1.1.4.1. Az ezen ÁME hatálya alá tartozó kockázatok

- a) Ez az ÁME kizárólag azon meghatározott kockázatokra vonatkozik, amelyek a fenti alrendszerek tekintetében az utasok és a vonaton szolgálatot teljesítő személyzet tagjainak biztonságát veszélyeztetik.
- b) Amennyiben kockázatelemzés alapján más alagútbalesetek is relevánsnak bizonyulnak, az azokra vonatkozó forgatókönyvek tekintetében egyedi intézkedéseket kell meghatározni.

1.1.4.2. Az ezen ÁME hatálya alá nem tartozó kockázatok

- a) Ez az ÁME nem terjed ki az alábbiakkal kapcsolatos kockázatokra:
 - (1) Az alagutakban lévő helyhez kötött létesítmények karbantartását végző személyzet egészsége és biztonsága.
 - (2) Szerkezetek és vonatok sérülése által okozott, valamint az alagútnak e sérülés nyomán szükségessé váló javítása miatti használatkiesésből fakadó pénzügyi veszteség.
 - (3) Az alagútba az alagútkapuzatokon át történő illetéktelen behatolás.
 - (4) Terrorizmus mint olyan szándékos és előre kitervelt cselekedet, amelynek célja rosszindulatú rombolás, valamint sérülést és halált okozó események előidézése.
 - (5) Olyan alagutak környezetében lévő személyeket érintő kockázat, melyek esetében a szerkezet összerokadása katasztrófhelyzetet teremthet.”;

5. az 1.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.2. **Földrajzi hatály**

Ezen ÁME földrajzi hatálya az (EU) 2016/797 irányelv I. mellékletében leírt uniós vasúti rendszer hálózata, kivételt képeznek az (EU) 2016/797 irányelv 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében említett esetek.”;

6. az 1.1.1. b), 2.2.1. b), 2.4. c), 4.2.1.7., 4.2.3., 4.4.1. c), 4.4.2. a) és 4.4.6. pontban a „tűzoltó pont(ok)” szöveg helyébe az „evakuálási és mentési pont(ok)” szöveg lép;
7. a 2.2.3. b) pontban a „Pánikot okozhat azonban, amelynek” szöveg helyébe az „Ugyanakkor” szöveg lép;
8. a 2.3. c) (1) pontban „az alagút belsejében lévő biztonságos területekről” szöveg helyébe „a biztonságos területekről” szöveg lép;
9. a 2.3. f) pont helyébe a következő szöveg lép:

„Amennyiben a vészhelyzet-elhárítási szolgálatokra vonatkozóan a vészhelyzeti tervekben előírt elvárások túlmutatnak a fent felsorolt, feltételezett feladatokon, mérlegelni lehet a további intézkedések vagy alagút-felszerelések szükségességét.”;

10. a 2.4. pont a következő „b1) a biztonságba helyezés végső helyszíne” fogalommeghatározással egészül ki:

„b1) a biztonságba helyezés végső helyszíne: az a hely, ahol az utasok és a személyzet már nincsenek kitéve a kezdeti baleset hatásainak (pl. a füst opacitása és toxicitása, hőmérséklet). Ez az evakuálás végpontja;”

11. a 2.4. c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) evakuálási és mentési pont: az alagúton belül vagy kívül kijelölt hely, ahol a vészhelyzet-elhárítási szolgálatok tűzoltó készülékeket használhatnak, és az utasok és a személyzet vonatból való evakuálása végrehajtható;”

12. a 2.4. pont a végén a „g) a kockázatértékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer” fogalom meghatározással egészül ki:

„g) a kockázatértékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer: a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerről és a 352/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. április 30-i 402/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet (HL L 121., 2013.5.3., 8. o.) I. melléklete értelmében használt kifejezés.”;

13. a 3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3. ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK

a) A következő táblázat ismerteti az ezen ÁME szerinti alapvető paramétereket és azoknak az (EU) 2016/797 irányelv III. mellékletében kifejtett alapvető követelményeknek való megfelelését.

b) Az alapvető követelményeknek való megfelelés érdekében a 4.2.1., 4.2.2. és 4.2.3. pont vonatkozó paramétereit kell alkalmazni.

3.1. Az infrastruktúra és az energia alrendszer

a) Az infrastruktúra és az energia alrendszerre vonatkozó »biztonság« alapvető követelmény teljesítése érdekében a 4.2.1. és 4.2.2. pont megfelelő paramétereinek alternatívájaként alkalmazható a kockázatelemzésre vonatkozó közös biztonsági módszer.

b) Ennek megfelelően az 1.1.4. pontban azonosított kockázatok és a 2.2. pontban felsorolt forgatókönyvek esetében a kockázat az alábbiak révén értékelhető:

(1) összehasonlítás egy referencia-rendszerrel,

(2) explicit kockázatbecslés és -elemzés.

c) A »biztonság« alapvető követelménytől eltérő alapvető követelményeknek való megfelelés érdekében a 4.2.1. és 4.2.2. pont vonatkozó paramétereit kell alkalmazni.

| Az infrastruktúra alrendszer eleme | Hivatkozott pont | Biztonság | Megbízhatóság és rendelkezésre állás | Egészségvédelem | Környezetvédelem | Műszaki összeegyeztethetőség | Hozzáférés |
|--|-----------------------------------|------------------|--------------------------------------|-----------------|------------------|------------------------------|------------|
| Vészkijáratokhoz és műszaki helyiségekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása | 4.2.1.1. | 2.1.1. | | | | | |
| Az alagút szerkezeti elemeinek tűzállósága | 4.2.1.2. | 1.1.4. 2.1.1. | | | | | |
| Építőanyagok tűzzel szembeni viselkedése | 4.2.1.3. | 1.1.4. 2.1.1. | | 1.3.2. | 1.4.2. | | |
| Tűzjelzés | 4.2.1.4. | 1.1.4. 2.1.1. | | | | | |
| Evakuálási eszközök | 4.2.1.5. | 1.1.5. 2.1.1. | | | | | |
| Menekülési gyalogjárók | 4.2.1.6. | 2.1.1. | | | | | |
| Evakuálási és mentési pontok | 4.2.1.7. a b) pont kivételével | 2.1.1. | | | | | |
| Evakuálási és mentési pontok | 4.2.1.7. b) | | | | | 1.5. | |

| Az infrastruktúra alrendszer eleme | Hivatkozott pont | Biztonság | Megbízhatóság és rendelkezésre állás | Egészségvédelem | Környezetvédelem | Műszaki összeegyeztethetőség | Hozzáférés |
|---|------------------|-----------|--------------------------------------|-----------------|------------------|------------------------------|------------|
| Vészhelyzeti kommunikáció | 4.2.1.8. | 2.1.1. | | | | | |
| A vészhelyzet-elhárító szolgálatok áramellátása | 4.2.1.9. | 2.1.1. | | | | | |
| Elektromos rendszerek megbízhatósága | 4.2.1.10. | 2.1.1. | | | | | |
| Munkavezeték szakaszolása | 4.2.2.1. | 2.2.1. | | | | | |
| Munkavezeték földelése | 4.2.2.2. | 2.2.1. | | | | | |

3.2. Vasúti jármű alrendszer

- a) Az alapvető követelményeknek való megfelelés érdekében a 4.2.3. pont vonatkozó paramétereit kell alkalmazni.

| A vasúti jármű alrendszer eleme | Hivatkozott pont | Biztonság | Megbízhatóság és rendelkezésre állás | Egészségvédelem | Környezetvédelem | Műszaki összeegyeztethetőség | Hozzáférés |
|---|------------------|------------------|--------------------------------------|-----------------|------------------|------------------------------|------------|
| Tűzmelegelőzési intézkedések | 4.2.3.1. | 1.1.4. 2.4.1. | | 1.3.2. | 1.4.2. | | |
| Tűzjelzési és tűzoltási intézkedések | 4.2.3.2. | 1.1.4. 2.4.1. | | | | | |
| A vészhelyzetekhez kapcsolódó követelmények | 4.2.3.3. | 2.4.1. | 2.4.2. | | | 1.5. 2.4.3. | |
| Az evakuáláshoz kapcsolódó követelmények | 4.2.3.4. | 2.4.1.” | | | | | |

14. a 4.1. pontban „az európai uniós vasúti rendszert” szöveg helyébe „az uniós vasúti rendszert” szöveg lép;

15. a 4.2.1.2. b) pontot el kell hagyni;

16. a 4.2.1.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.2.1.3. Építőanyagok tűzzel szembeni viselkedése

Ez az előírás valamennyi alagútra érvényes.

- a) Ez az előírás az alagúton belüli építési termékekre és épületelemekre érvényes. E termékeknek meg kell felelniük az (EU) 2016/364 bizottsági rendelet (*) követelményeinek:

- (1) Az alagútépítéshez használt anyagoknak meg kell felelniük az A2. minőségi osztályra vonatkozó követelményeknek.
- (2) A nem szerkezeti paneleknek és egyéb berendezéseknek a B. minőségi osztályra vonatkozó követelményeinek kell megfelelniük.
- (3) A tűznek kitett kábeleknek a következő jellemzőkkel kell rendelkezniük: alacsony gyúlékonyság, alacsony tűzterjedés, alacsony toxicitás és alacsony füstgázsűrűség. Ezek a követelmények akkor teljesülnek, ha a kábelek megfelelnek legalább a B2ca., s1a., a1. osztályra vonatkozó követelményeknek.

B2ca., s1a., a1. osztálynál alacsonyabb besorolás esetén a pályahálózat-működtető kockázatértékelést követően határozhatja meg a kábelek besorolását, figyelembe véve az alagút jellemzőit és a tervezett működési rendszert. A kétségek elkerülése érdekében különböző kábelosztályok alkalmazhatók ugyanazon alagúton belüli különböző létesítmények esetében, feltéve, hogy e pont követelményei teljesülnek.

- b) A tűzterhelést jelentős mértékben nem növelő anyagokat fel kell sorolni. Ezen anyagoknak nem szükséges megfelelniük a fenti követelményeknek.

(*) A Bizottság (EU) 2016/364 felhatalmazáson alapuló rendelete (2015. július 1.) a 305/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében az építési termékek tűzzel szembeni viselkedés alapján történő osztályozásáról (HL L 68., 2016.3.15., 4. o.);

17. a 4.2.1.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.2.1.4. Tűzjelzés a műszaki helyiségekben

Ez az előírás érvényes valamennyi 1 km-nél hosszabb alagútra.

- a) A műszaki helyiségekben keletkező tüzet észlelni kell, hogy riasztani lehessen a pályahálózat-működtetőt.”;

18. a 4.2.1.5.2. b) (3) pontot el kell hagyni;

19. a 4.2.1.5.4. pontban a „Menekülési útvonalakon működő” és „a lehető legalacsonyabban” kifejezéseket el kell hagyni, a c) pont helyébe pedig a következő szöveg lép:

„c) Önálló működés és megbízhatóság: a fő áramellátás esetleges meghibásodása esetére alternatív áramellátást kell biztosítani, amely megfelelő ideig rendelkezésre áll. A szükséges időtartamnak összhangban kell lennie az evakuálási tervekkel, és bele kell foglalni a vészhelyzeti tervbe.”;

20. (ez a módosítás nem érinti a magyar nyelvű változatot)

21. a 4.2.1.6. a) pontban a „sínkorona” kifejezés helyébe a „síntalp” kifejezés lép”;

22. a 4.2.1.7. pont a következőképpen módosul:

- a) az a) (1) pontban a „vonat maximális hossza” szövegrész helyébe a „személyszállító vonat maximális hossza” szöveg lép;

- b) az a) (2) pontban a „biztonságos területen keresztül hagyják el” szövegrész helyébe az „elhagyják”, míg „A biztonságos területen” szövegrész helyébe „A szabadban lévő területen” szöveg lép;

23. a 4.2.1.7. pontban a táblázat helyébe a következő táblázat lép:

| „A 4.2.3. pont szerinti jármű-kategória | Maximális távolság a kapuzattól az evakuálási és mentési pontig és az evakuálási és mentési pontok között |
|---|---|
| A. kategória | 5 km |
| B. kategória | 20 km” |

24. a 4.2.1.7. c) (4) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A munkavezeték áramellátásának megszakítását és földelését helyileg vagy távvezérléssel lehetővé kell tenni.”;

25. a szöveg a következő új 4.2.1.9. ponttal egészül ki:

„4.2.1.9 A vészhelyzet-elhárító szolgálatok áramellátása

Ez az előírás valamennyi, 1 km-nél hosszabb alagútra érvényes.

Az alagútra vonatkozó vészhelyzeti tervnek megfelelően az alagutakban létesített áramellátó rendszernek alkalmasnak kell lennie a vészhelyzet-elhárító szolgálatok berendezéseinek működtetésére. Bizonyos nemzeti vészhelyzet-elhárító szolgálatok áramellátási rendszer tekintetében függetlenek lehetnek. Ebben az esetben elfogadható lehet, ha nem biztosítanak áramforrást az ilyen csoportok számára. Az erre vonatkozó döntésnek azonban szerepelnie kell a vészhelyzeti tervben.”;

26. a szöveg a következő új 4.2.1.10. ponttal egészül ki:

„4.2.1.10. Elektromos rendszerek megbízhatósága

Ez az előírás valamennyi, 1 km-nél hosszabb alagútra érvényes.

- a) A pályahálózat-működtető az utasoknak az alagutakban megteremtendő biztonsága szempontjából létfontosságúként meghatározott elektromos rendszereket mindaddig használni kell, amíg az a vészhelyzeti tervben szereplő evakuálási tervek szerint szükséges.
- b) Önálló működés és megbízhatóság: a fő áramellátás esetleges meghibásodása esetére alternatív áramellátást kell biztosítani, amely megfelelő ideig rendelkezésre áll. A szükséges időtartamnak összhangban kell lennie a vészhelyzeti tervben foglalt evakuálási tervekkel.”;

27. a szöveg a következő új 4.2.1.11. ponttal egészül ki:

„4.2.1.11. Kommunikáció és világítás a kapcsolóberendezés helyén

Ez az előírás érvényes valamennyi 1 km-nél hosszabb alagútra.

- a) Amennyiben a munkavezeték olyan szakaszokra van osztva, amelyek áramellátása helyileg megszakítható, kommunikációs és világítási eszközöket kell biztosítani a kapcsolóberendezés helyén.”;

28. a 4.2.2.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.2.2.1. Munkavezeték szakaszolása

Ez az előírás valamennyi, 1 km-nél hosszabb alagútra érvényes.

- a) Az alagutakban a vontatóegység energiaellátási rendszerét fel lehet osztani szakaszokra.
- b) Ebben az esetben a munkavezeték egyes szakaszai áramellátásának megszakítását helyileg vagy távvezérléssel lehetővé kell tenni.”

29. a 4.2.2.2 pontban a „Felső vezetékek vagy áramvezető sínek földelése” szöveg helyébe a „Munkavezeték földelése” szöveg lép. a b) pontban a „földelési műveletekhez” szöveg helyébe a „földeléshez” szöveg lép, a c) pontot pedig el kell hagyni;

30. a 4.2.2.3. szakaszt el kell hagyni;

31. a 4.2.2.4. szakaszt el kell hagyni;

32. a 4.2.2.5. szakaszt el kell hagyni;

33. a 4.3.1. pont táblázatában a „4.2.2.4. a)” hivatkozás helyébe a „4.2.1.3.” hivatkozás lép;

34. a 4.3.2. pont táblázatában a „Konkrét elemek a vonatszemélyzet és a kisegítő személyzet esetében” és a „4.6.3.2.3.” szövegrészt el kell hagyni;

35. a 4.4. pontban a „18. cikkének (3) bekezdésében” szövegrész helyébe a „15. cikkének (4) bekezdésében”, a „VI. mellékletében” szövegrész helyébe pedig a „IV. mellékletében” szöveg lép;

36. a 4.4.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.4.2. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv

Ezek a szabályok az 1 km-nél hosszabb alagutakra vonatkoznak.

- a) A vészhelyzeti tervet az egyes alagutakra vonatkozóan, a vészhelyzet-elhárító szolgálatokkal és az alagútért felelős hatóságokkal együttműködve, a pályahálózat-működtető(k) irányításával kell kidolgozni. Az állomásüzemeltetőket szintén be kell vonni, ha egy vagy több állomás biztonságos területként vagy evakuálási és mentési pontként használatos. Amennyiben a vészhelyzeti terv egy meglévő alagutat érint, konzultálni kell az alagútban már üzemelő vasúti társaságokkal. Amennyiben a vészhelyzeti terv egy új alagutat érint, konzultálni lehet az alagútban üzemelni készülő vasúti társaságokkal.
- b) A vészhelyzeti tervnek összhangban kell lennie a rendelkezésre álló önmentő, tűzoltó, valamint az evakuálást és a mentést segítő eszközökkel.

- c) A vészhelyzeti tervhez – az egyes alagutak helyi feltételeihez igazítva – ki kell dolgozni az alagút-vonatkozású balesetek részletes forgatókönyveit.
- d) Amint a vészhelyzeti terv kidolgozásra került, ismertetni kell azt az alagutat használni kívánó vasúti társaságokkal.”;

37. a 4.4.4. pont a következőképpen módosul:

„4.4.4. *Áramellátás-megszakítási és földelési eljárások*

Ezek a szabályok minden alagútra vonatkoznak.

- a) Amennyiben meg kell szakítani a vontatóegység áramellátását, a pályahálózat-működtető meggyőződik arról, hogy a munkavezeték megfelelő szakaszainak áramellátását megszakították, és erről tájékoztatja a vészhelyzet-elhárító szolgálatokat, mielőtt azok az alagútba vagy az alagút egy szakaszába belépnek.
- b) A vontatóegység áramellátásának megszakítása a pályahálózat-működtető felelősségi körébe tartozik.
- c) A földelési eljárásokat és az azzal kapcsolatos felelősségi köröket a pályahálózat-működtető és a vészhelyzet-elhárító szolgálatok közösen határozzák meg, majd rögzítik a vészhelyzeti tervben. Intézkedni kell annak a szakasznak a lekapcsolásáról, ahol a baleset történt.”;

38. a 4.4.6. a) pontban „a 4.8.1. pont szerinti infrastruktúra-nyilvántartásban és” szövegrészt el kell hagyni;

39. a 4.4.6. c) pontban a „pánik és a” szövegrészt el kell hagyni;

40. a 4.8. pontot el kell hagyni;

41. a 6.2.5. a) pont a következőképpen módosul:

- a) a „18. cikkének (3) bekezdése” hivatkozás helyébe a „15. cikkének (4) bekezdése” hivatkozás lép;
- b) a „bejelentett szervezet” szövegrész helyébe a „kérelmező” szöveg lép;

42. a 6.2.6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.2.6. *Az infrastruktúra és az energia alrendszerre vonatkozó biztonsági követelmények teljesítésének értékelése*

- a) Ez a pont akkor alkalmazandó, ha az infrastruktúra és az energia alrendszerre vonatkozó »biztonság« alapvető követelmény teljesítéséhez referencia-rendszerrel való összehasonlítást vagy explicit kockázat-becslést használnak.
- b) Ebben az esetben a kérelmező:
 - (1) meghatározza a kockázatfogadási elvet, a kockázatértékelés módszertanát, a rendszer által teljesítendő biztonsági követelményeket és az azok teljesülésére vonatkozó bizonyítékokat;
 - (2) az illetékes nemzeti hatósággal/hatóságokkal együtt meghatározza a kockázatfogadási szinteket;
 - (3) kijelöli a kockázatértékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerben meghatározott független értékelő szervezetet. Ez az értékelő szervezet lehet az infrastruktúra vagy az energia alrendszer céljára kiválasztott bejelentett szervezet, amennyiben az a kockázatértékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer 7. pontja szerint elismert vagy akkreditált.
- c) A biztonságértékelési jelentést a kockázatértékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerben meghatározott követelmények szerint kell rendelkezésre bocsátani.
- d) A bejelentett szervezet által kiállított EK-tanúsítványnak kifejezetten meg kell említenie az ezen ÁME szerinti »biztonság« követelmény teljesítése érdekében alkalmazott kockázatfogadási elvet. Tartalmaznia kell továbbá a kockázatértékelés során alkalmazott módszertant és a kockázatfogadási szinteket.”;

43. a 6.2.7. pont a következőképpen módosul:

a 6.2.7.1. pontban az egész szöveg helyébe a következő szöveg lép: „Használaton kívül.”;

a 6.2.7.2. a) (2) pontot el kell hagyni;

a 6.2.7.3. a) pontban a „4.2.1.3. c)” hivatkozás helyébe a „4.2.1.3. b)” hivatkozás lép;

a 6.2.7.4. b) pontot el kell hagyni;

a 6.2.7.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.2.7.5. Vészvilágítás korszerűsített/felújított alagutakban

A 7.2.2.1. pont értelmében korszerűsített/felújított alagutak esetében az értékelés a világítás meglétének ellenőrzéséből áll. Részletes követelmények alkalmazása nem szükséges.”;

a 6.2.7.6. pontban a „berendezések” kifejezés helyébe a „rendszerek” kifejezés, és a „4.2.2.5.” hivatkozás helyébe a „4.2.1.10.” hivatkozás lép;

44. a 7. b) pont a következőképpen módosul:

„a 2008/57/EK irányelv 15. cikkének (1) bekezdése értelmében biztonságosan integrálhatónak minősül az ezen ÁME területi hatálya alá tartozó összes, ÁME-nek meg nem felelő alagúttal” szöveg helyébe a következő szöveg lép: „műszakilag összeegyeztethetőnek minősül az ezen ÁME földrajzi hatálya alá tartozó összes, ÁME-nek meg nem felelő alagúttal, összhangban az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (3) bekezdésével”;

45. a 7.1.1. b) pont a következőképpen módosul:

„Az utóbbi esetre a 2008/57/EK irányelv 24. és 25. cikke vonatkozik.” mondatot el kell hagyni;

46. a 7.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.2.2. *Alagutakra vonatkozó korszerűsítési és felújítási intézkedések*

Az alagutaknak az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikke (7) bekezdésének és IV. mellékletnek megfelelő korszerűsítése vagy felújítása esetén a bejelentett szervezet hitelesítési tanúsítványokat bocsát ki az alagutat képező alrendszer korszerűsítés vagy felújítás alatt álló részei tekintetében.”;

7.2.2.1. *Alagút-korszerűsítés vagy -felújítás*

- a) Ezen ÁME összefüggésében akkor tekintendő korszerűsítettnek vagy felújítottak egy alagút, ha jelentős átalakítási vagy helyettesítő munkát végeznek az alagutat képező valamely alrendszeren (vagy annak egy részén).
- b) Egy adott korszerűsítési vagy felújítási programban nem szereplő szerelvényeket és elemeket a program végrehajtásakor nem kell az ÁME-nek megfeleltetni.
- c) A korszerűsítési vagy felújítási munkálatok végzése során a következő paramétereket kell alkalmazni, amennyiben azok a munka hatókörébe tartoznak:

4.2.1.1. Vészkijáratokhoz és műszaki helyiségekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása

4.2.1.3. Építőanyagok tűzzel szembeni viselkedése

4.2.1.4. Tűzjelzés a műszaki helyiségekben

4.2.1.5.4. Vészvilágítás: ha rendelkezésre áll, részletes követelmények alkalmazása nem szükséges.

4.2.1.5.5. Menekülési jelzések

4.2.1.8. Vészhelyzeti kommunikáció

d) Az alagutakra vonatkozó vészhelyzeti tervet felül kell vizsgálni.

7.2.2.2. *Meghosszabbított alagút*

- a) Ezen ÁME összefüggésében egy alagút akkor tekintendő meghosszabbítottnak, ha geometriája módosul (pl. hosszabb lesz vagy összekapcsolódik egy másik alagúttal).
- b) A meghosszabbított alagútrészbe telepített szerelvények és elemek esetében végre kell hajtani a következő intézkedéseket. Az alkalmazásuk során figyelembe veendő alagúthossz az alagút meghosszabbítást követő teljes hossza:

4.2.1.1. Vészkijáratokhoz és műszaki helyiségekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása

4.2.1.2. Az alagút szerkezeti elemeinek tűzállósága

4.2.1.3. Építőanyagok tűzzel szembeni viselkedése

- 4.2.1.4. Tűzjelzés a műszaki helyiségekben
- 4.2.1.5.4. Vészvilágítás
- 4.2.1.5.5. Menekülési jelzések
- 4.2.1.6. Menekülési gyalogjárók
- 4.2.1.8. Vészhelyzeti kommunikáció
- 4.2.1.9. A vészhelyzet-elhárító szolgálatok áramellátása
- 4.2.1.10. Elektromos rendszerek megbízhatósága
- 4.2.1.11. Kommunikáció és világítás a kapcsolóberendezés helyén
- 4.2.2.1. Munkavezeték szakaszolása
- 4.2.2.2. Munkavezeték földelése

- c) A kockázatértékelésre vonatkozó közös biztonsági módszert a 6.2.6. pontban leírtak szerint kell végrehajtani annak megállapítására, hogy releváns-e a 4.2.1.5. pont szerinti más intézkedések és a 4.2.1.7. pont szerinti intézkedések alkalmazása a teljes meghosszabbított alagútra.
- d) Adott esetben az alagutakra vonatkozó vészhelyzeti tervet felül kell vizsgálni.”;

47. a 7.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.3.1. *Általános rendelkezések*

- (1) A következő pontban felsorolt különleges esetek az egyes tagállamok adott hálózatain szükséges és engedélyezett egyedi rendelkezéseket ismertetik.
- (2) Az ilyen különleges esetek osztályozása:
 - »P« esetek: állandó (»permanent«) esetek.
 - »T0« esetek: határozatlan idejű ideiglenes (»temporary«) esetek, amelyek tekintetében a célrendszert egy még meghatározandó időpontig kell elérni.
 - »T1« esetek: ideiglenes (»temporary«) esetek, amelyek tekintetében a célrendszert 2025. december 31-ig kell elérni.
 - »T2« esetek: ideiglenes (»temporary«) esetek, amelyek tekintetében a célrendszert 2035. december 31-ig kell elérni.

Az ÁME jövőbeni felülvizsgálatai során minden különleges esetet (a vonatkozó dátumokkal együtt) újra meg kell vizsgálni a biztonságra, az interoperabilitásra, a határokon átnyúló szolgáltatásokra, a TEN-T folyosókra gyakorolt befolyásuk, valamint az ezek megőrzésével vagy felszámolásával összefüggő gyakorlati és gazdasági hatásuk értékelése alapján abból a célból, hogy a szóban forgó esetek műszaki és földrajzi alkalmazási körét korlátozni lehessen. Különös figyelmet kell fordítani az uniós finanszírozás elérhetőségére.

A különleges eseteknek azon útvonalra vagy hálózatra kell korlátozódnium, ahol alkalmazásuk feltétlenül szükséges; a különleges eseteket figyelembe kell venni az útvonal-kompatibilitási eljárásokban.

- (3) Az ezen ÁME hatálya alá tartozó járművekre vonatkozó különleges eseteket a mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME tartalmazza.

7.3.2. *Az alagutakban közlekedő vonatokkal kapcsolatos üzemeltetési szabályok (4.4.6. pont)*

7.3.2.1. *Olaszország különleges esete (»T0«)*

A meglévő olasz alagutakban üzemeltetni tervezett járművekre vonatkozó további előírásokat a mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME 7.3.2.20. pontja tartalmazza.

7.3.2.2. *A Csatorna-alagút különleges esete (»P«)*

A Csatorna-alagútban üzemeltetni tervezett személyszállító járművekre vonatkozó további előírásokat a mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME 7.3.2.21. pontja tartalmazza.”;

48. a B. függelék táblázata helyébe a következő lép:

| „Vizsgálandó jellemzők | Projektfázis | | Külön értékelési eljárások |
|---|----------------------|--------------------------------------|----------------------------|
| | Terv felülvizsgálata | Üzembe helyezés előtti összeszerelés | |
| | 1 | 2 | 3 |
| 4.2.1.1. Vészkijáratokhoz és műszaki helyiségekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása | X | X | |
| 4.2.1.2. Az alagút szerkezeti elemeinek tűzállósága | X | | 6.2.7.2. |
| 4.2.1.3. Építőanyagok tűzzel szembeni viselkedése | X | | 6.2.7.3. |
| 4.2.1.4. Tűzjelzés a műszaki helyiségekben | X | X | |
| 4.2.1.5. Evakuálási eszközök | X | X | 6.2.7.4. 6.2.7.5. |
| 4.2.1.6. Menekülési gyalogjárók | X | X | |
| 4.2.1.7. Evakuálási és mentési pontok | X | X | |
| 4.2.1.8. Vészhelyzeti kommunikáció | X | | |
| 4.2.1.9. A vészhelyzet-elhárító szolgálatok áramellátása | X | | |
| 4.2.1.10. Elektromos rendszerek megbízhatósága | X | | 6.2.7.6. |
| 4.2.2.1. Munkavezeték szakaszolása | X | X | |
| 4.2.2.2. Munkavezeték földelése | X | X" | |

VI. MELLÉKLET

Az (EU) 2016/919 rendelet melléklete a következőképpen módosul:

(1) Az 1.1. pont a következőképpen módosul:

a) „a 2008/57/EK irányelv I. mellékletének 1.2. és 2.2. pontjában” szöveg helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv I. mellékletének 2. pontjában” hivatkozás lép;

b) Az (1)–(4) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(1) mozdonyok és személyszállító járművek, köztük belsőégésű vagy villamos vontatójárművek, önjáró belsőégésű vagy villamos személyvonatok és vezetőfülkével ellátott személyszállító kocsik;

(2) különleges járművek, például vasúti munkagépek, ha vezetőfülkével vannak ellátva és szállítóeszközként saját kerekeiken közlekednek.

E járművek felsorolásába tartoznak azok a járművek is, amelyeket kifejezetten az 1.2. pontban (Földrajzi hatály) leírt nagysebességű vonalak különböző típusain való működésre terveztek.”;

(2) az 1.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1.2. Földrajzi hatály

Ezen ÁME földrajzi hatálya az (EU) 2016/797 irányelv I. mellékletének 1. pontjában leírt teljes vasúti rendszer hálózata, kivételt képeznek az (EU) 2016/797 irányelv 1. cikkének (3) és (4) bekezdésében említett infrastruktúra-esetek.

Az ÁME az 1 435 mm-es, az 1 520 mm-es, az 1 524 mm-es, az 1 600 mm-es és az 1 668 mm-es nyomtávú hálózatokra alkalmazandó. Ugyanakkor nem alkalmazandó azon 1 520 mm-es nyomtávú, rövid, határon átnyúló szakaszokra, amelyek összeköttetésben vannak harmadik országok hálózataival.”;

(3) Az 1.3. pont a következőképpen módosul:

a) „a 2008/57/EK irányelv 5. cikke (3) bekezdésével” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 4. cikke (3) bekezdésével” hivatkozás lép;

b) a (7) pont alatt a szöveg a következő új (8) és (9) ponttal egészül ki:

„(8) feltünteti a meglévő alrendszerre alkalmazandó rendelkezéseket, különösen korszerűsítés és felújítás esetén, és ilyen esetekben az olyan módosítási munkálatokat, amelyek új engedély iránti kérelmet tesznek szükségessé a jármű vagy pálya menti alrendszer tekintetében – 7. fejezet (Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerekre vonatkozó ÁME végrehajtása);

(9) feltünteti az alrendszerek azon paramétereit, amelyeket a vasúttársaságnak a forgalombahozatali járműengedély kézhezvétele után, de a jármű első használata előtt ellenőriznie kell a járművek és az általuk igénybe venni kívánt útvonalak összeegyeztethetőségének biztosítása céljából, valamint az ellenőrzés során alkalmazandó eljárásokat – 4. fejezet (Az alrendszerek jellemzése).”;

c) „a 2008/57/EK irányelv 5. cikke (5) bekezdésével” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 4. cikke (5) bekezdésével” hivatkozás lép;

(4) a 2.1. pont első bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszert az (EU) 2016/797 irányelv II. melléklete a következőképpen határozza meg:

a) Pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer: »a biztonság garantálásához és a hálózaton közlekedésre jogosult szerelvények mozgásának ellenőrzéséhez és irányításához szükséges valamennyi pálya menti berendezés«.

b) Fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer: »a biztonság garantálásához és a hálózaton közlekedésre jogosult szerelvények mozgásának ellenőrzéséhez és irányításához szükséges valamennyi fedélzeti berendezés«.”;

(5) a 2.2. pont a következőképpen módosul:

a) az első bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME kizárólag azokat a követelményeket határozza meg, amelyek elengedhetetlenek az uniós vasúti rendszer átjárhatóságának biztosításához és az alapkövetelményeknek való megfeleléshez (*).

(*) Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME jelenleg nem határoz meg semmiféle átjárhatósági követelményt a térközbiztosítások, a szintbeli keresztezések és az ellenőrző-irányító és jelző alrendszer bizonyos egyéb elemei tekintetében.”;

b) „A transzeurópai vasúti rendszer esetében a B. osztályú rendszerek azon korlátozott számú, hagyományos vonatbiztosítási rendszereket jelentik, amelyek 2001. április 20-a előtt használatban voltak a transzeurópai vasúti rendszeren.” szövegrész helyébe a következő lép: „A transzeurópai vasúti rendszer esetében a B. osztályú rendszerek azon korlátozott számú, hagyományos vonatbiztosítási és hangalapú rádiós rendszereket jelentik, amelyek 2001. április 20-a előtt már használatban voltak a transzeurópai vasúti rendszeren.”;

c) „Az Európai Unió vasúti rendszerének egyéb részei esetében a B. osztályú rendszerek azon korlátozott számú, hagyományos vonatbiztosítási rendszereket jelentik, amelyek 2015. július 1-je előtt használatban voltak.” szövegrész helyébe a következő lép: „Az Európai Unió vasúti rendszerének egyéb részei esetében a B. osztályú rendszerek azon korlátozott számú, hagyományos vonatbiztosítási és hangalapú rádiós rendszereket jelentik, amelyek 2015. július 1-je előtt már használatban voltak az említett vasúti rendszeren.”;

d) „A B. osztályú rendszerek felsorolása az Európai Vasúti Ügynökség »B. osztályú ellenőrző-irányító és jelző rendszerek listája« című műszaki dokumentációjában (ERA/TD/2011-11, 3.0 verzió) található.” szövegrész helyébe a következő lép: „A B. osztályú rendszerek felsorolása az Európai Unió Vasúti Ügynöksége »B. osztályú ellenőrző-irányító és jelző rendszerek listája« című műszaki dokumentációjában (ERA/TD/2011-11, 4.0 verzió) található.”;

e) a szöveg a 2.2. pont végén a következő mondatral egészül ki: „Minden ellenőrző-irányító és jelző alrendszert, ideértve az ezen ÁME-ben nem említetteket is, a 402/2013/EU bizottsági végrehajtási rendeletnek megfelelően kell értékelni.”;

(6) a 2.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.3. Pálya menti alkalmazási szintek (ETCS)

Az ezen ÁME-ben meghatározott interfészek meghatározzák az adatok vonatokra, és adott esetben a vonatokról történő átvitelének eszközeit. Az ezen ÁME-ben hivatkozott ETCS előírások olyan alkalmazási szinteket biztosítanak, amelyek alapján a pálya menti megvalósítás során meg lehet választani a követelményeknek megfelelő adatátviteli eszközöket.

Az ÁME az összes alkalmazási szintre vonatkozóan meghatározza a követelményeket.

Az ETCS alkalmazási szintek műszaki meghatározása tekintetében lásd az A. melléklet 4.1c. pontját.”

(7) a 3.1. pont a következőképpen módosul:

a) „a 2008/57/EK irányelv” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv” hivatkozás lép;

b) az (5) pont alatt a szöveg a következő új (6) ponttal egészül ki:

„(6) hozzáférhetőség.”;

(8) A 3.2.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3.2.1. Biztonság

Az ezen előírás hatálya alá tartozó összes ellenőrző-irányító és jelző alrendszer-projekt során végre kell hajtani azokat az intézkedéseket, amelyek szükségesek annak biztosításához, hogy az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek alkalmazási körén belül a balesetek bekövetkezésének kockázati szintje ne legyen magasabb a szolgáltatás célkitűzésénél.

Annak érdekében, hogy a biztonság elérésére irányuló intézkedések ne veszélyeztessék az átjárhatóságot, tiszteletben kell tartani a 4.2.1. pontban (Az ellenőrzés-irányítás és a jelzés átjárhatósággal kapcsolatos megbízhatósági, rendelkezésre állási és biztonsági jellemzői) meghatározott alapvető paramétereket.

Az A. osztályú ETCS rendszerek esetében a biztonsági célkitűzést arányosan meg kell osztani a fedélzeti és a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek között. A részletes követelmények a 4.2.1. pontban (Az ellenőrzés-irányítás és a jelzés átjárhatósággal kapcsolatos megbízhatósági, rendelkezésre állási és biztonsági jellemzői) meghatározott alapvető paraméterek között vannak meghatározva. Ezeket a biztonsági követelményeket teljesíteni kell a 3.2.2. pontban (Megbízhatóság és rendelkezésre állás) meghatározott rendelkezésre állási követelményekkel együtt.

Az A. osztályú ETCS rendszerek esetében:

- a) a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők által eszközölt változtatásokat biztonságirányítási rendszerük folyamatainak és eljárásainak megfelelően kell kezelni;
- b) az egyéb szereplők (pl. gyártók vagy más beszállítók) által eszközölt változtatásokat az (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 6. cikke (1) bekezdésének a) pontjában említett, a 402/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet (**) I. mellékletében meghatározott kockázatkezelési eljárásnak megfelelően kell kezelni.

Ezenkívül a 402/2013/EU rendelet I. mellékletében meghatározott kockázatkezelési eljárás helyes alkalmazását, valamint az ezen alkalmazásból fakadó eredmények megfelelőségét egy, a közös biztonsági módszer szerint értékelő szervezet független értékelés alá vonja az említett rendelet 6. cikkének megfelelően. A közös biztonsági módszer szerint értékelő szervezetet a 402/2013/EU rendelet II. melléklete szerinti követelményeknek megfelelően kell akkreditálni vagy elismerni az ellenőrzés-irányítás és jelzés (Control-command and signalling), valamint a rendszerbiztonsági integráció (System safe integration) területén, amint az az értékelő szervezetre vonatkozó ERADIS adatbázis-bejegyzések 5. pontjában (»Osztályozás«) szerepel.

Az A. melléklet A.3. táblázatában említett előírások alkalmazása megfelelő eszköz a 402/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet I. mellékletében meghatározott kockázatkezelési eljárásnak való teljeskörű megfelelés biztosításához a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek és alrendszerek tervezése, kivitelezése, gyártása, beépítése és hitelesítése tekintetében (ideértve »a biztonság elfogadását« is). Ha az A. melléklet 3. táblázatában említettektől eltérő előírásokat alkalmaznak, akkor igazolni kell legalább az A. melléklet 3. táblázatában szereplő előírásokkal való egyenértékűséget.

Amikor a 402/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet I. mellékletében meghatározott kockázatkezelési eljárásnak való teljeskörű megfelelést biztosító megfelelő eszközként az A. melléklet A.3. táblázata szerinti előírásokat alkalmazzák, a független értékelő munka szükségtelen megkettőzésének elkerülése érdekében az A. melléklet A.3. táblázatában említett előírások szerinti független biztonságértékelési tevékenységeket a fentiek szerint akkreditált vagy elismert minősítő szervnek kell végeznie, nem pedig a CENELEC független biztonsági ellenőrének.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/798 irányelve (2016. május 11.) a vasútbiztonságról (HL L 138., 2016.5.26., 102. o.).

(**) A Bizottság 2013. április 30-i 402/2013/EU végrehajtási rendelete a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerről és a 352/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 121., 2013.5.3., 8. o.);

- (9) a 3.2.2. pont második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Az alrendszeren belül használt rendszerelemek korából és elhasználódásából fakadó kockázat szintjét figyelemmel kell kísérni. A 4.5. pontban meghatározott, karbantartásra vonatkozó követelményeket teljesíteni kell.”;

- (10) a 3.2.5.2. szakaszt el kell hagyni;

- (11) a szöveg a következő új 3.2.6. ponttal egészül ki:

„3.2.6. Hozzáférhetőség

Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerekre nem vonatkoznak követelmények a hozzáférhetőség alapkövetelmény tekintetében.”

- (12) a 4.1.1. pont a következőképpen módosul:

- a) (ez a módosítás nem érinti a magyar nyelvű változatot)

- b) a szöveg alábbi új (17) ponttal egészül ki:

„(17) Az ETCS rendszer és a rádiórendszer kompatibilitása (4.2.17. pont)”;

(13) a 4.1.2. pontban „az ÁME-nek megfelelő fedélzeti alrendszerek mozgásának a korlátozása nélkül” szövegrész helyébe „az ÁME-nek megfelelő fedélzeti alrendszerekkel rendelkező járművek mozgásának a korlátozása nélkül” szöveg lép;

(14) a 4.1.3. pont 4.1. táblázata helyébe a következő lép:

„4.1. táblázat

| Alrendszer | Rész | Alapvető paraméterek |
|--|----------------------------------|--|
| Fedélzeti ellenőrzés-irányítás és jelzés | Vonatbiztosítás | 4.2.1., 4.2.2., 4.2.5., 4.2.6., 4.2.8., 4.2.9., 4.2.12., 4.2.14., 4.2.16., 4.2.17. |
| | Hangalapú rádiós kommunikáció | 4.2.1.2., 4.2.4.1., 4.2.4.2., 4.2.5.1., 4.2.13., 4.2.16., 4.2.17. |
| | Adatátviteli rádiós kommunikáció | 4.2.1.2., 4.2.4.1., 4.2.4.3., 4.2.5.1., 4.2.6.2., 4.2.16., 4.2.17. |
| Pálya menti ellenőrzés-irányítás és jelzés | Vonatbiztosítás | 4.2.1., 4.2.3., 4.2.5., 4.2.7., 4.2.8., 4.2.9., 4.2.15., 4.2.16., 4.2.17. |
| | Hangalapú rádiós kommunikáció | 4.2.1.2., 4.2.4., 4.2.5.1., 4.2.7., 4.2.16., 4.2.17. |
| | Adatátviteli rádiós kommunikáció | 4.2.1.2., 4.2.4., 4.2.5.1., 4.2.7., 4.2.16., 4.2.17. |
| | Vonatérzékelés | 4.2.10., 4.2.11., 4.2.16.” |

(15) a 4.2.1. pont címe helyébe a „Az ellenőrzés-irányítás és a jelzés átjárhatósággal kapcsolatos megbízhatósági, rendelkezésre állási és biztonsági jellemzői” szöveg lép;

(16) a 4.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.2.2. A fedélzeti ETCS funkció

A fedélzeti ETCS funkcióira vonatkozó alapvető paraméter ismerteti a vonat biztonságos haladásához szükséges összes funkciót. Az elsődleges funkciója az automata vonatbiztosítás és a vezetőfülkébeli jelzés biztosítása:

- (1) a vonatjellemzők (például maximális vonatsebesség, fékezési teljesítmény) meghatározása,
- (2) a felügyeleti üzemmód kiválasztása a pálya menti berendezésekből érkező adatok alapján, útmérési feladatok végrehajtása,
- (3) útmérési feladatok végrehajtása,
- (4) a vonat helyének meghatározása az eurobalíz-helyeken alapuló koordinációs rendszerben,
- (5) a dinamikus sebességprofil kiszámítása a menethez a vonat jellemzői és a pálya menti berendezésekből érkező adatok alapján,
- (6) a dinamikus sebességprofil felügyelete a menet során,
- (7) beavatkozási funkció biztosítása.

Ezeket a funkciókat az A. melléklet 4.2.2b. pontjának megfelelően kell telepíteni, és teljesítményüknek meg kell felelniük az A. melléklet 4.2.2a. pontjának.

A tesztekre vonatkozó követelményeket az A. melléklet 4.2.2c. pontja tartalmazza.

Az elsődleges funkciókat további funkciók egészítik ki, amelyekre az A. melléklet 4.2.2a. és 4.2.2b. pontja, valamint a következő előírások vonatkoznak:

- (1) Kommunikáció a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerrel.

a) Eurobalíz-adatátvitel. Lásd a 4.2.5.2. pontot (eurobalíz-kommunikáció a vonattal).

- b) Euroloop-adatátvitel. Lásd a 4.2.5.3. pontot (Euroloop-kommunikáció a vonattal). Ez a funkció opcionális a fedélzeten, kivéve, ha az 1. szintű pálya menti ETCS Eurolooppal van felszerelve, és a kioldási sebesség biztonsági okokból nullára van beállítva (például a veszélyeztetett pontok védelme érdekében).
 - c) Rádiós adatátvitel rádiós infillhez. Lásd az A. melléklet 4.2.2d. pontját, a 4.2.5.1. pontot (Rádiókommunikáció a vonattal), a 4.2.6.2. pontot (a GSM-R rádiós adatkommunikáció és az ETCS közötti interfész) és a 4.2.8. pontot (Kulcsmenedzsment). Ez a funkció opcionális a fedélzeten, kivéve, ha az 1. szintű pálya menti ETCS rádiós infillre szolgáló rádiós adatátviteli eszközzel van felszerelve, és a kioldási sebesség biztonsági okokból nullára van beállítva (például a veszélyeztetett pontok védelme érdekében).
 - d) Rádiós adatátvitel. Lásd a 4.2.5.1. pontot (Rádiókommunikáció a vonattal), a 4.2.6.2. pontot (a GSM-R rádiós adatkommunikáció és az ETCS közötti interfész) és a 4.2.8. pontot (Kulcsmenedzsment). Ez a rádiós adatátvitel opcionális, kivéve, ha 2. vagy 3. szintű ETCS rendszerrel felszerelt vonalakon üzemel.
- (2) Kommunikáció a vezetővel. Lásd az A. melléklet 4.2.2e. pontját és a 4.2.12. pontot (ETCS DMI).
- (3) Kommunikáció az STM-mel. Lásd a 4.2.6.1. pontot (Az ETCS és az STM közötti interfész). A funkció a következőket tartalmazza:
- a) STM-kimenetek kezelése
 - b) az STM általi felhasználásra szánt adatok biztosítása,
 - c) az STM-átmenetek kezelése.
- (4) A vonat épségével (vonatintegritás) kapcsolatos információk kezelése – A vonatintegritásról szóló információk továbbítása a fedélzeti alrendszerhez opcionális, kivéve, ha a pálya menti berendezés ezt igényli.
- (5) A berendezések állapotfigyelése és a korlátozott üzemmód támogatása. A funkció a következőket tartalmazza:
- a) a fedélzeti ETCS funkciók inicializálása,
 - b) támogatás biztosítása a korlátozott üzemmódhoz,
 - c) a fedélzeti ETCS funkcióinak elkülönítése.
- (6) A joghatású adatrögzítés támogatása. Lásd a 4.2.14. pontot (Interfész a joghatású adatrögzítéshez).
- (7) Információk/parancsok továbbítása és a járművektől érkező állapotadatok fogadása:
- a) a DMI számára. Lásd a 4.2.12. pontot (ETCS DMI).
 - b) a vonatinterfész-egység számára/részéről. Lásd az A. melléklet 4.2.2f. pontját.”;
- (17) a 4.2.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.2.3. A pálya menti ETCS funkciói

Ez az alapvető paraméter leírja az ETCS pálya menti funkcióit. Tartalmazza az adott vonat biztonságos útjának biztosításához szükséges összes ETCS funkciót.

Elsődleges funkciói a következők:

- (1) egy adott vonat helyének meghatározása az eurobalíz-helyeken alapuló koordinációs rendszerben (2. és 3. szint),
- (2) a pálya menti jelzőberendezések információinak lefordítása a fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer szabványos formátumára,
- (3) menetengedélyek küldése, ideértve a pálya leírását és az adott vonat számára kiadott parancsokat.

Ezeket a funkciókat az A. melléklet 4.2.3b. pontjának megfelelően kell telepíteni, és teljesítményüknek meg kell felelniük az A. melléklet 4.2.3a. pontjának.

Az elsődleges funkciókat további funkciók egészítik ki, amelyekre az A. melléklet 4.2.3a. és 4.2.3b. pontja, valamint a következő előírások vonatkoznak:

(1) kommunikáció a fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerrel. Ez a következőket tartalmazza:

- a) Eurobalíz-adatátvitel. Lásd a 4.2.5.2. pontot (Eurobalíz-kommunikáció a vonattal) és a 4.2.7.4 pontot (Eurobalíz/pálya menti elektronikus egység [LEU]).
- b) Euroloop-adatátvitel. Lásd a 4.2.5.3. pontot (Euroloop-kommunikáció a vonattal) és a 4.2.7.5. pontot (Euroloop/LEU). Az Euroloop csak az 1. szintre vonatkozik, amelyben választható funkció;
- c) Rádiós adatátvitel rádiós infillhez. Lásd az A. melléklet 4.2.3d. pontját, a 4.2.5.1. pontot (Rádiókommunikáció a vonattal), a 4.2.7.3. pontot (GSM-R/pálya menti ETCS funkciók) és a 4.2.8. pontot (Kulcsmenedzsment). A rádiós infill csak az 1. szintre vonatkozik, amelyben választható funkció;
- d) Rádiós adatátvitel. Lásd a 4.2.5.1. pontot (Rádiókommunikáció a vonattal), a 4.2.7.3. pontot (GSM-R/pálya menti ETCS funkciók) és a 4.2.8. pontot (Kulcsmenedzsment). A rádiós adatátvitel csak a 2. és a 3. szintre vonatkozik.

(2) információk, illetve parancsok generálása a fedélzeti ETCS számára, például a légtérleők zárásáról és nyitásáról, az áramszedő leengedéséről és felemeléséről, a fő áramellátó kapcsoló nyitásáról/zárásáról, az A. vontatási rendszerről a B. vontatási rendszerre történő váltásról. E funkció telepítése a pálya menti eszközök esetében opcionális; előfordulhat azonban, hogy egyes alrendszerek biztonságos integrációja érdekében más ÁME-k, nemzeti szabályok vagy kockázatértékelési folyamatok előírják;

(3) az eltérő rádiós blokk-központok (RBC) által felügyelt területek közötti átmenet kezelése (csak a 2. és a 3. szintre vonatkozik). Lásd a 4.2.7.1. pontot (Funkcionális interfész az RBC-k között) és a 4.2.7.2. pontot (Műszaki interfész az RBC-k között).”;

(18) a 4.2.6.3. pontból a „4.2.6f.” hivatkozást el kell hagyni;

(19) a 4.2.11. pontban az „ellenőrző-irányító és jelző berendezés” szövegrész helyébe az „ellenőrző-irányító és jelző vonatérzékelő berendezés” szöveg lép;

(20) a 4.2.16. pontban „A fedélzeti és a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek” szövegrész helyébe „A fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek és alrendszerek” szöveg lép;

(21) a szöveg a következő új 4.2.17. ponttal egészül ki:

„4.2.17. Az ETCS-rendszer, illetve a rádiórendszer kompatibilitása

A teljes mértékben megfelelő ellenőrző-irányító és jelző alrendszerekre való átállás egymástól különböző lehetséges végrehajtási módjai és előrehaladottsági fokai miatt ellenőrzéseket kell végezni a fedélzeti és a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek közötti műszaki összeegyeztethetőség igazolása érdekében. Amennyiben szükség van ilyen ellenőrzésekre, azt olyan intézkedésnek kell tekinteni, amely növeli az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek közötti műszaki összeegyeztethetőségre vonatkozó bizonyosságot. A 6.1.2.1. pont szerinti alapelv érvényre jutásáig az ellenőrzések intenzitása várhatóan csökken.

4.2.17.1. Az ETCS-rendszer kompatibilitása

Az ETCS rendszer kompatibilitása (ESC) az ellenőrző-irányító alrendszerek fedélzeti és pálya menti ETCS-részei közötti műszaki kompatibilitás feljegyzését jelenti az adott felhasználási területen belül.

Az ESC típusa a fedélzeti ETCS és a felhasználási terület egy szakasza közötti műszaki összeegyeztethetőség feljegyzéséhez rendelt érték. Az uniós hálózat minden olyan szakaszának, amelyek esetében az ESC igazolásához azonos ellenőrzéseket kell elvégezni, ugyanolyan ESC típusúnak kell lenniük.

4.2.17.2. A rádiórendszer kompatibilitása

A rádiórendszer kompatibilitása (RSC) az ellenőrző-irányító alrendszerek fedélzeti hangalapú vagy adatátviteli rádiós kommunikációja és pálya menti GSM-R-részei közötti műszaki kompatibilitás feljegyzését jelenti.

Az RSC típusa a hangalapú vagy adatátviteli rádiós kommunikáció és a felhasználási terület egy része közötti műszaki összeegyeztethetőség feljegyzéséhez rendelt érték. Az uniós hálózat minden olyan szakaszának, amelyek esetében az RSC igazolásához azonos ellenőrzéseket kell elvégezni, ugyanolyan RSC típusúnak kell lenniük.”;

(22) a 4.3. pont a következőképpen módosul:

- a) (ez a módosítás nem érinti a magyar nyelvű változatot)
 b) a 4.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.3.1. Kapcsolódási pontok a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerrel

| Kapcsolódási pontok a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerrel | | | |
|---|---------|--|--------------------|
| Hivatkozás az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME-re | | Hivatkozás a forgalmi szolgálatra és forgalomirányításra vonatkozó ÁME-re ⁽¹⁾ | |
| Paraméter | Pont | Paraméter | Pont |
| Üzemeltetési szabályok (rendes és korlátozott körülmények között) | 4.4. | Utasítás-gyűjtemény Üzemeltetési szabályok | 4.2.1.2.1. 4.4. |
| A pálya menti ellenőrző-irányító és jelző eszközök láthatósága | 4.2.15. | A jelek és a pálya menti jelzések láthatósága | 4.2.2.8. |
| A vonat fékezési teljesítménye és jellemzői | 4.2.2. | Fékhatásosság | 4.2.2.6. |
| A homokoló berendezések alkalmazása Fedélzeti nyomkarimakenés Kompozit féktuskók használata | 4.2.10. | Utasítás-gyűjtemény | 4.2.1.2.1. |
| Interfész a joghatású adatrögzítéshez | 4.2.14. | Fedélzeti adatrögzítés | 4.2.3.5. |
| ETCS DMI | 4.2.12. | A vonat közlekedési száma | 4.2.3.2.1. |
| GSM-R DMI | 4.2.13. | A vonat közlekedési száma | 4.2.3.2.1. |
| Kulcsmenedzsmment | 4.2.8. | A vonat üzemkész állapotának biztosítása | 4.2.2.7. |
| Az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzése az engedélyezett járművek használata előtt | 4.9. | A járműnek és a vonatnak az üzemeltetni kívánt útvonallal való összeegyeztethetőségére vonatkozó paraméterek | D1. függelék |

⁽¹⁾ A Bizottság (EU) 2015/995 rendelete (2015. június 8.) az Európai Unió vasúti rendszerének forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról szóló 2012/757/EU határozat módosításáról.”

c) a 4.3.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.3.2. Interfész a jármű alrendszerrel

| Interfész a járművekre vonatkozó ÁME-kkel | | | | |
|--|---------|---|---|---|
| Hivatkozás az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME-re | | Hivatkozás a járművekre vonatkozó ÁME-re | | |
| Paraméter | Pont | Paraméter | Pont | |
| Összeegyeztethetőség a pálya menti vonatérzékelő rendszerekkel: a járművek tervezése | 4.2.10. | A vasúti járművek jellemzői a sínáramkörös vonatérzékelő rendszerekkel való kompatibilitás tekintetében | A nagysebességű vasúti rendszerre vonatkozó ÁME ⁽¹⁾ : a kerékpár helye tengelyterhelés homokolás kerekek közötti elektromos ellenállás A hagyományos vasúti rendszerre vonatkozó ÁME ⁽²⁾ A mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME ⁽³⁾ A teherkocsikra vonatkozó ÁME ⁽⁴⁾ | 4.2.7.9.2. 4.2.3.2. 4.2.3.10. 4.2.3.3.1. 4.2.3.3.1.1. 4.2.3.3.1.1. 4.2.3.2. |

| Interfész a járművekre vonatkozó ÁME-kkel | | | | |
|--|---------|---|---|--|
| Hivatkozás az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME-re | | Hivatkozás a járművekre vonatkozó ÁME-re | | |
| Paraméter | Pont | Paraméter | | Pont |
| | | A jármű tengelyszámlálón alapuló vonatérzékelő rendszerekkel való kompatibilitási jellemzői | A nagysebességű vasúti rendszerre vonatkozó ÁME: a kerékpár geometriai adatai kerek | 4.2.7.9.2. 4.2.7.9.3. |
| | | A jármű hurokberendezésen alapuló vonatérzékelési rendszerekkel való kompatibilitási jellemzői | A hagyományos vasúti rendszerre vonatkozó ÁME A mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME A teherkocsikra vonatkozó ÁME | 4.2.3.3.1.2. 4.2.3.3.1.2. 4.2.3.3. |
| Elektromágneses összeegyeztethetőség a járművek és a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző berendezések között | 4.2.11. | A vasúti járművek jellemzői a sínáramkörös vonatérzékelő rendszerekkel való kompatibilitás tekintetében | A nagysebességű vasúti rendszerre vonatkozó ÁME A hagyományos vasúti rendszerre vonatkozó ÁME A mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME A teherkocsikra vonatkozó ÁME | 4.2.6.6.1. 4.2.3.3.1.1. 4.2.3.3.1.1. 4.2.3.3. |
| | | A jármű tengelyszámlálón alapuló vonatérzékelő rendszerekkel való kompatibilitási jellemzői | A nagysebességű vasúti rendszerre vonatkozó ÁME A hagyományos vasúti rendszerre vonatkozó ÁME A mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME A teherkocsikra vonatkozó ÁME | 4.2.6.6.1. 4.2.3.3.1.2. 4.2.3.3.1.2. 4.2.3.3. |
| A vonat fékezési teljesítménye és jellemzői | 4.2.2. | Vészfékhatásosság | A nagysebességű vasúti rendszerre vonatkozó ÁME A hagyományos vasúti rendszerre vonatkozó ÁME: A mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME A teherkocsikra vonatkozó ÁME | Vészfékezés Üzemi fékezés Vészfékezés Üzemi fékezés Vészfékezés Üzemi fékezés 4.2.4.1. 4.2.4.4. 4.2.4.5.2. 4.2.4.5.3. 4.2.4.5.2. 4.2.4.5.3. 4.2.4.1.2. |
| Fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző berendezés antennájának helye | 4.2.2. | Kinematikus úrszelvény | A nagysebességű vasúti rendszerre vonatkozó ÁME A hagyományos vasúti rendszerre vonatkozó ÁME A mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME A teherkocsikra vonatkozó ÁME | 4.2.3.1. 4.2.3.1. 4.2.3.1. Nincs |
| A fedélzeti ETCS funkciók izolálása | 4.2.2. | Üzemeltetési szabályok | A nagysebességű vasúti rendszerre vonatkozó ÁME A hagyományos vasúti rendszerre vonatkozó ÁME A mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME A teherkocsikra vonatkozó ÁME | 4.2.7.9.1. 4.2.12.3. 4.2.12.3. Nincs |
| Adatátviteli interfészek | 4.2.2. | Megfigyelési és diagnosztikai koncepciók | A nagysebességű vasúti rendszerre vonatkozó ÁME A hagyományos vasúti rendszerre vonatkozó ÁME A mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME A teherkocsikra vonatkozó ÁME | 4.2.7.10. 4.2.1.1. 4.2.1.1. Nincs |

| Interfész a járművekre vonatkozó ÁME-kkel | | | | |
|---|---------|--|---|--------------------------|
| Hivatkozás az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME-re | | Hivatkozás a járművekre vonatkozó ÁME-re | | |
| Paraméter | Pont | Paraméter | | Pont |
| A pálya menti ellenőrző-irányító és jelző eszközök láthatósága | 4.2.15. | Kilátás Fényszórók | A nagysebességű vasúti rendszerre vonatkozó ÁME | 4.2.7.4.1.1. |
| | | | A hagyományos vasúti rendszerre vonatkozó ÁME | 4.2.7.1.1. |
| | | | A mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME | 4.2.7.1.1. |
| | | | A teherkocsikra vonatkozó ÁME | Nincs |
| | | A vezető külső látómezője | A nagysebességű vasúti rendszerre vonatkozó ÁME | 4.2.2.6. b) 4.2.2.7. |
| | | | A hagyományos vasúti rendszerre vonatkozó ÁME: | 4.2.9.1.3.1. 4.2.9.2. |
| | | | A mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME | 4.2.9.1.3.1. 4.2.9.2. |
| | | | A teherkocsikra vonatkozó ÁME | Nincs |
| Interfész a joghatású adatrögzítéshez | 4.2.14. | Adatrögzítő berendezés | A nagysebességű vasúti rendszerre vonatkozó ÁME | 4.2.7.10. |
| | | | A hagyományos vasúti rendszerre vonatkozó ÁME | 4.2.9.6. |
| | | | A mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME | 4.2.9.6. |
| | | | A teherkocsikra vonatkozó ÁME | Nincs |
| A jármű berendezéseinek adott parancsok | 4.2.2. | Fázisfelkülönítés | A nagysebességű vasúti rendszerre vonatkozó ÁME | 4.2.8.3.6.7. |
| | 4.2.3. | | A hagyományos vasúti rendszerre vonatkozó ÁME | 4.2.8.2.9.8. |
| | | | A mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME | 4.2.8.2.9.8. |
| | | | A teherkocsikra vonatkozó ÁME | Nincs |
| Vészfékezési utasítás | 4.2.2. | Vészfékezési utasítás | A nagysebességű vasúti rendszerre vonatkozó ÁME | Nincs |
| | | | A hagyományos vasúti rendszerre vonatkozó ÁME | 4.2.4.4.1. |
| | | | A mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME | 4.2.4.4.1. |
| | | | A teherkocsikra vonatkozó ÁME | Nincs |
| Berendezések felépítése | 4.2.16. | Az anyagokra vonatkozó követelmények | A nagysebességű vasúti rendszerre vonatkozó ÁME | 4.2.7.2.2. |
| | | | A hagyományos vasúti rendszerre vonatkozó ÁME | 4.2.10.2.1. |
| | | | Mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME | 4.2.10.2.1. |
| | | | A teherkocsikra vonatkozó ÁME | Nincs |

(1) A nagysebességű vasúti rendszerre vonatkozó ÁME: a Bizottság 2008. február 21-i 2008/232/EK határozata a nagysebességű transeurópai vasúti rendszer járművek alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról.

(2) A hagyományos vasúti rendszerre vonatkozó ÁME: A Bizottság 2011/291/EU határozata (2011. április 26.) a hagyományos transeurópai vasúti rendszer »mozdonyok és személyszállító járművek« jármű-alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról.

(3) 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.

(4) 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.”

d) a 4.3.4. pontban a „fázishatárok” kifejezés helyébe a „fázishatárok közötti szakaszok” kifejezés lép;

(23) a 4.4. pontban a „forgalmi műveletekre és a forgalomirányításra vonatkozó ÁME” szövegrész helyébe a „forgalmi szolgálatra és forgalomirányításra vonatkozó ÁME” szöveg lép;

(24) a 4.5.1. pont az (1) pont végén a következő szöveggel egészül ki: „a berendezés hibáinak kijavításához lásd a 6.5. pontot;”;

(25) a 4.8. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.8. Nyilvántartások

Az (EU) 2016/797 irányelv 48. és 49. cikke szerinti nyilvántartások számára rendelkezésre bocsátandó adatokról a 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozat (*), valamint az (EU) 2019/777 bizottsági végrehajtási rendelet (**) rendelkezik.

(*) A Bizottság 2011/665/EU végrehajtási határozata (2011. október 4.) az engedélyezett vasúti jármű-típusok európai nyilvántartásáról (HL L 264., 2011.10.8., 32. o.).

(**) 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 (HL L 139 I, 2019.5.27., 312. o.);

(26) a 4.8. pont után a szöveg a következő új 4.9. ponttal egészül ki:

„4.9. Az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzése az engedélyezett járművek használata előtt

A vasúttársaság által az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzése céljából használandó, fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó paraméterek az (EU) 2019/773 bizottsági végrehajtási rendelet (*) D1. függelékében kerülnek leírásra.

(*) A Bizottság (EU) 2019/773 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az Európai Unió vasúti rendszerének forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 2012/757/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 139 I, 2019.5.27., 5. o.);

(27) az 5.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„5.1. Fogalom meghatározások

Az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkének 7. pontja szerint a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszer-elemek »a berendezések olyan elemi összetevői, összetevőcsoportjai, szerkezeti részegységei vagy egésze, amelyeket beszereltek vagy beszerelni terveznek a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát közvetlenül vagy közvetve meghatározó valamely alrendszerbe, és amelyek magukban foglalják mind a materiális, mind pedig az immateriális javakat«.

(28) az 5.2.2. pont a végén a következő új bekezdéssel egészül ki:

„A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszer-elemek belső interfészeinek a 4. fejezet szerinti alapvető paramétereknek való megfelelését nem kell ellenőrizni. Ellenőrizni kell azonban, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszer-elemek külső interfészei megfelelnek-e e külső interfészekre vonatkozó követelményekkel kapcsolatos alapvető paramétereknek.”;

(29) az 5.3. pont a következőképpen módosul:

a) az 5.1.a. táblázat helyébe a következő lép:

„5.1.a. táblázat

Átjárhatóságot lehetővé tevő alapvető rendszer-elemek a fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerben

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|----------------------------------|---|---|
| N | Átjárhatósági rendszer-elem (IC) | Jellemzők | Speciális követelmények, amelyeket a 4. fejezetre történő hivatkozással igazolni kell |
| 1 | Fedélzeti ETCS | Megbízhatóság, rendelkezésre állás, fenntarthatóság, biztonság (RAMS) | 4.2.1. 4.5.1. |
| | | Fedélzeti ETCS funkciók (kivéve az útmérést) | 4.2.2. |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| N | Átjárhatósági rendszerelem (IC) | Jellemzők | Speciális követelmények, amelyeket a 4. fejezetre történő hivatkozással igazolni kell |
| | | <p>Az ETCS és a GSM-R légrés</p> <ul style="list-style-type: none"> — RBC (rádiós adatátvitel választható) — Mozdonyrádió (funkció választható) — Eurobalíz-légrés — Euroloop-légrés (funkció választható) | <p>4.2.5.</p> <p>4.2.5.1.</p> <p>4.2.5.1.</p> <p>4.2.5.2.</p> <p>4.2.5.3.</p> |
| | | <p>Interfészek</p> <ul style="list-style-type: none"> — STM (a »K« interfész telepítése választható) — Kizárólag adatátvitelre szolgáló GSM-R ETCS rádió — Útmérés — Kulcsmenedzsment rendszer — ETCS ID kezelés — ETCS járművezető és gép közötti kapcsolat — Vonatinterfész — Fedélzeti rögzítőberendezés | <p>4.2.6.1.</p> <p>4.2.6.2.</p> <p>4.2.6.3.</p> <p>4.2.8.</p> <p>4.2.9.</p> <p>4.2.12.</p> <p>4.2.2.</p> <p>4.2.14.</p> |
| | | Berendezések felépítése | 4.2.16. |
| 2 | Útmérő berendezések | <p>Megbízhatóság, rendelkezésre állás, fenntarthatóság, biztonság (RAMS)</p> <p>A fedélzeti ETCS funkciója: csak útmérés</p> <p>Interfészek</p> <ul style="list-style-type: none"> — Fedélzeti ETCS <p>Berendezések felépítése</p> | <p>4.2.1.</p> <p>4.5.1.</p> <p>4.2.2.</p> <p>4.2.6.3.</p> <p>4.2.16.</p> |
| 3 | Külső STM interfésze | <p>Interfészek</p> <ul style="list-style-type: none"> — Fedélzeti ETCS | 4.2.6.1. |
| 4 | GSM-R mozdonyrádió Megjegyzés: A SIM-kártya, az antenna, a vezetékek és a szűrők nem képezik az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem részét. | <p>Megbízhatóság, rendelkezésre állás, fenntarthatóság (RAM)</p> <p>Alapvető kommunikációs funkciók</p> <p>Hang- és üzemi kommunikációs alkalmazások</p> <p>Interfészek</p> <ul style="list-style-type: none"> — GSM-R-légrés — GSM-R járművezető és gép közötti kapcsolat <p>Berendezések felépítése</p> | <p>4.2.1.2.</p> <p>4.5.1.</p> <p>4.2.4.1.</p> <p>4.2.4.2.</p> <p>4.2.5.1.</p> <p>4.2.13.</p> <p>4.2.16.</p> |
| 5 | Kizárólag adatátvitelre szolgáló GSM-R ETCS rádió Megjegyzés: A SIM-kártya, az antenna, a vezetékek és a szűrők nem képezik az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem részét. | <p>Megbízhatóság, rendelkezésre állás, fenntarthatóság (RAM)</p> <p>Alapvető kommunikációs funkciók</p> <p>ETCS adatkommunikációs alkalmazások</p> | <p>4.2.1.2.</p> <p>4.5.1.</p> <p>4.2.4.1.</p> <p>4.2.4.3.</p> |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|--|---|---|
| N | Átjárhatósági rendszerelem (IC) | Jellemzők | Speciális követelmények, amelyeket a 4. fejezetre történő hivatkozással igazolni kell |
| | | Interfészek — Fedélzeti ETCS — GSM-R-légrés | 4.2.6.2. 4.2.5.1. |
| | | Berendezések felépítése | 4.2.16. |
| 6 | GSM-R SIM-kártya Megjegyzés: A GSM-R hálózat üzemeltetőjének feladata, hogy a vasúti társaságok számára biztosítsa a GSM-R terminálberendezésbe helyezendő SIM-kártyákat. | Alapvető kommunikációs funkciók | 4.2.4.1. |
| | | Berendezések felépítése | 4.2.16.” |

b) az 5.1.b. táblázat helyébe a következő lép:

„5.1.b. táblázat

Fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeinek csoportjai

Ez a táblázat példa a struktúra bemutatására. Egyéb csoportosítást is lehet alkalmazni.

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|--|--|---|
| N | Az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek csoportja | Jellemzők | Speciális követelmények, amelyeket a 4. fejezetre történő hivatkozással igazolni kell |
| 1 | Fedélzeti ETCS Útmérő berendezések | Megbízhatóság, rendelkezésre állás, fenntarthatóság, biztonság (RAMS) | 4.2.1. 4.5.1. |
| | | A fedélzeti ETCS funkció | 4.2.2. |
| | | Az ETCS és a GSM-R légrés — RBC (rádiós adatátvitel választható) — Mozdonyrádió (funkció választható) — Eurobalíz-légrés — Euroloop-légrés (funkció választható) | 4.2.5. 4.2.5.1. 4.2.5.1. 4.2.5.2. 4.2.5.3. |
| | | Interfészek — STM (a »K« interfész telepítése választható) — Kizárólag adatátvitelre szolgáló GSM-R ETCS rádió — Kulcsmenedzsment rendszer — ETCS-ID menedzsment — ETCS járművezető és gép közötti kapcsolat — Vonatinterfész — Fedélzeti rögzítőberendezés | 4.2.6.1. 4.2.6.2. 4.2.8. 4.2.9. 4.2.12. 4.2.2. 4.2.14. |
| | | Berendezések felépítése | 4.2.16.” |

c) az 5.2.a. táblázat helyébe a következő lép:

„5.2.a. táblázat

Átjárhatóságot lehetővé tevő alapvető rendszerelemek a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerben

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---------------------------------|---|---|
| N | Átjárhatósági rendszerelem (IC) | Jellemzők | Speciális követelmények, amelyeket a 4. fejezetre történő hivatkozással igazolni kell |
| 1 | RBC | Megbízhatóság, rendelkezésre állás, fenntarthatóság, biztonság (RAMS) | 4.2.1. 4.5.1. |
| | | Pálya menti ETCS-funkciók (kivéve eurobalíz, rádiós infill betöltés és Euroloop útján folytatott kommunikáció) | 4.2.3. |
| | | ETCS és GSM-R légrés interfészek: csak rádiókommunikáció a vonattal | 4.2.5.1. |
| | | Interfészek — Szomszédos RBC — Adatátviteli rádiós kommunikáció — Kulcsmenedzsment rendszer — ETCS-ID menedzsment | 4.2.7.1., 4.2.7.2. 4.2.7.3. 4.2.8. 4.2.9. |
| | | Berendezések felépítése | 4.2.16. |
| 2 | Mozdonyrádió | Megbízhatóság, rendelkezésre állás, fenntarthatóság, biztonság (RAMS) | 4.2.1. 4.5.1. |
| | | Pálya menti ERTMS-/ETCS-funkciók (kivéve Euroloop, valamint 2. és 3. szintű funkciók útján történő kommunikáció) | 4.2.3. |
| | | ETCS és GSM-R légrés interfészek: csak rádiókommunikáció a vonattal | 4.2.5.1. |
| | | Interfészek — Adatátviteli rádiós kommunikáció — Kulcsmenedzsment rendszer — ETCS-ID menedzsment — Biztosítóberendezés és LEU | 4.2.7.3. 4.2.8. 4.2.9. 4.2.3. |
| | | Berendezések felépítése | 4.2.16. |
| 3 | Eurobalíz | Megbízhatóság, rendelkezésre állás, fenntarthatóság, biztonság (RAMS) | 4.2.1. 4.5.1. |
| | | ETCS és GSM-R légrés interfészek: csak eurobalíz-kommunikáció a vonattal | 4.2.5.2. |
| | | Interfészek — LEU – eurobalíz | 4.2.7.4. |
| | | Berendezések felépítése | 4.2.16. |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---------------------------------|--|---|
| N | Átjárhatósági rendszerelem (IC) | Jellemzők | Speciális követelmények, amelyeket a 4. fejezetre történő hivatkozással igazolni kell |
| 4 | Euroloop | Megbízhatóság, rendelkezésre állás, fenntarthatóság, biztonság (RAMS) | 4.2.1. 4.5.1. |
| | | ETCS és GSM-R légrés interfészek: csak Euroloop-kommunikáció a vonattal | 4.2.5.3. |
| | | Interfészek — LEU – Euroloop | 4.2.7.5. |
| | | Berendezések felépítése | 4.2.16. |
| 5 | LEU Eurobalíz | Megbízhatóság, rendelkezésre állás, fenntarthatóság, biztonság (RAMS) | 4.2.1. 4.5.1. |
| | | Pálya menti ETCS-funkciók (kivéve rádiós infill, Euroloop, valamint 2. és 3. szintű funkciók útján történő kommunikáció) | 4.2.3. |
| | | Interfészek — LEU – eurobalíz | 4.2.7.4. |
| | | Berendezések felépítése | 4.2.16. |
| 6 | LEU Euroloop | Megbízhatóság, rendelkezésre állás, fenntarthatóság, biztonság (RAMS) | 4.2.1. 4.5.1. |
| | | Pálya menti ETCS-funkciók (a rádiós infill, eurobalíz, valamint 2. és 3. szintű funkciók útján történő kommunikáció kivételével) | 4.2.3. |
| | | Interfészek — LEU – Euroloop | 4.2.7.5. |
| | | Berendezések felépítése | 4.2.16. |
| 7 | Tengelyszámláló | Pálya menti vonatérzékelő rendszerek (csak a tengelyszámlálókkal kapcsolatos paraméterek) | 4.2.10. |
| | | Elektromágneses összeegyeztethetőség (csak a tengelyszámlálókkal kapcsolatos paraméterek) | 4.2.11. |
| | | Berendezések felépítése | 4.2.16.” |

(30) a 6.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.1. **Bevezetés**

6.1.1. *Általános elvek*

6.1.1.1. Az alapvető paraméterek betartása

Az ezen ÁME 3. fejezetében megállapított alapkövetelmények teljesülését a 4. fejezetben meghatározott alapvető paramétereknek való megfelelés biztosítja.

Ezt a megfelelést a következőkkel kell igazolni:

- (1) az 5. fejezetben meghatározott, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségének vizsgálata (lásd a 6.2.1., a 6.2.2., a 6.2.3., a 6.2.4. pontot),
- (2) az alrendszerek hitelesítése (lásd a 6.3 és a 6.4. pontot).

6.1.1.2. Nemzeti szabályok révén teljesített alapkövetelmények

Bizonyos esetekben egyes alapkövetelményeket a nemzeti szabályok szerint lehet teljesíteni, a következők miatt:

- (1) B. osztályú rendszerek vannak használatban,
- (2) nyitott kérdések vannak az ÁME-ben,
- (3) az ÁME-k nem alkalmazandók (eltérések) az (EU) 2016/797 irányelv 7. cikke értelmében,
- (4) a 7.6. pontban leírt különleges esetek.

Ilyen esetekben az említett szabályoknak való megfelelés vizsgálatát az érintett tagállam felelőssége alatti eljárásokkal összhangban kell elvégezni, a bejelentett eljárások szerint. Lásd a 6.4.2. pontot.

6.1.1.3. Az ÁME követelményeinek részleges teljesítése

Tekintettel annak ellenőrzésére, hogy biztosított-e az alapkövetelmények teljesülése az alapvető paramétereknek való megfelelés révén, és az ezen ÁME 7. fejezetében meghatározott kötelezettségek sérelme nélkül, azon ellenőrző-irányító és jelző, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek és alrendszerek tekintetében, amelyek nem alkalmazzák teljeskörűen a 4. fejezetben meghatározott funkciókat, teljesítményjellemzőket és interfészeket (ideértve az A. melléklet szerinti előírásokat is), csak az alábbi feltételekkel adhatók ki és használhatók EK-megfelelési tanúsítványok, illetve hitelesítési tanúsítványok:

- (1) A pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó EK-hitelesítés kérelmezője felel annak eldöntéséért, hogy mely funkciókat, teljesítményjellemzőket és interfészeket alkalmazzák a szolgáltatás céljának eléréséhez, biztosítva, hogy a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerekre ne alkalmazzanak az ÁME-nek ellentmondó vagy azon túlmutató követelményeket.
- (2) Azon fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek üzemeltetése tekintetében, amelyek nem alkalmazzák teljeskörűen az ezen ÁME-ben előírt funkciókat, teljesítményjellemzőket és interfészeket, olyan feltételek és felhasználási határértékek határozhatók meg, amelyek a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerekkel való összeegyeztethetőséggel és/vagy biztonságos integrációval kapcsolatosak. A bejelentett szervezetek megfelelő uniós jogszabályokban és kapcsolódó dokumentumokban rögzített feladatkörének sérelme nélkül, az EK-hitelesítés kérelmezője felel annak biztosításáért, hogy a műszaki dokumentáció tartalmazzon minden olyan adatot (*), amely szükséges ahhoz, hogy az üzemeltető beazonosítsa az említett feltételeket és felhasználási határértékeket.
- (3) Azon ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek esetében, amelyek nem alkalmazzák teljeskörűen az ezen ÁME-ben előírt funkciókat, teljesítményjellemzőket és interfészeket, az engedélyező szerv megfelelő indoklással elutasíthatja az üzembe helyezés vagy forgalomba hozatal engedélyezését vagy az üzemeltetés tekintetében feltételeket vagy felhasználási határértékeket határozhat meg.

Amennyiben az ellenőrző-irányító és jelző rendszer valamely átjárhatósági rendszereleme vagy alrendszere nem alkalmazza teljeskörűen az ezen ÁME-ben előírt funkciókat, teljesítményjellemzőket és interfészeket, a 6.4.3. pont előírásait kell alkalmazni.

6.1.2. Az ETCS és a GSM-R tesztelésére vonatkozó alapelvek

6.1.2.1. Alapelv

Az elv az, hogy az EK-hitelesítési nyilatkozattal rendelkező fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer minden, EK-hitelesítési nyilatkozattal rendelkező pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerrel együtt tud működni az ezen ÁME-ben meghatározott feltételek szerint, további hitelesítés nélkül.

Ezen elv érvényesülését a következők könnyítik meg:

- (1) a fedélzeti és a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek tervezésére és felszerelésére vonatkozó szabályok;
- (2) tesztelési előírások annak bizonyítására, hogy a fedélzeti és a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek megfelelnek az ezen ÁME-ben megállapított követelményeknek, és kölcsönösen összeegyeztethetők.

6.1.2.2. Üzemeltetési tesztforgatókönyvek

Ezen ÁME alkalmazásában »üzemeltetési tesztforgatókönyvön« az ellenőrző-irányító és jelző alrendszer-ekhez kapcsolódó vagy azokat befolyásoló, pálya menti és fedélzeti események (például üzenet küldése/fogadása, a sebességhatár túllépése, az üzemeltető által végzett cselekvések) sorozata és az egyes események között eltelt idő leírása értendő; e leírás célja a vasúti rendszer tervezett módon történő működésének vizsgálata az ETCS és a GSM-R szempontjából releváns helyzetekben (például: a vonat berendezésekkel felszerelt területre való belépése, a vonat aktív állapotba hozása, megálláskor egy adott jelzés kikapcsolása).

Az üzemeltetési tesztforgatókönyvek az adott projektre vonatkozóan elfogadott műszaki tervezési szabályokon alapulnak.

Arról, hogy az éles helyzetben történő megvalósítás megfelel-e az üzemeltetési tesztforgatókönyvnek, könnyen hozzáférhető interfészekről (lehetőleg az ezen ÁME-ben meghatározott szabványos interfészekről) történő adatgyűjtéssel lehet meggyőződni.

6.1.2.3. Az üzemeltetési tesztforgatókönyvekre vonatkozó követelmények

Az ETCS- és GSM-R pálya menti részeire vonatkozó műszaki tervezési szabályoknak, valamint az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerekhez kapcsolódó üzemeltetési tesztforgatókönyveknek elegendőnek kell lenniük ahhoz, hogy le lehessen írni a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerhez kapcsolódó, rendes és meghatározott korlátozott üzemmódú helyzetekben előadódó valamennyi releváns műveletet; továbbá:

- (1) összhangban kell lenniük az ezen ÁME-ben említett előírásokkal;
- (2) azon kell alapulniuk, hogy a pálya menti alrendszerrel együttműködő fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek funkciói, interfészei és teljesítménye összhangban legyen ezen ÁME követelményeivel;
- (3) azonosaknak kell lenniük azokkal a szabályokkal és forgatókönyvekkel, amelyeket a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer EK-hitelesítése során használtak annak ellenőrzésére, hogy a végrehajtott funkciók, interfészek és teljesítmények képesek-e biztosítani, hogy a rendszer tervezett működése – a fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer megfelelő módozataival, illetve szintjei és módozatai közötti váltásokkal együtt – megfelelő legyen.

6.1.2.4. Az ETCS-rendszer kompatibilitására vonatkozó követelmények

Az Ügynökség műszaki dokumentumban állapítja meg és kezeli egy fedélzeti alrendszernek a pálya menti alrendszerrel való műszaki összeegyeztethetőségének igazolására szolgáló ellenőrzéseket.

A pályahálózat-működtetők – hálózataik ETCS-beszállítóinak támogatásával – legkésőbb 2020. január 16-ig benyújtják az Ügynökségnek a hálózatukon végzett szükséges (4.2.17. pont szerint meghatározott) ellenőrzések meghatározását.

A pályahálózat-működtetők az infrastruktúra-nyilvántartás ESC-típusainak megfelelően sorolják be az ETCS-vonalakat.

Ha hálózatukkal kapcsolatban az említett ellenőrzések tekintetében bármilyen változtatás történik, a pályahálózat-működtetők azt az Ügynökség elé terjesztik. Az Ügynökség 5 munkanapon belül frissíti a technikai dokumentumot.

6.1.2.5. A rádiórendszer kompatibilitására vonatkozó követelmények

Az Ügynökség műszaki dokumentumban állapítja meg és kezeli egy fedélzeti alrendszernek a pálya menti alrendszerrel való műszaki összeegyeztethetőségének igazolására szolgáló ellenőrzéseket.

A pályahálózat-működtetők – hálózataik GSM-R-beszállítóinak támogatásával – legkésőbb 2020. január 16-ig benyújtják az Ügynökségnek a hálózatukon végzett szükséges (4.2.17. pont szerint meghatározott) ellenőrzések meghatározását.

A pályahálózat-működtetők az infrastruktúra-nyilvántartásban hangalapú RSC-típusoknak és – adott esetben – ETCS-adatoknak megfelelően sorolják be vonalaikat.

Ha hálózatukkal kapcsolatban az említett ellenőrzések tekintetében bármilyen változtatás történik, a pályahálózat-működtetők azt az Ügynökség elé terjesztik. Az Ügynökség 5 munkanapon belül frissíti a technikai dokumentumot.

(*) Az ezen adatok rendelkezésre bocsátásához használatos sablont az alkalmazási útmutató határozza meg.;

(31) a 6.2. pont a következőképpen módosul:

- a) a 6.2.1. pontban „a 2008/57/EK irányelv 13. cikkének (1) bekezdése és IV. melléklete” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 10. cikkének (1) bekezdése és 9. cikkének (2) bekezdése” hivatkozás lép;
- b) a 6.1. táblázat helyébe a következő szöveg lép:

„6.1. táblázat

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek vagy rendszerelem-csoportok megfelelő-ségértékelésére vonatkozó követelmények

| N | Szempont | A vizsgálat tárgya | Alátámasztó bizonyítékok |
|---|---|--|---|
| 1 | Funkciók, interfészek és teljesítmények | Annak ellenőrzése, hogy az 5. fejezet megfelelő táblázatában említett alapvető paraméterekben leírt kötelező funkciók és interfészek közül melyeket telepítettek, és hogy ezek megfelelnek-e ezen ÁME követelményeinek. | Tervdokumentáció, valamint vizsgálati esetek és tesztsorozat végrehajtása az 5. fejezet megfelelő táblázatában említett alapvető paraméterekben leírtaknak megfelelően. |
| | | Annak ellenőrzése, hogy az 5. fejezet megfelelő táblázatában említett alapvető paraméterekben leírt opcionális funkciók és interfészek közül melyeket telepítettek, és hogy ezek megfelelnek-e ezen ÁME követelményeinek. | Tervdokumentáció, valamint vizsgálati esetek és tesztsorozat végrehajtása az 5. fejezet megfelelő táblázatában említett alapvető paraméterekben leírtaknak megfelelően. |
| | | Annak ellenőrzése, hogy az ezen ÁME-ben meg nem határozott kiegészítő funkciók és interfészek közül melyeket telepítettek, és hogy ezek nem összeegyeztethetetlenek az ezen ÁME-ben meghatározott, megvalósított funkciókkal. | Hatásvizsgálat |
| 2 | Berendezések felépítése | A kötelező környezeti feltételek teljesítésének ellenőrzése az 5. fejezet megfelelő táblázatában említett alapvető paraméterekben meghatározott esetekben. | Az alkalmazott anyagokra vonatkozó dokumentáció, és adott esetben tesztek az 5. fejezet megfelelő táblázatában említett alapvető paraméterekben meghatározott követelmények teljesítésének biztosítása érdekében. |
| | | Továbbá annak ellenőrzése, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszer elemek megfelelően működnek-e olyan környezeti feltételek mellett, amelyekre tervezték őket. | Tesztek a kérelmező előírásai szerint |
| 3 | Megbízhatóság, rendelkezésre állás, fenntarthatóság, biztonság (RAMS) | <p>Az 5. fejezet megfelelő táblázatában említett alapvető paraméterekben meghatározott biztonsági követelmények teljesítésének ellenőrzése, azaz</p> <ol style="list-style-type: none"> teljesítésre kerül-e a véletlenszerű hibák mennyiségi elfogadható kockázati aránya képes-e a fejlesztési folyamat kimutatni és megszüntetni a rendszerszintű hibákat | <ol style="list-style-type: none"> A véletlenszerű hibák elfogadható kockázati arányának kiszámítása megbízhatósági adatokra támaszkodva 1. A gyártó által a tervezés, a gyártás és a tesztelés során végrehajtott minőség- és biztonságirányítás megfelel az elismert szabványok egyikének (lásd a megjegyzést). 2. A szoftverfejlesztési életciklus, a hardverfejlesztési életciklus, valamint a hardver és a szoftver integrációja elismert szabványnak megfelelően zajlott (lásd a megjegyzést). |

| N | Szempont | A vizsgálat tárgya | Alátámasztó bizonyítékok |
|---|----------|--|--|
| | | | <p>2.3. A biztonsági hitelesítés és engedélyezés elismert szabványnak megfelelően történt (lásd a megjegyzést), és megfelel az 5. fejezet megfelelő táblázatában említett alapvető paraméterekben meghatározott biztonsági követelményeknek.</p> <p>2.4. A funkcionális és műszaki biztonsági követelmények (megfelelő működés üzemzavar nélküli feltételek mellett, üzemzavarok és a külső befolyásoló tényezők hatása) hitelesítése elismert szabvány alapján történik (lásd a megjegyzést).</p> <p>Megjegyzés: A szabványnak legalább a következő követelményeknek kell eleget tennie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. meg kell felelnie a 402/2013/EU rendelet I. mellékletének 2.3.2. pontjában meghatározott magatartási kódexre vonatkozó követelményeknek. 2. A vasúti ágazaton belül széles körben elismertnek kell lennie. Ellenkező esetben meg kell indokolni az adott szabvány használatát, és a szabványt a bejelentett szervezetnek elfogadhatónak kell nyilvánítania. 3. Az értékelés alatt álló rendszeren belül a vizsgált veszélyek ellenőrzése tekintetben relevánsnak kell lennie. 4. Nyilvánosan hozzáférhetőnek kell lennie minden olyan szereplő számára, aki használni kívánja. |
| 4 | | A kérelmező által megadott (a véletlenszerű hibákra vonatkozó) mennyiségi megbízhatósági célok teljesülésének ellenőrzése. | Számítások |
| 5 | | A rendszerszintű hibák megszüntetése | <p>A berendezések tesztelése (az átjárhatósági rendszerelem egésze vagy külön-külön a részszerkezetek) üzemeltetési feltételek mellett, és hibák jelentkezése esetén azok javítása.</p> <p>A tanúsítványt kísérő dokumentáció ismerteti, hogy mely hitelesítésekre került sor, mely szabványok kerültek alkalmazásra, és mely kritériumok alapján minősülnek a tesztek teljesítettnek (a kérelmező döntése szerint).</p> |
| 6 | | A karbantartási követelmények teljesülésének ellenőrzése – 4.5.1. pont | Okirat-ellenőrzés” |

c) a 6.2.4.1. (2) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(2) ezekre a tesztekre olyan laboratóriumban került-e sor, amely a 765/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek (*) és az A. melléklet A.4. táblázatában említett szabványoknak megfelelően akkreditációval rendelkezik arra, hogy az A. melléklet 4.2.2.c. pontjában meghatározott tesztfelépítés és eljárások szerint tesztelést végezzen.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 765/2008/EK rendelete (2008. július 9.) a termékek forgalmazása tekintetében az akkreditálás és piacfelügyelet előírásainak megállapításáról és a 339/93/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 218., 2008.8.13., 30. o.)”

d) a 6.2.5. és a 6.2.6. pontot el kell hagyni;

(32) a 6.3. pont a következőképpen módosul:

a) a 6.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.3.1. Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek értékelési eljárásai

Ez a pont a fedélzeti, illetve a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerekre vonatkozó EK-hitelesítési nyilatkozatokkal foglalkozik.

A kérelmező kérésére a bejelentett szervezet elvégzi a fedélzeti vagy pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer EK-hitelesítését az (EU) 2016/797 irányelv IV. mellékletével összhangban.

A kérelmező elkészíti a fedélzeti vagy a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó EK-hitelesítési nyilatkozatot az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkének (1) és (9) bekezdésével összhangban.

Az EK-hitelesítési nyilatkozat tartalmának meg kell felelnie az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikke (9) bekezdésének.

Az értékelési eljárást a 6.3.2. pontban (Ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek moduljai) meghatározott modulok felhasználásával kell végrehajtani.

A fedélzeti, illetve pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó EK-hitelesítési nyilatkozatokat a megfelelőségi tanúsítványokkal együtt elegendőnek kell tekinteni az alrendszerek ezen ÁME-ben meghatározott feltételek szerinti összeegyeztethetőségének biztosítására.”;

b) a 6.3.2.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.3.2.3. Modulok használatának feltételei a fedélzeti és a pálya menti alrendszerekhez

Hivatkozással az SB-modul 4.2. pontjára (típusvizsgálat), a tervezést felül kell vizsgálni.

Hivatkozással az SH1-modul 4.2. pontjára (a teljes minőségirányítási rendszeren és konstrukcióvizsgálaton alapuló megfelelőségértékelési eljárás), szükséges egy további típusvizsgálat elvégzése.”;

c) a 6.3.3. pontban a 6.2. táblázat helyébe a következő lép:

„6.2. táblázat

A fedélzeti alrendszerre vonatkozó megfelelőségértékelési követelmények

| N | Szempon | A vizsgálat tárgya | Alátámasztó bizonyítékok |
|---|--|---|-------------------------------------|
| 1 | A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek használata | <p>Annak ellenőrzése, hogy az alrendszerbe beépítendő, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek rendelkeznek-e EK-megfelelőségi nyilatkozattal és megfelelő tanúsítvánnyal.</p> <p>Az alrendszert egy ezen ÁME követelményeinek megfelelő SIM-kártyával ellenőrizni kell. A SIM-kártyának egy másik olyan kártyával való lecserélése, amely szintén megfelel ennek az ÁME-nek, nem minősül az alrendszer módosításának.</p> | A dokumentumok megléte és tartalma |
| | | A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek használatára vonatkozó feltételek és felhasználási határértékek összevetése az alrendszer és a környezet jellemzőivel. | Elemzés okirat-ellenőrzéssel |
| | | Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME-nek az alrendszer EK-hitelesítésére alkalmazott változatától eltérő változata szerint tanúsított és/vagy az alrendszer EK-hitelesítésére alkalmazott előírásomagtól eltérő előírásomag szerint tanúsított kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek esetében ellenőrizni kell, hogy a tanúsítvány továbbra is biztosítja-e, hogy az alrendszer megfeleljen a mindenkor hatályos ÁME követelményeinek. | Hatásvizsgálat okirat-ellenőrzéssel |

| N | Szempon | A vizsgálat tárgya | Alátámasztó bizonyítékok |
|---|---|---|---|
| 2 | Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek beépítése az alrendszerbe | Az alrendszer belső interfészeinek helyes felszerelésére és működésére vonatkozó ellenőrzés – a 4.2.6. pont szerinti alapvető paraméter. | Az előírásoknak megfelelő ellenőrzés |
| | | Annak ellenőrzése, hogy az (ezen ÁME-ben meg nem határozott) kiegészítő funkciók nincsenek-e kihatással a kötelező funkciókra. | Hatásvizsgálat |
| | | Annak ellenőrzése, hogy az ETCS-ID-kben meghatározott értékek a megengedett tartományban vannak-e, illetve ha ezen ÁME egyedi értéket ír elő, akkor megfelelnek-e annak az értéknek – a 4.2.9. pont szerinti alapvető paraméter. | Tervezési előírások ellenőrzése |
| 3 | Integráció járművekkel | A berendezések helyes felszerelésének ellenőrzése – a 4.2.2., 4.2.4., 4.2.14. pont szerinti alapvető paraméter – és a berendezés felszerelésének a gyártó által meghatározott feltételei. | Az ellenőrzések eredményei (az alapvető paraméterekben említett előírások és a gyártó felszerelésre vonatkozó utasításai szerint). |
| | | Annak ellenőrzése, hogy a fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer összeegyeztethető-e a járműkörnyezettel – a 4.2.16. pont szerinti alapvető paraméter. | Okirat-ellenőrzés (a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek tanúsítványainak és a lehetséges beépítési módszereknek az összevetése a járművek jellemzőivel). |
| | | Annak ellenőrzése, hogy a paraméterek (például a fékezési paraméterek) beállítása megfelelő-e, és azok a megengedett tartományban vannak-e. | Okirat-ellenőrzés (a paraméterek értékeinek az összevetése a járművek jellemzőivel) |
| 4 | Integráció B. osztályú rendszerekkel | Annak ellenőrzése, hogy a külső STM az ÁME-nek megfelelő interfészekkel csatlakozik-e a fedélzeti ETCS-berendezéshez. | Nem szükséges vizsgálatot végrehajtani: a szabványos interfész vizsgálata már megtörtént a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem szintjén. Működését már a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek alrendszerbe történő beépítésekor megvizsgálták. |
| | | Annak ellenőrzése, hogy a fedélzeti ETCS-berendezésekben telepített B. osztályú funkciók – a 4.2.6.1. pont szerinti alapvető paraméter – nem támasztanak további követelményeket a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerrel szemben az átmenet miatt. | Nem szükséges vizsgálatot végrehajtani: minden vizsgálatra sor került a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem szintjén. |
| | | Annak ellenőrzése, hogy a fedélzeti ETCS-berendezésekhez nem csatlakozó, különálló, B. osztályú berendezések – a 4.2.6.1. pont szerinti alapvető paraméter – nem támasztanak további követelményeket a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerrel szemben az átmenet miatt. | Nem szükséges vizsgálatot végrehajtani: nincs interfész ⁽¹⁾ |
| | | Annak ellenőrzése, hogy a fedélzeti ETCS-berendezésekhez az ÁME-nek (részben) meg nem felelő interfészekkel csatlakozó, különálló, B. osztályú berendezések – a 4.2.6.1. pont szerinti alapvető paraméter – nem támasztanak további követelményeket a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerrel szemben az átmenetek miatt. Annak ellenőrzése továbbá, hogy az ETCS-funkciókat mindez nem érinti-e. | Hatásvizsgálat |
| 5 | Integráció pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerekkel | Eurobalíz-telegramok olvashatóságának ellenőrzése (ez a vizsgálat az antenna megfelelő felszerelésének ellenőrzésére terjed ki. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek szintjén már elvégzett vizsgálatokat nem kell megismételni) – a 4.2.5. pont szerinti alapvető paraméter. | Hitelesített eurobalíz használatának vizsgálata: az alátámasztó bizonyíték a telegram megfelelő olvashatósága. |

| N | Szempon | A vizsgálat tárgya | Alátámasztó bizonyítékok |
|---|---|--|--|
| | | Euroloop-telegramok olvashatóságának ellenőrzése (adott esetben) – a 4.2.5. pont szerinti alapvető paraméter. | Hitelesített Euroloop használatának vizsgálata: az alátámasztó bizonyíték a telegram megfelelő olvashatósága. |
| | | Annak ellenőrzése, hogy a berendezés tudja-e kezelni a GSM-R hang- és adathívásokat (adott esetben) – a 4.2.5. pont szerinti alapvető paraméter. | Vizsgálat hitelesített GSM-R hálózatban. Az alátámasztó bizonyíték a kapcsolat létrehozásának, fenntartásának és bontásának képessége. |
| 6 | Megbízhatóság, rendelkezésre állás, fenntarthatóság, biztonság (RAMS) | Annak ellenőrzése, hogy a berendezés megfelel-e a biztonsági követelményeknek – a 4.2.1. pont szerinti alapvető paraméter. | A kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerben meghatározott eljárások alkalmazása. |
| | | A mennyiségi megbízhatósági célok teljesülésének ellenőrzése – a 4.2.1. pont szerinti alapvető paraméter. | Számítások |
| | | A karbantartásra vonatkozó követelmények teljesülésének ellenőrzése – 4.5.2. pont | Okirat-ellenőrzés |
| 7 | Integráció a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerekkel és egyéb alrendszerekkel: vizsgálatok a tervezett működésre jellemző feltételek mellett. | <p>Az alrendszer viselkedésének vizsgálata annyi különböző, a tervezett működésre jellemző feltétel mellett, amennyi észszerűen lehetséges (például lejtési szög, vonatsebesség, vibráció, vonóerő, időjárási viszonyok, valamint a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző funkciók kialakítása). A vizsgálatnak alkalmasnak kell lennie a következők ellenőrzésére:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. az útmérési feladatok megfelelően vannak végrehajtva – a 4.2.2. pont szerinti alapvető paraméter; 2. a fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer összeegyeztethető a járműkörnyezettel – a 4.2.16. pont szerinti alapvető paraméter. <p>E vizsgálatok célja ugyanakkor az, hogy csökkentse a rendszerszintű hibák előfordulásának valószínűségét.</p> <p>E vizsgálatok nem terjednek ki a különböző fázisokban végrehajtott vizsgálatokra: a szimulált környezetben a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek és az alrendszeren végrehajtott vizsgálatokat kell figyelembe venni.</p> <p>Környezeti feltételek mellett végzett vizsgálatokat nem szükséges végrehajtani fedélzeti GSM-R-hangberendezések esetében.</p> <p>Megjegyzés: A vizsgálatok befejezettek nyilvánításának követelményeit és az alkalmazott szabványokat fel kell tüntetni a tanúsítványban.</p> | Próbaútutásokról szóló jelentések |

(¹) Ebben az esetben az átmenetek kezelésének értékelését a nemzeti előírások szerint kell végrehajtani.”;

d) a 6.2. táblázat után a szöveg a következő új 6.3.3.1. ponttal egészül ki:

„6.3.3.1. Az ETCS-rendszer, illetve a rádiórendszer kompatibilitásának vizsgálatai

Különös figyelmet kell fordítani a fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer megfelelőségének értékelésére az ETCS-rendszer, illetve a rádiórendszer 4.2.17. pont szerinti összeegyeztethetőségére vonatkozó alapvető paraméter tekintetében.

A fedélzeti alrendszer előző EK-hitelesítési eljárására kiválasztott modultól függetlenül a bejelentett szervezet ellenőrzi, hogy:

- a) rendelkezésre állnak-e a jármű kiválasztott felhasználási területe tekintetében végzett műszaki összegegyeztetetőségi ellenőrzések eredményei;
- b) a műszaki összegegyeztetetőség ellenőrzése az Ügynökség által közzétett, a 6.1.2.4. és 6.1.2.5. pontban említett műszaki dokumentummal összhangban történt-e;
- c) az ellenőrzésekről készült jelentés tanúsága szerint a műszaki összegegyeztetetőségi ellenőrzések eredményei kimutatják-e a műszaki összegegyeztetetőségi ellenőrzések során talált valamennyi összegegyeztetetlenséget és hibát.

A bejelentett szervezet nem ellenőrzi újra a fedélzeti alrendszerre vonatkozó EK-ellenőrzési eljárás során már teljesített szempontokat.

Az ezen ellenőrzéseket végző bejelentett szervezet eltérhet a fedélzeti alrendszer tekintetében EK-hitelesítési eljárást végző bejelentett szervezettől.

Ha ezek a vizsgálatok a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem szintjén is elvégzésre kerülnek, akkor kevesebb tesztre van szükség az ellenőrző-irányító és jelző alrendszer szintjén.”;

- e) a 6.3.4. pontban a 6.3. táblázat helyébe a következő lép:

„6.3. táblázat

A pálya menti alrendszerre vonatkozó megfelelőségértékelési követelmények

| N | Szempont | A vizsgálat tárgya | Alátámasztó bizonyítékok |
|---|---|--|--|
| 1 | A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek használata | Annak ellenőrzése, hogy az alrendszerbe beépítendő, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek rendelkeznek-e EK-megfelelőségi nyilatkozattal és megfelelő tanúsítvánnyal. | A dokumentumok megléte és tartalma |
| | | A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek használatára vonatkozó feltételek és felhasználási határértékek összevetése az alrendszer és a környezet jellemzőivel. | Hatásvizsgálat okirat-ellenőrzéssel |
| | | Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME-nek az alrendszer EK-hitelesítésére alkalmazott változatától eltérő változata szerint tanúsított és/vagy az alrendszer EK-hitelesítésére alkalmazott előírásomagtól eltérő előírásomag szerint tanúsított kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek esetében ellenőrizni kell, hogy a tanúsítvány továbbra is biztosítja-e a mindenkor hatályos ÁME követelményeinek való megfelelést. | Az ÁME-ben meghatározott előírások és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek tanúsítványainak összehasonlítását magában foglaló hatásvizsgálat. |
| 2 | Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek beépítése az alrendszerbe | Az alrendszer belső interfészeinek helyes felszerelésére és működésére vonatkozó ellenőrzés – a 4.2.5. és 4.2.7. pont szerinti alapvető paraméterek és a gyártó által meghatározott feltételek. (a tengelyszámlálók esetében: n.a.) | Az előírásoknak megfelelő ellenőrzés |
| | | Annak ellenőrzése, hogy az (ezen ÁME-ben meg nem határozott) kiegészítő funkciók nincsenek-e kihatással a kötelező funkciókra. | Hatásvizsgálat |

| N | Szempont | A vizsgálat tárgya | Alátámasztó bizonyítékok |
|---|---|---|---|
| | | <p>Annak ellenőrzése, hogy az ETCS-ID-kben meghatározott értékek a megengedett tartományban vannak-e, illetve ha ezen ÁME egyedi értéket ír elő, akkor megfelelnek-e annak az értéknek – a 4.2.9. pont szerinti alapvető paraméter.</p> <p>(a tengelyszámlálók esetében: n.a.)</p> | Tervezési előírások ellenőrzése |
| | | <p>A tengelyszámláló mint kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem esetében:</p> <p>Ellenőrizni kell a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlem beépítését az alrendszerbe:</p> <p>Csak a 77. hivatkozás 3.1.2.1., 3.1.2.4. és 3.1.2.5. pontját kell ellenőrizni.</p> <p>A berendezések helyes felszerelésének ellenőrzése és a berendezés felszerelésének a gyártó és/vagy pályahálózat-működtető által meghatározott feltételei.</p> | Okirat-ellenőrzés |
| 3 | A pálya menti ellenőrző-irányító eszközök láthatósága | Annak ellenőrzése, hogy teljesülnek-e az ezen ÁME-ben meghatározott jelzőtáblákra vonatkozó követelmények (jellemzők, az infrastruktúrára vonatkozó követelményekkel (nyomtáv stb.) való összeegyeztethetőség, valamint összeegyeztethetőség a vezető látómezőjével) – A 4.2.15. pont szerinti alapvető paraméter | Tervdokumentáció, a vizsgálatok vagy az ÁME-nek megfelelő vasúti járművekkel próbafutások eredményei |
| 4 | Integráció az infrastruktúrával | <p>A berendezések helyes felszerelésének ellenőrzése – a 4.2.3., 4.2.4. pont szerinti alapvető paraméter – és a felszerelésnek a gyártó által meghatározott feltételei.</p> <p>Annak ellenőrzése, hogy a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer összeegyeztethető-e a pálya menti környezettel – a 4.2.16. pont szerinti alapvető paraméter.</p> | <p>Az ellenőrzések eredményei (az alapvető paraméterekben említett előírások és a gyártó felszerelésre vonatkozó utasításai szerint)</p> <p>Okirat-ellenőrzés (a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemek tanúsítványainak és a lehetséges beépítési módszereknek az összevetése a pálya menti jellemzőkkel)</p> |
| 5 | Integráció pálya menti jelzőberendezésekkel | <p>Annak ellenőrzése, hogy az alkalmazáshoz szükséges összes funkció az ezen ÁME-ben említett előírásoknak megfelelően került megvalósításra – a 4.2.3. pont szerinti alapvető paraméter.</p> <p>A paraméterek megfelelő beállításának ellenőrzése (eurobalíz-telegramok, RBC-üzenetek, jelzőtáblák helye stb.)</p> <p>Az interfészek helyes felszerelésének és működésének ellenőrzése.</p> <p>Annak ellenőrzése, hogy a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer a tájékoztatásnak megfelelően működik-e a pálya menti jelzőberendezésekhez kapcsolódó interfészekon (például a LEU által megfelelően előállított eurobalíz-telegramok vagy az RBC által megfelelően előállított üzenetek).</p> | <p>Okirat-ellenőrzés (kérelmező tervezési előírásai és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemek tanúsítványai)</p> <p>Okirat-ellenőrzés (a paraméterek értékeinek az összevetése a pálya menti és a jelzőberendezések jellemzőivel)</p> <p>A kérelmező által rendelkezésre bocsátott tájékoztatás szerint elvégzett tervezés-ellenőrzés és vizsgálatok.</p> <p>A kérelmező által rendelkezésre bocsátott tájékoztatás szerint elvégzett tervezés-ellenőrzés és vizsgálatok.</p> |

| N | Szempont | A vizsgálat tárgya | Alátámasztó bizonyítékok |
|---|---|---|--|
| 6 | Integráció a fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerekkel és a járművekkel | <p>GSM-R-lefedettség ellenőrzése – a 4.2.4. pont szerinti alapvető paraméter.</p> <p>Annak ellenőrzése, hogy az alkalmazáshoz szükséges összes funkció az ezen ÁME-ben említett előírásoknak megfelelően került telepítésre – a 4.2.3., 4.2.4. és 4.2.5. pont szerinti alapvető paraméter.</p> | <p>Helyszíni mérések</p> <p>A 6.1.2. pontban meghatározott üzemeltetési tesztforgatókönyvek legalább két, különböző beszállítóktól származó hitelesített fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszeren elvégzett vizsgálatáról készített jelentések. A jelentésben fel kell tüntetni a vizsgált üzemeltetési tesztforgatókönyvet, a felhasznált fedélzeti berendezést és azt, hogy a vizsgálatot laboratóriumban, próbavonalon vagy tényleges kivitelezés során végezték-e.</p> |
| 7 | A vonatérzékelő rendszerek összeegyeztethetősége (a tengelyszámlálók kivételével) | <p>Annak ellenőrzése, hogy a vonatérzékelő rendszerek megfelelnek-e ezen ÁME követelményeinek – a 4.2.10. és 4.2.11. pont szerinti alapvető paraméter.</p> <p>A berendezések helyes felszerelésének ellenőrzése és a berendezés felszerelésének a gyártó és/vagy pályahálózat-működtető által meghatározott feltételei.</p> | <p>A már beszerelt berendezések összeegyeztethetőségére vonatkozó bizonyítékok (használatban lévő rendszerek esetében); a vizsgálatok szabványoknak megfelelő elvégzése új típusok esetében.</p> <p>Helyszíni mérések a beépítés helyességének igazolására.</p> <p>A berendezések helyes felszerelésével kapcsolatos okirat-ellenőrzés</p> |
| 8 | Megbízhatóság, rendelkezésre állás, fenntarthatóság, biztonság (RAMS) (a vonatérzékelő rendszerek kivételével) | <p>A biztonsági követelményeknek való megfelelés ellenőrzése – a 4.2.1.1. pont szerinti alapvető paraméter.</p> <p>A mennyiségi megbízhatósági célok teljesülésének ellenőrzése – a 4.2.1.2. pont szerinti alapvető paraméter.</p> <p>A karbantartásra vonatkozó követelmények teljesülésének ellenőrzése – 4.5.2. pont.</p> | <p>A kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerben meghatározott eljárások alkalmazása</p> <p>Számítások</p> <p>Okirat-ellenőrzés</p> |
| 9 | Integráció a fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerekkel és a járművekkel: vizsgálatok a tervezett működésre jellemző feltételek mellett. | <p>Az alrendszer viselkedésének vizsgálata sokféle észszerűen lehetséges, a tervezett működésre jellemző feltétel mellett (például vonatsebesség, a vonalon közlekedő vonatok száma, időjárási viszonyok). A vizsgálatnak alkalmasnak kell lennie a következők ellenőrzésére:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. a vonatérzékelő rendszerek teljesítménye – a 4.2.10. és 4.2.11. pont szerinti alapvető paraméterek; 2. a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer és a pálya menti környezet közötti összeegyeztethetőség – a 4.2.16. pont szerinti alapvető paraméter. <p>A vizsgálatok célja továbbá, hogy csökkentsék a rendszerszintű hibák előfordulásának valószínűségét.</p> <p>E vizsgálatok nem terjednek ki a különböző szakaszokban végrehajtott vizsgálatokra: a szimulált környezetben a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeken és az alrendszeren végrehajtott vizsgálatokat kell figyelembe venni.</p> <p>Megjegyzés: A vizsgálatok befejezettnek nyilvánításának követelményeit és az alkalmazott szabványokat fel kell tüntetni a tanúsítványban.</p> | <p>Próbaútutásokról szóló jelentések</p> |

| N | Szempon | A vizsgálat tárgya | Alátámasztó bizonyítékok |
|----|---|---|--|
| 10 | Az ETCS-rendszer, illetve a rádiórendszer kompatibilitása | A szükséges ESC és RSC ellenőrzések meghatározása az Ügynökség rendelkezésére lett bocsátva – A 4.2.17. pont szerinti alapvető paraméter. | Az Ügynökség által közzétett és nyilvántartott ESC és RSC műszaki összegegyeztetési ellenőrzések.” |

(33) a 6.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

a) a 6.4.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.4.1. Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek részeinek értékelése

Az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkének (7) bekezdése értelmében a bejelentett szervezet kiadhat hitelesítési tanúsítványt az alrendszer bizonyos részeire vonatkozóan, amennyiben ezt a vonatkozó ÁME lehetővé teszi.

Az ezen ÁME 2.2. pontjában (Hatály) megállapítottak szerint a pálya menti és fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek különböző részekből állnak, amelyeket a 4.1. pont (Bevezetés) ismertet.

Az ezen ÁME-ben meghatározott egyes részekre vagy a részek kombinációjára kiadható hitelesítési tanúsítvány; a bejelentett szervezet csupán azt ellenőrzi, hogy az adott rész megfelel-e az ÁME követelményeinek.

A bejelentett szervezet a kiválasztott modultól függetlenül köteles ellenőrizni, hogy:

(1) az ÁME-nek az adott részre vonatkozó követelményei teljesültek-e, és

(2) az ÁME ugyanazon alrendszer más részei tekintetében már értékelt követelményeinek teljesítése nem módosult-e.”;

b) a 6.4.2. pontban a „hitelesítési tanúsítványnak” kifejezés helyébe az „EK-hitelesítési tanúsítványnak” kifejezés lép;

c) a 6.4.3.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.4.3.3. A tanúsítványok tartalma

Az (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelet 24. cikke szerint felállított munkacsoportban a bejelentett szervezet minden esetben egyeztet az Ügynökséggel arról, hogy a megfelelő tanúsítványok és műszaki dokumentációk miként kezeljék a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek és az alrendszerek használati feltételeit és korlátozásait.”;

d) a 6.4.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.4.4. Közbenső hitelesítési nyilatkozat

Ha a megfelelés értékelésére az alrendszerek kérelmező által meghatározott azon részei tekintetében került sor, amelyek eltérnek az ezen ÁME 4.1. táblázatában engedélyezett részekről, vagy ha a hitelesítési eljárásnak még csak bizonyos szakaszai zárultak le, csupán közbenső hitelesítési nyilatkozat adható ki.”

(34) a 6.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.5. A hibák kezelése

Ha a vizsgálatok során vagy valamely alrendszer üzemi élettartama alatt fény derül a tervezett funkcióktól és/vagy teljesítménytől való eltérésekre, a kérelmezők és/vagy az üzemeltetők haladéktalanul tájékoztatják az Ügynökséget és azt az engedélyező szervet, amely kiadta az adott pálya menti alrendszerekre vagy járművekre vonatkozó engedélyeket, hogy indítsák el az (EU) 2016/797 irányelv 16. cikkében meghatározott eljárásokat. A szóban forgó irányelv 16. cikke (3) bekezdésének alkalmazásából eredően:

(1) amennyiben az eltérés oka ezen ÁME helytelen alkalmazása vagy a berendezések tervezését vagy felszerelését érintő hiba, akkor a megfelelő tanúsítvány kérelmezője meghozza a megfelelő javító intézkedéseket és naprakészé teszi az érintett tanúsítványokat és/vagy a megfelelő műszaki dokumentációkat (a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek és/vagy az alrendszerek vonatkozásában), valamint a megfelelő EK-nyilatkozatokat;

- (2) amennyiben az eltérés oka az ezen ÁME-ben vagy az abban hivatkozott előírásokban szereplő hiba, akkor az (EU) 2016/797 irányelv 6. cikkében említett eljárást kell alkalmazni.

Az Ügynökség a beérkező információkat hatékony módszerekkel feldolgozza, és elősegíti a változásellenőrzés-kezelési folyamatot, amelynek célja az előírások, köztük a vizsgálati előírások javítása/továbbfejlesztése.”;

(35) a 7.2. pont a következőképpen módosul:

- a) a 7.2.1. pont után a szöveg a következő két új 7.2.1a. és 7.2.1b. ponttal egészül ki:

„7.2.1a. *A meglévő fedélzeti alrendszer változásai*

Ez a pont a változást kezelő és az engedélyező szervek által alkalmazandó elveket határozza meg, összhangban az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkének (9) bekezdésében, 21. cikkének (12) bekezdésében és IV. mellékletében leírt EK-hitelesítési eljárással. Ezt az eljárást az (EU) 2018/545 bizottsági végrehajtási rendelet⁽¹⁾ 13., 15. és 16. cikke, valamint a 2010/713/EU bizottsági határozat⁽²⁾ tovább finomítja.

Ez a pont egy meglévő fedélzeti alrendszer vagy fedélzeti alrendszer-típus változása(i) esetén alkalmazandó, beleértve a felújítást vagy korszerűsítést is. Nem alkalmazandó az (EU) 2018/545 végrehajtási rendelet 15. cikke (1) bekezdésének a) pontja hatálya alá tartozó változások esetén.

7.2.1a.1. *A fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerekben bekövetkező változások kezelésére vonatkozó szabályok*

- (1) A fedélzeti alrendszerek változás(ok) által nem érintett – ezen ÁME 4.1. táblázatában meghatározott – részei, valamint alapvető paraméterei mentesülnek az ezen ÁME rendelkezései szerinti megfelelőségértékelés alól. A változást kezelő szerv rendelkezésre bocsátja a változás(ok) által érintett részek, valamint alapvető paraméterek listáját.
- (2) Az alkalmazandó ÁME követelményei kapcsán új értékelés csak azon alapvető paraméterek tekintetében szükséges, amelyeket a változás(ok) érinthet(nek).
- (3) Az (EU) 2018/545 végrehajtási rendelet 15. és 16. cikkével és a 2010/713/EU határozattal összhangban, az EK-hitelesítésre szolgáló SB, SD/SF vagy SH1 modulok alkalmazásával, valamint adott esetben az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikke (5) bekezdésének megfelelően a változást kezelő szerv értesíti a bejelentett szervezetet az alrendszernek a vonatkozó ÁME(k) követelményeivel való megfelelőségét befolyásoló minden olyan változásról, amely új ellenőrzéseket tesz szükségessé. Ezeket az információkat a változást kezelő szerv megfelelő hivatkozásokkal ellátva csatolja a meglévő EK-tanúsítványra vonatkozó műszaki dokumentációhoz.
- (4) A változást kezelő szervnek igazolnia és dokumentálnia kell, hogy az alkalmazandó követelmények az alrendszer szintjén változatlanul teljesülnek, és ezt egy bejelentett szervezetnek értékelnie kell.
5. A fedélzeti alrendszer alapvető konstrukciós jellemzőit befolyásoló változásokat, melyeket a 7.1. táblázat (Alapvető konstrukciós jellemzők) határoz meg, az (EU) 2018/545 végrehajtási rendelet 15. cikke (1) bekezdésének c) pontja vagy 15. cikke (1) bekezdésének d) pontja szerint kell besorolni; a 7.1. táblázatnak (Alapvető konstrukciós jellemzők) megfelelően az alapvető konstrukciós jellemzőket nem befolyásoló, de azokkal kapcsolatos változásokat a változást kezelő szerv az (EU) 2018/545 végrehajtási rendelet 15. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint sorolja be.
6. A fenti 7.2.1a.1 (5) pontban nem említett változásokat úgy kell tekinteni, hogy azok nem befolyásolják az alapvető konstrukciós jellemzőket. Ezeket a változást kezelő szerv az (EU) 2018/545 végrehajtási rendelet 15. cikke (1) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint sorolja be.

Megjegyzés: A fenti 7.2.1a.1. (5) és (6) pontban meghatározott változások besorolását a változást kezelő szerv az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének b) pontja szerinti, biztonsági szintre vonatkozó megállapítás sérelme nélkül végzi.

- (7) Valamennyi változásnak meg kell felelnie az alkalmazandó ÁME-knek⁽³⁾, függetlenül e változások besorolásától.

7.1. táblázat

Alapvető konstrukciós jellemzők

| 1. ÁME pont | 2. Az érintett alapvető konstrukciós jellemző(k) | 3. Az alapvető konstrukciós jellemzőket nem befolyásoló, az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti változások | 4. Az alapvető konstrukciós jellemzőket az elfogadható paramétertartományon belül befolyásoló, ezért az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerint besorolt változások | 5. Az alapvető konstrukciós jellemzőket az elfogadható paramétertartományon kívül befolyásoló, ezért az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének d) pontja szerint besorolt változások |
|---|--|---|---|---|
| 4.2.2. A fedélzeti ETCS funkció | Az A. melléklet szerinti előírás csomag | Nem alkalmazandó | Nem alkalmazandó | Az A. melléklet valamely másik előírás csomagja alkalmazandó |
| | Fedélzeti ETCS funkció | A 7.2.1a.2. pont szerinti összes feltétel teljesülése (változás a megvalósításban) | Nem alkalmazandó | A 7.2.1a.2. pont szerinti feltételek nem mindegyikének teljesülése (funkcionális változás) |
| | A vonat integritásával kapcsolatos adatok kezelése | Nem alkalmazandó | A vonatintegritás felügyelete funkció hozzáadása/eltávolítása | Nem alkalmazandó |
| 4.2.17.1. Az ETCS-rendszer kompatibilitása | Az ETCS-rendszer kompatibilitása | Nem alkalmazandó | ESC-nyilatkozatok hozzáadása/eltávolítása egy bejelentett szervezet vizsgálatát követően | Nem alkalmazandó |
| 4.2.4. Vasúti mobilkommunikációs funkciók – GSM-R 4.2.4.2. Hang- és üzemi kommunikációs alkalmazások | GSM-R alapkonfiguráció | Másik alapkonfiguráció használata – a 7.2.1a.3. pont szerinti összes feltétel teljesülése | Nem alkalmazandó | Másik alapkonfiguráció használata – a 7.2.1a.3. pont szerinti feltételek nem mindegyikének teljesülése |
| | Hang- és üzemi kommunikáció végrehajtása | A 7.2.1a.3. pont szerinti összes feltétel teljesülése (változás a megvalósításban) | Nem alkalmazandó | A 7.2.1a.3. pont szerinti feltételek nem mindegyikének teljesülése (funkcionális változás) |
| | ID 555 csoport SIM-kártya-támogatása | Nem alkalmazandó | Változás az ID 555 csoport SIM-kártya-támogatásában | Nem alkalmazandó |
| 4.2.17.2. A rádiórendszer kompatibilitása | A hangalapú rádiórendszer kompatibilitása | Nem alkalmazandó | RSC-nyilatkozatok hozzáadása/eltávolítása egy bejelentett szervezet vizsgálatát követően | Nem alkalmazandó |
| 4.2.4. Vasúti mobilkommunikációs funkciók – GSM-R 4.2.4.3. ETCS adatkommunikációs alkalmazások | GSM-R alapkonfiguráció | Másik alapkonfiguráció használata – a 7.2.1a.3. pont szerinti összes feltétel teljesülése | Nem alkalmazandó | Másik alapkonfiguráció használata – a 7.2.1a.3. pont szerinti feltételek nem mindegyikének teljesülése |
| | ETCS-t végrehajtó adatkommunikáció | A 7.2.1a.3. pont szerinti összes feltétel teljesülése (változás a megvalósításban) | Nem alkalmazandó | A 7.2.1a.3. pont szerinti feltételek nem mindegyikének teljesülése (funkcionális változás) |
| 4.2.17.2. A rádiórendszer kompatibilitása | Az adatátviteli rádiórendszer kompatibilitása | Nem alkalmazandó | RSC-nyilatkozatok hozzáadása/eltávolítása egy bejelentett szervezet vizsgálatát követően | Nem alkalmazandó |
| 4.2.4. Vasúti mobilkommunikációs funkciók – GSM-R 4.2.4.1. Alapvető kommunikációs funkció | SIM-kártya, GSM-R hazai hálózat | Nem alkalmazandó | Az ÁME-nek megfelelő GSM-R SIM-kártya kicserélése egy másik, az ÁME-nek megfelelő, de eltérő GSM-R hazai hálózathoz tartozó GSM-R SIM-kártyával. | Nem alkalmazandó |

| 1. ÁME pont | 2. Az érintett alapvető konstrukciós jellemző(k) | 3. Az alapvető konstrukciós jellemzőket nem befolyásoló, az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti változások | 4. Az alapvető konstrukciós jellemzőket az elfogadható paramétertartományon belül befolyásoló, ezért az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerint besorolt változások | 5. Az alapvető konstrukciós jellemzőket az elfogadható paramétertartományon kívül befolyásoló, ezért az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének d) pontja szerint besorolt változások |
|--|---|---|---|---|
| 4.2.6.1. ETCS és B. osztályú vonatbiztosítás | Hagyományos B. osztályú vonatbiztosítási rendszer | A B. osztályú rendszerre vonatkozó követelmények az érintett tagállam felelősségi körébe tartoznak. | A B. osztályú rendszerre vonatkozó követelmények az érintett tagállam felelősségi körébe tartoznak. | A B. osztályú vonatbiztosítási rendszerek hozzáadása/eltávolítása A B. osztályú rendszerre vonatkozó követelmények az érintett tagállam felelősségi körébe tartoznak. |
| 4.2.5.1. Rádiókommunikáció a vonattal | Hagyományos B. osztályú rádiórendszer | A B. osztályú rendszerre vonatkozó követelmények az érintett tagállam felelősségi körébe tartoznak. | A B. osztályú rendszerre vonatkozó követelmények az érintett tagállam felelősségi körébe tartoznak. | A hagyományos B. osztályú rádiórendszerek hozzáadása/eltávolítása A B. osztályú rendszerre vonatkozó követelmények az érintett tagállam felelősségi körébe tartoznak. |

8. Az EK-tanúsítvány kiállítása érdekében a bejelentett szervezet hivatkozhat a következőkre:

- A konstrukció változatlan alkatrészeinek, vagy változó, de az alrendszer megfelelőségét nem befolyásoló alkatrészeinek eredeti EK-tanúsítványa, amennyiben az még érvényes.
- Az eredeti EK-tanúsítvány módosításai a konstrukció olyan módosított részei tekintetében, amelyek befolyásolják az alrendszernek az EK-hitelesítéshez használt ÁME-változatnak való megfelelőségét.

9. A változást kezelő szervnek minden esetben biztosítania kell, hogy az EK-tanúsítványra vonatkozó műszaki dokumentációt ennek megfelelően frissítsék.

10. Az EK-tanúsítványra vonatkozó frissített műszaki dokumentációra az az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentum hivatkozik, amely a módosított típus tekintetében megfelelőnek nyilvánított fedélzeti alrendszerre vonatkozóan a változást kezelő szerv által kiadott EK-hitelesítési nyilatkozatot kíséri.

11. A »rendszer-azonosító« olyan számozási rendszer, amely azonosítja az ellenőrző-irányító és jelző alrendszer rendszerverzióját, és különbséget tesz a funkcióazonosító és a végrehajtási azonosító között. A »funkcióazonosító« a rendszerazonosító része, és az egyedi konfigurációmenedzsment által meghatározott azon számot vagy számokat jelenti, amely(ek) egy ellenőrző-irányító és jelző alrendszerben végrehajtott ellenőrzés-irányítás és jelzés alapvető konstrukciós jellemzőire utal (nak). A »végrehajtási azonosító« a rendszerazonosító része, és a beszállító egyedi konfigurációmenedzsmentje által meghatározott azon számot vagy számokat jelenti, amely(ek) egy ellenőrző-irányító és jelző alrendszer speciális konfigurációját képviseli(k). A »rendszerazonosítót«, a »funkcióazonosítót« és »végrehajtási azonosítót« az egyes beszállítók határozzák meg.

7.2.1a.2. A fedélzeti ETCS-funkciók alapvető konstrukciós jellemzőket nem befolyásoló megváltoztatásának feltételei

1. A célfunkció (*) változatlan marad vagy olyan állapotba kerül, amelyet az eredeti tanúsítás vagy engedélyezés során figyelembe vettek.
2. A »biztonság« és »műszaki összeegyeztethetőség« követelmény szempontjából releváns interfészek változatlanok maradnak vagy olyan állapotba kerülnek, amelyet az eredeti tanúsítás vagy engedélyezés során figyelembe vettek.
3. A biztonsági szintre vonatkozó megállapítás eredménye (pl. az EN 50126 szabvány szerinti biztonsági elemzés) változatlan marad.
4. A változtatás miatt nem kell bevezetni új biztonság-vonatkozású alkalmazási feltételt (SRAC) vagy átjárhatósági korlátozást.

5. Egy értékelő szervezet (kockázatértékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer) a 3.2.1. pontban meghatározottak szerint elvégezte a kérelmező független kockázatértékelését és ezen belül annak igazolását, hogy a változtatás nem befolyásolja hátrányosan a biztonságot. A kérelmezővel kapcsolatos igazolásnak tartalmaznia kell az arra vonatkozó bizonyítékot, hogy a változtatás ténylegesen kezeli a kezdeti funkciózavar okait.
 6. A változtatás egy bejelentett szervezet által jóváhagyott minőségirányítási rendszer alapján kerül elvégzésre (pl. a CH1, SH1, CD és SD modulok szerint). Más modulok (pl. CF, SF) esetében igazolni kell, hogy az elvégzett ellenőrzés továbbra is érvényes (6°).
 7. Az egyedi konfigurációmenedzsment meghatározza a (7.2.1a.1.11. pont szerinti) »rendszerazonosítót«, és a funkcionális rész nem változik a változtatás után.
 8. A változtatás az (EU) 2018/545 rendelet 5. cikkében előírt konfigurációmenedzsment részét képezi.
- 7.2.1a.3. A fedélzeti vasúti mobilkommunikációs funkciók alapvető konstrukciós jellemzőket nem befolyásoló megváltoztatásának feltételei
1. A célfunkció (6°) változatlan marad vagy olyan állapotba kerül, amelyet az eredeti tanúsítás vagy engedélyezés során figyelembe vettek.
 2. A »műszaki összeegyeztethetőség« követelmény szempontjából releváns interfészek változatlanok maradnak vagy olyan állapotba kerülnek, amelyet az eredeti tanúsítás vagy engedélyezés során figyelembe vettek.
 3. A változtatás egy bejelentett szervezet által jóváhagyott minőségirányítási rendszer alapján kerül elvégzésre (pl. a CH1, SH1, CD és SD modulok szerint). Más modulok (pl. CF, SF) esetében igazolni kell, hogy az elvégzett ellenőrzés továbbra is érvényes (7°).
 4. A változtatás az (EU) 2018/545 rendelet 5. cikkében előírt konfigurációmenedzsment részét képezi.
- 7.2.1b. *A meglévő pálya menti alrendszer változásai*
- Ez a pont a változást kezelő és az engedélyező szervek által alkalmazandó elveket határozza meg, összhangban az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkének (9) bekezdésében, 18. cikkének (6) bekezdésében és a 2010/713/EU határozatban leírt EK-hitelesítési eljárással.
- 7.2.1b.1. A pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerekben bekövetkező változások kezelésére vonatkozó szabályok
- Az EK-hitelesítési tanúsítvánnyal rendelkező ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek korszerűsítése vagy felújítása esetén a következő szabályok alkalmazandók:
1. A változtatások új engedélyezést igényelnek, ha befolyásolják a 7.2. táblázatban meghatározott alapvető paramétereket.

7.2. táblázat

Pálya menti alapvető paraméterek olyan módosításai, amelyek új engedélyezést igényelnek

| | Alapvető paraméter | Új engedélyezést igénylő módosítás |
|----------|--|--|
| 4.2.3. | A pálya menti ETCS funkciói | A 7.2.1b.2. pont szerinti feltételek nem mindegyikének teljesülése |
| 4.2.4. | Vasúti mobilkommunikációs funkciók – GSM-R | A 7.2.1b.3. pont szerinti feltételek nem mindegyikének teljesülése |
| 4.2.4.2. | Hang- és üzemi kommunikációs alkalmazás | |
| 4.2.4. | Vasúti mobilkommunikációs funkciók – GSM-R | A 7.2.1b.3. pont szerinti feltételek nem mindegyikének teljesülése |
| 4.2.4.3. | ETCS adatkommunikációs alkalmazások | |

2. A változások csak azon módosítások újbóli értékelésével kezelhetők, amelyek befolyásolják az alrendszernek az EK-hitelesítés során használt vonatkozó ÁME-verzióknak való megfelelését. A változást kezelő szervnek igazolnia és dokumentálnia kell, hogy az alkalmazandó követelmények az alrendszer szintjén változatlanul teljesülnek, és ezt egy bejelentett szervezetnek értékelnie kell.
3. A változást kezelő szerv értesíti a bejelentett szervezetet az alrendszernek a vonatkozó ÁME(k) követelményeivel vagy a tanúsítvány érvényességi feltételeivel való megfelelését befolyásoló minden változásról.

Ezeket az információkat a változást kezelő szerv megfelelő hivatkozásokkal ellátva csatolja a meglévő EK-tanúsítványra vonatkozó műszaki dokumentációhoz.

4. Az EK-tanúsítvány kiállítása érdekében a bejelentett szervezet hivatkozhat a következőkre:
 - A konstrukció változatlan alkatrészeinek, vagy változó, de az alrendszer megfelelőségét nem befolyásoló alkatrészeinek eredeti EK-tanúsítványa, amennyiben az még érvényes.
 - Az (eredeti tanúsítványt módosító) további EK-tanúsítvány a konstrukció olyan módosított alkatrészei tekintetében, amelyek befolyásolják az alrendszernek az EK-hitelesítéshez használt ÁME-változatnak való megfelelését.
5. A változást kezelő szervnek minden esetben biztosítania kell, hogy az EK-tanúsítványra vonatkozó műszaki dokumentációt ennek megfelelően frissítsék.
6. A »rendszer-azonosító« olyan számozási rendszer, amely azonosítja az ellenőrző-irányító és jelző alrendszer rendszerverzióját, és különbséget tesz a funkcióazonosító és a végrehajtási azonosító között. A »funkcióazonosító« a rendszerazonosító része, és az egyedi konfigurációmenedzsment által meghatározott azon számot vagy számokat jelenti, amely(ek) egy ellenőrző-irányító és jelző alrendszerben végrehajtott ellenőrzés-irányítás és jelzés alapvető konstrukciós jellemzőire utal (nak). A »végrehajtási azonosító« a rendszerazonosító része, és a beszállító egyedi konfigurációmenedzsmentje által meghatározott azon számot vagy számokat jelenti, amely(ek) egy ellenőrző-irányító és jelző alrendszer speciális konfigurációját képviseli(k). A »rendszerazonosítót«, a »funkcióazonosítót« és »végrehajtási azonosítót« az egyes beszállítók határozzák meg.
7. A »konfigurációmenedzsment« azt biztosító módszeres szervezési, műszaki és adminisztratív eljárás, hogy a dokumentáció egységessége és a változások nyomonkövethetősége megvalósuljon és folyamatosan fennálljon azzal a céllal, hogy:
 - a) a vonatkozó uniós jogból és a nemzeti szabályokból eredő követelmények teljesüljenek;
 - b) a módosításokat vagy a műszaki dokumentációban, vagy a kiadott engedélyt kísérő dokumentációban ellenőrizzék és dokumentálják;
 - c) az információk és az adatok naprakészek és pontosak legyenek;
 - d) az érintett felek szükség szerint tájékoztatást kapjanak a módosításokról.

7.2.1b.2. A pálya menti ETCS-funkciók megváltoztatásának azon feltételei, amelyek nem teljesülése új üzembehelyezési engedélyt igényel

1. A célfunkció⁽⁸⁾ változatlan marad vagy olyan állapotba kerül, amelyet az eredeti tanúsítás vagy engedélyezés során figyelembe vettek.
2. A »biztonság« és »műszaki összeegyeztethetőség« követelmény szempontjából releváns interfészek változatlanok maradnak vagy olyan állapotba kerülnek, amelyet az eredeti tanúsítás vagy engedélyezés során figyelembe vettek.
3. A biztonsági szintre vonatkozó megállapítás eredménye (pl. az EN 50126 szabvány szerinti biztonsági elemzés) változatlan marad.
4. A változtatás miatt nem kell bevezetni új biztonság-vonatkozású alkalmazási feltételt (SRAC) vagy átjárhatósági korlátozást.
5. Amennyiben azt a 3.2.1. pont előírja, egy értékelő szervezet (kockázatértékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer) elvégezte a kérelmező független kockázatértékelését és ezen belül annak igazolását, hogy a változtatás nem befolyásolja hátrányosan a biztonságot. A kérelmezővel kapcsolatos igazolásnak tartalmaznia kell az arra vonatkozó bizonyítékot, hogy a változtatás ténylegesen kezeli a kezdeti funkciózavar okait.

6. A változtatás egy bejelentett szervezet által jóváhagyott minőségirányítási rendszer alapján kerül elvégzésre (pl. a CH1, SH1, CD és SD modulok szerint). Más modulok (pl. CF, SF, SG) esetében igazolni kell, hogy az elvégzett ellenőrzés továbbra is érvényes ⁽⁹⁾).
 7. Az egyedi konfigurációmenedzsment meghatározza a (7.2.1b.1.6. pont szerinti) »rendszerazonosítót«, és a funkcionális rész nem változik a változtatás után.
 8. A változtatásnak a 7.2.1b.1.7. pontban meghatározott konfigurációmenedzsment részét kell képeznie.
- 7.2.1b.3. A fedélzeti vasúti mobilkommunikációs funkciók megváltoztatásának azon feltételei, amelyek nem teljesülése új üzembehelyezési engedélyt igényel
1. A célfunkció ⁽¹⁰⁾ változatlan marad vagy olyan állapotba kerül, amelyet az eredeti tanúsítás vagy engedélyezés során figyelembe vettek.
 2. A »műszaki összeegyeztethetőség« követelmény szempontjából releváns interfészek változatlanok maradnak vagy olyan állapotba kerülnek, amelyet az eredeti tanúsítás vagy engedélyezés során figyelembe vettek.
 3. A változtatás egy bejelentett szervezet által jóváhagyott minőségirányítási rendszer alapján kerül elvégzésre (pl. a CH1, SH1, CD és SD modulok szerint). Más modulok (pl. CF, SF, SG) esetében igazolni kell, hogy az elvégzett ellenőrzés továbbra is érvényes ⁽¹¹⁾).
 4. A változtatásnak a 7.2.1b.1.7. pontban meghatározott konfigurációmenedzsment részét kell képeznie.
- 7.2.1b.4. Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek fedélzeti és pálya menti részei közötti műszaki összeegyeztethetőségre gyakorolt hatás

A pályahálózat-működtetők biztosítják, hogy a meglévő pálya menti alrendszeren végrehajtott változtatások lehetővé tegyék az ÁME-nek megfelelő ⁽¹²⁾ fedélzeti alrendszerek működésének folyamatosságát a változások által érintett vonalakon.

Ez a követelmény nem alkalmazandó, ha a változások egy új szintű pálya menti alkalmazásnak a 7.2.6. (1) és (3) pontban meghatározott követelmények szerinti végrehajtásából, vagy az ezen ÁME A. mellékletében említett előíráscsomag összeegyeztethetetlen módon való teljesítéséből adódnak, amennyiben a változást legalább 3 évvel előre bejelentik, kivéve, ha az adott vágányokon szolgáltatásokat nyújtó pályahálózat-működtető és vasúti társaságok ennél rövidebb időben egyeztek meg ⁽¹³⁾).

⁽¹⁾ A Bizottság határozata (2010. november 9.) az Európai Parlament és a Tanács 2008/57/EK irányelve alapján elfogadott, az átjárhatósági műszaki előírások keretében alkalmazandó megfelelőségértékelési, alkalmazhatósági és EK-hitelesítési eljárások moduljairól (HL L 319., 2010.12.4., 1. o.).

⁽²⁾ 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.).

⁽³⁾ Az Ügynökség 2017/3 számú véleménye szerint, ha nincs szükség új engedélyre, az alkalmazandó ÁME az eredeti tanúsításhoz használt ÁME. Amennyiben új engedélyre van szükség, az alkalmazandó ÁME a legújabb ÁME.

⁽⁴⁾ A célfunkció az az ETCS-funkció, amelyre az alrendszer EK-tanúsítványa szerinti értékelés vonatkozik. Az Ügynökség által közzétett műszaki vélemények, amelyek az ÁME-ben található hibákat korrigálják, úgy tekintendők, mint amelyek meghatározzák a funkciónak az eredeti tanúsítás vagy engedélyezés során figyelembe vett állapotát.

⁽⁵⁾ A bejelentett szervezet által jóváhagyott minőségirányítási rendszeren kívül végzett módosításhoz szükséges valamennyi tevékenység esetében a bejelentett szervezet további vizsgálatokat vagy tesztekkel írhat elő.

⁽⁶⁾ A célfunkció az a mobilkommunikációs funkció, amelyre az alrendszer EK-tanúsítványa szerinti értékelés vonatkozik. Az Ügynökség által közzétett műszaki vélemények, amelyek az ÁME-ben található hibákat korrigálják, úgy tekintendők, mint amelyek meghatározzák a funkciónak az eredeti tanúsítás vagy engedélyezés során figyelembe vett állapotát.

⁽⁷⁾ A bejelentett szervezet által jóváhagyott minőségirányítási rendszeren kívül végzett módosításhoz szükséges valamennyi tevékenység esetében a bejelentett szervezet további vizsgálatokat vagy tesztekkel írhat elő.

⁽⁸⁾ A célfunkció az az ETCS-funkció, amelyre az alrendszer EK-tanúsítványa szerinti értékelés vonatkozik. Az Ügynökség által közzétett műszaki vélemények, amelyek az ÁME-ben található hibákat korrigálják, úgy tekintendők, mint amelyek meghatározzák a funkciónak az eredeti tanúsítás vagy engedélyezés során figyelembe vett állapotát.

- (⁹) A bejelentett szervezet által jóváhagyott minőségirányítási rendszeren kívül végzett módosításhoz szükséges valamennyi tevékenység esetében a bejelentett szervezet további vizsgálatokat vagy teszteseteket írhat elő.
- (¹⁰) A célfunkció az az ETCS-funkció, amelyre az alrendszer EK-tanúsítványa szerinti értékelés vonatkozik. Az Ügynökség által közzétett műszaki vélemények, amelyek az ÁME-ben található hibákat korrigálják, úgy tekintendők, mint amelyek meghatározzák a funkciónak az eredeti tanúsítás vagy engedélyezés során figyelembe vett állapotát.
- (¹¹) A bejelentett szervezet által jóváhagyott minőségirányítási rendszeren kívül végzett módosításhoz szükséges valamennyi tevékenység esetében a bejelentett szervezet további vizsgálatokat vagy teszteseteket írhat elő.
- (¹²) E rendelkezés alkalmazásában nem tekintendők megfelelőnek a használati feltételekkel és korlátozásokkal, illetve fel nem tárt hiányosságokkal rendelkező fedélzeti alrendszerek.
- (¹³) A vegyes forgalomban a vágányok 3. szintű ETCS rendszerré korszerűsítése csak akkor hajtható végre, ha a személy- és teherszállító vonatok továbbra is hozzáférhetnek ezekhez a vágányokhoz.”

b) a 7.2.3. pontban „a 2008/57/EK irányelv 29. cikkének (1) bekezdésében ” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 51. cikkének (1) bekezdésében” hivatkozás lép;

c) a 7.2.6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.2.6. A kötelező és az opcionális funkciókra vonatkozó feltételek

A pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer EK-hitelesítését kérelmező személynek ellenőriznie kell, hogy azokat a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző funkciókat, amelyek ezen ÁME szerint »opcionálisak«, nem írják-e elő az alrendszerek biztonságos integrációja érdekében más ÁME-k, nemzeti szabályok vagy kockázatértékelési folyamatok.

Nemzeti vagy kiegészítő funkciók pálya menti telepítése következtében nem tagadható meg az adott infrastruktúra használata olyan vonat számára, amely csak az A. osztályú fedélzeti rendszerek kötelező követelményeinek felel meg, kivéve a következő kiegészítő fedélzeti funkciók esetében szükséges követelményeket:

- (1) A 3. szintű ETCS pálya menti alkalmazás esetében szükséges, hogy a fedélzeti berendezés képes legyen megerősíteni a vonat integritását;
- (2) Az infill funkcióval rendelkező 1. szintű ETCS pálya menti alkalmazáshoz szükség van a megfelelő (Euroloop vagy rádiós) infill adatátvitellel rendelkező fedélzeti berendezésre, ha az oldási sebesség biztonsági okokból (például a veszélyeztetett pontok védelme érdekében) nullára van beállítva.
- (3) Ha az ETCS rádió útján történő adatátvitelt igényel, akkor szükség van az alrendszer ezen ÁME szerinti »adatátviteli rádiós kommunikáció« részére.

A KER STM-et tartalmazó fedélzeti alrendszer esetében »K« interfész telepítésére lehet szükség.”;

(36) A 7.3.2. cikk a következőképpen módosul:

- a) a „pontjára” kifejezés helyébe a „szakaszára” kifejezés lép;
- b) az „üzembe helyezett” kifejezés helyébe a „forgalomba hozott” kifejezés lép;

(37) a 7.4.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.4.1. Pálya menti berendezések

Az (EU) 2017/6 bizottsági végrehajtási rendelet (*) 1. és 2. cikke, valamint I. melléklete alkalmazandó az 1315/2013/EU rendelet (**) 47. cikkében említettek szerint.

A pálya mentén nem telepíthető és működtethető Euroloop vagy rádiós infill adatátvitel, kivéve azokat a már meglévő létesítményeket vagy tervezett projekteket, amelyek ezt az adatátvitelt alkalmazzák. Az ilyen tervezett projektekről 2020. június 30-ig értesíteni kell az Európai Bizottságot.

7.4.1.1. Nagysebességű hálózat

Pálya menti ETCS felszerelése kötelező:

1. pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer vonatbiztosítási részének első alkalommal történő felszerelése esetén (B. osztályú rendszerrel vagy anélkül); vagy

2. a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer meglévő vonatbiztosítási részének korszerűsítése esetén, amennyiben az módosítja a meglévő hagyományos rendszer funkcióit, teljesítményét és/vagy átjárhatósági szempontból releváns interfészeit (légrés). Ez nem vonatkozik azokra a módosításokra, amelyek a hagyományos egységek biztonsági hibáinak megszüntetéséhez szükségesek.

(*) A Bizottság (EU) 2017/6 végrehajtási rendelete (2017. január 5.) Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer európai megvalósítási tervéről (HL L 3., 2017.1.6., 6. o.).

(**) Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályaon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.);

(38) a 7.4.2.1. pont a következőképpen módosul:

„7.4.2.1. Új járművek

1. Az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének megfelelően forgalomba hozandó (*) új járműveket, beleértve a valamely típusnak megfelelően engedélyezett járműveket is, fel kell szerelni ETCS-sel ezen ÁME A. mellékletének megfelelően, és a szóban forgó járműveknek meg kell felelniük az A. melléklet A.2. táblázata szerinti 2. vagy 3 előírásomagnak (#2 vagy #3).
2. Az ETCS-sel való felszerelés követelménye nem alkalmazandó a következőkre:
 - (1) vasúti infrastruktúra építését és karbantartását szolgáló új mobil berendezések,
 - (2) új tolatómozdonyok,
 - (3) nem nagysebességű vonalakon való közlekedésre szánt új vasúti járművek;
 - a) amennyiben azokat kizárólag országon belüli, olyan területeken való közlekedésre szánták, amelyek kívül esnek az (EU) 2017/6 végrehajtási rendelet I. mellékletében meghatározott folyosókon, valamint az (EU) 2017/6 végrehajtási rendelet (2) cikkének (1) bekezdésében meghatározott, a főbb európai kikötőkkel, rendező pályaudvarokkal, áruterminalokkal és teherszállítási területekkel való összeköttetés biztosító vonalakon, vagy
 - b) vagy amennyiben azokat a transzeurópai közlekedési hálózaton kívüli, határokon átnyúló (a szomszédos ország első állomásáig vagy a kizárólag transzeurópai közlekedési hálózaton kívüli vonalakat használó szomszédos ország felé összeköttetést biztosító első állomásig tartó) szolgáltatásokra szánták.
3. Az ezen ÁME A. mellékletének A.2. táblázatában megadott 1. előírásomagnak (#1) megfelelően megadott járműtípus-engedélyek már nem lesznek érvényesek az adott járműtípusoknak megfelelő új járművek engedélyezése céljából (a 7.4.2.3. pont alkalmazásának sérelme nélkül). Ez nem érinti az adott járműtípusok szerint már engedélyezett járműveket.

(*) Vagy: a 2008/57/EK irányelvnek megfelelően üzembe helyezték (ha az (EU) 2016/797 irányelv még nem alkalmazandó).”;

(39) a szöveg a következő új 7.4.2.3. ponttal egészül ki:

„7.4.2.3. Az ÁME szerinti követelmények átmeneti ideig történő alkalmazása új járművekre

1. Az ezen ÁME alkalmazási időpontját megelőzően megkezdett egyes projektek vagy szerződések indokolhatják az olyan új járművek forgalombahozatali engedélyére vonatkozó kérelmet (*), amelyeket az ezen ÁME A. mellékletének A.2.1. táblázata szerinti 1. előírásomagnak (#1) megfelelő ETCS-sel szereltek fel, és amelyek nem felelnek meg teljes mértékben ezen ÁME 7.4.2.1. pontjának. Az ilyen projektekkal vagy szerződésekkel érintett járművek tekintetében és az (EU) 2016/797 irányelv 4. cikke (3) bekezdésének f) pontjával összhangban átmeneti időszak meghatározására került sor, amely alatt ezen ÁME 7.4.2.1. pontjának alkalmazása nem kötelező.
2. Ez az átmeneti időszak a 2019. január 1. előtt bármely tagállamban engedélyezett járműtípusnak (**) megfelelően engedélyezett új járművekre alkalmazandó az ezen ÁME A. mellékletének A.2. táblázata szerinti 1. előírásomagnak (#1) való megfelelés alapján 2020. december 31-ig.
3. Az átmeneti időszak:
 - a) 2020. december 31-ig tart: Az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének megfelelően forgalomba hozandó (*), 2. pontban említett járműveket fel kell szerelni ETCS-sel az ezen ÁME A. melléklete A.2. táblázata szerinti 1., 2. vagy 3. előírásomagnak (#1, #2 vagy #3) megfelelően.

- b) Az 1. előíráscomag (#1) alkalmazása esetén egy használati feltételt kell belefoglalni a járművek forgalombahozatali (*) engedélyébe a 2. vagy 3. előíráscomagnak (#2 vagy #3) való megfelelés érvényesítése céljából egy legfeljebb 2023. július 1-jéig tartó időszakra vonatkozóan.

(*) Vagy: a 2008/57/EK irányelvnek megfelelően üzembe helyezett (ha az (EU) 2016/797 irányelv még nem alkalmazandó).

(**) Egy járműtípus változatai vagy kivitelei a meglévő engedélyezett járműtípusnak való megfelelés alapján engedélyezettnek minősülnek. Amennyiben a 2008/57/EK irányelv alkalmazandó, azok a változtatások, amelyek az (EU) 2018/545 végrehajtási rendelet értelmében vett járműtípus-változatok vagy járműtípus-kivitelek létrejöttét eredményezik, szintén egy meglévő engedélyezett típuson alapulónak minősülnek.”;

(40) a 7.4.3. pontban az „üzembe helyezésének” kifejezés helyébe a „forgalomba hozatalának” kifejezés lép;

(41) a 7.4.4. cikk a következőképpen módosul:

a) az első bekezdésben „az ETCS felszerelésére és a B. osztályú rendszerek” szövegrész helyébe „az ETCS és az A. osztályú rádió felszerelésére, illetve a B. osztályú rendszerek” szöveg lép;

b) az (1) pontban az „általános leírás és a helyzet bemutatása, ezen belül a meglévő vonatbiztosítási rendszerekre vonatkozó tények és adatok, például a kapacitás, a biztonság, a megbízhatósági teljesítmény tekintetében, a felszerelt berendezések még hátralévő gazdasági élettartama és az ETCS felszerelésének költség-haszon elemzése” szövegrész helyébe a következő szöveg lép: „általános leírás és a helyzet bemutatása, ezen belül:

(1) meglévő vonatvédelmi rendszerekre vonatkozó tények és adatok, például kapacitás, biztonság, megbízhatósági teljesítmény;

(2) a felszerelt berendezések még hátralévő gazdasági élettartama és az ETCS és az A. osztályú rádió költség-haszon elemzése;

(3) a 3. alapkonzfigurációnak megfelelő fedélzeti egységekre vonatkozó nemzeti követelmények;

(4) információk a fedélzeti egységek és a pálya menti létesítmények közötti kommunikációs rendszerekről (pl. rádiós vonal- vagy csomagkapcsolás, telepítési opciók ETCS-hez; B. osztályú kommunikációs rendszerek);”;

c) a (4) i. pontban „Az ETCS-nek a hálózat egyes vonalain történő telepítésének időpontja” szövegrész helyébe „A hálózat egyes vonalain az ETCS és az A. osztályú rádió telepítésének időpontja” szöveg lép;

d) a (4) iii. pontban a „vagy a hálózat más részein” szövegrész helyébe a „vagy a hálózat más részein, ideértve a kiszolgáló létesítményeket is,” szöveg lép;

e) A harmadik bekezdésben a „naprakésszé kell tenni.” szövegrész helyébe a következő szöveg lép: „naprakésszé kell tenni. A nemzeti végrehajtási tervek frissítése során figyelembe kell venni az új generációs kommunikációs rendszer(ek) bevezetését, beleértve – nem kizárólagosan – a működés megkezdésének időpontját, valamint – adott esetben – a GSM-R (vagy annak részei) leszerelésének időpontját.”;

f) „a 2008/57/EK irányelv 29. cikke (1) bekezdésében” hivatkozás helyébe „az (EU) 2016/797 irányelv 51. cikke (1) bekezdésében” hivatkozás lép;

(42) a 7.4.4. pont után a szöveg a következő új 7.4a. ponttal egészül ki:

„7.4a. Az ETCS-rendszer, illetve a rádiórendszer kompatibilitásának vizsgálatára vonatkozó végrehajtási szabályok

A meglévő járműveket minden további ellenőrzés nélkül összeegyeztethetőnek kell tekinteni a ETCS-rendszer, illetve rádiórendszer összeegyeztethetőségének hálózatbeli típusaival, ha azok 2020. január 16-án működőképesek, ugyanakkor a meglévő használati feltételeket és korlátozásokat fenn kell tartani.

A jármű vagy az infrastruktúra bármely későbbi műszaki vagy útvonal-kompatibilitásra vonatkozó módosítását az ETCS-rendszer, illetve a rádiórendszer összeegyeztethetőségére vonatkozó követelményeknek megfelelően kell kezelni.”;

(43) a 7.5. pont negyedik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Az ÁME követelményeinek megfelelő vonatérzékelő rendszer telepítése lehet független az ETCS vagy a GSM-R felszerelésétől.”;

(44) (ez a módosítás nem érinti a magyar nyelvű változatot)

(45) a 7.6.1. pont végén a szöveg a következő új bekezdéssel egészül ki:

„Az ÁME jövőbeni felülvizsgálata során minden különleges esetet (a vonatkozó dátumokkal együtt) újra meg kell vizsgálni a biztonságra, az átjárhatóságra, a határokon átnyúló szolgáltatásokra, a TEN-T folyosókra gyakorolt befolyásuk, valamint az ezek megőrzésével vagy felszámolásával összefüggő gyakorlati és gazdasági hatásuk értékelése alapján abból a célból, hogy a szóban forgó esetek műszaki és földrajzi alkalmazási körét korlátozni lehessen. Különös figyelmet kell fordítani az uniós finanszírozás elérhetőségére.

A különleges eseteknek azon útvonalra vagy hálózatra kell korlátozódnuk, ahol alkalmazásuk feltétlenül szükséges; a különleges eseteket figyelembe kell venni az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzési eljárásaiban.”;

(46) a 7.6.2.1. pont a következőképpen módosul:

- a) (ez a módosítás nem érinti a magyar nyelvű változatot)
- b) a „77. hivatkozás 3.1.2.4. pontja” hivatkozás helyébe a „77. hivatkozás 3.1.2.3. pontja” hivatkozás lép;
- c) a „77. hivatkozás 3.1.8. pontja” hivatkozás helyébe a „77. hivatkozás 3.1.7. pontja” hivatkozás lép;

(47) a 7.6.2.2. pont a következőképpen módosul:

- a) a „77. hivatkozás 3.1.2.4. pontja” hivatkozás helyébe a „77. hivatkozás 3.1.2.3. pontja” hivatkozás lép;

(48) a táblázat harmadik oszlopának utolsó két sorában „a 2. számú előírásomag” szövegrész helyébe „a 2. vagy 3. számú előírásomag” szöveg lép;

(49) a 7.6.2.3. pont a következőképpen módosul:

- a) a „77. hivatkozás 3.1.2.4. pontja” hivatkozás helyébe a „77. hivatkozás 3.1.2.3. pontja” hivatkozás lép;
- b) a „77. hivatkozás 3.1.8. pontja” hivatkozás helyébe a „77. hivatkozás 3.1.7. pontja” hivatkozás lép;
- c) a táblázat második oszlopának első sorában a „T3” kifejezés helyébe a „P” kifejezés lép;
- d) a táblázat harmadik oszlopának első sorában az „Ez a különleges eset a TVM használatával kapcsolatos” szövegrész helyébe az „Ez a különleges eset az elektromos csatlakozásokat alkalmazó sínáramkörök használatával kapcsolatos” szöveg lép;
- e) (ez a módosítás nem érinti a magyar nyelvű változatot)
- f) a táblázat a végén a következő új sorral egészül ki:

| | | |
|---|---|---|
| „4.2.10. Pálya menti vonatérzékelő rendszerek A 77. hivatkozás 3.1.4.1. pontja. Az ÁME követelményeit kiegészítve, a homok legnagyobb megengedett mennyisége egységenként és sínenként 30 s-on belül: 750 g | P | Ez a különleges eset a francia hálózaton történő homokszórás miatt a kerekek és a sínek közötti izolációs szint tekintetében nagyobb érzékenységgel bíró sínáramkörök használatához kapcsolódik.” |
|---|---|---|

(50) a 7.6.2.6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.6.2.6. Svédország

| Különleges eset | Kategória | Megjegyzések |
|---|-----------|--------------------------------------|
| 4.2.4. Vasúti mobilkommunikációs funkciók – GSM-R A 33. hivatkozás 4.2.3. pontja: Forgalomba hozhatók 2 wattos GSM-R hangkommunikációs fedélzeti rádiókat és kizárólag adatátvitelre szolgáló GSM-R ETCS rádiókat magukban foglaló fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek. Az alrendszereknek alkalmasnak kell lenniük a –82 dBm-es hálózatokban való üzemelesre. | P | Nincs átjárhatóságra gyakorolt hatás |
| 4.2.10. – Pálya menti vonatérzékelő rendszerek A 77. hivatkozás 3.1.2.1. pontja: Két tengely közötti legnagyobb tengelytávolság ≤ 17,5 m (3.1.2.1. pont, 1. ábra, ai). | P | |

| Különleges eset | Kategória | Megjegyzések |
|--|-----------|--------------|
| <p>4.2.10. – Pálya menti vonatérzékelő rendszerek</p> <p>A 77. hivatkozás 3.1.2.3. pontja:</p> <p>Az első és az utolsó tengely közötti legnagyobb tengelytávolság $\geq 4,5$ m (3.1.2.3. pont, 1. ábra, L-b1-b2).</p> | P | |
| <p>4.2.10. – Pálya menti vonatérzékelő rendszerek</p> <p>A 77. hivatkozás 3.2.2.5. pontja:</p> <p>Frekvenciatartomány: 0,0–2,0 Hz</p> <p>Interferenciaáram határértéke [RMS érték]: 25,0 A</p> <p>Értékelési módszer: Aluláteresztő szűrő (LPF)</p> <p>Értékelési paraméterek: (Alulmintavételezés 1 kHz-ig, majd) 2,0 Hz Butterworth aluláteresztő szűrő, fokszám: 4, majd ideális egyenirányító az abszolút érték érdekében.</p> <p>A vasúti jármű esetében a maximális interferenciaáram-erősség nem haladhatja meg a 25,0 A-t a 0,0–2,0 Hz frekvenciatartományban. A bekapcsolási áramerősség a 45,0 A-t 1,5 s-nál rövidebb időre, illetve a 25 A-t 2,5 s-nál rövidebb időre haladhatja meg.</p> | P”; | |

(51) A 7.6.2.7. pontban a „77. hivatkozás 3.1.2.4. pontja” hivatkozás helyébe a „77. hivatkozás 3.1.4.1. pontja” hivatkozás lép;

(52) a 7.6.2.8. pontban a táblázat a végén a következő új sorral egészül ki:

| | | |
|--|-----|--|
| <p>„4.2.10. Pálya menti vonatérzékelő rendszerek</p> <p>A 77. hivatkozás 3.2.2.5. pontja:</p> <p>Frekvenciatartomány: 93–110 Hz</p> <p>Interferenciaáram határértéke [RMS érték]:</p> <p>2,8 A (az egység befolyásolása esetén)</p> <p>2 A (egy vontatóegység esetében)</p> <p>Értékelési módszer: Sáváteresztő szűrők</p> <p>Értékelési paraméterek:</p> <p>— Sáváteresztő szűrő jellemzői:</p> <p>Középfrekvenciák: 95, 96, 98, 100, 104, 106 és 108 Hz</p> <p>3 dB sávszélesség: 4 Hz</p> <p>Butterworth szűrő, fokszám: 6</p> <p>— RMS-számítás:</p> <p>Integrációs idő: 0,5 s</p> <p>Időátfedés: 50 %</p> | T3. | <p>Erre a különleges esetre azért van szükség, mert ezek a sínáramkörök a középfrekvenciának 100 Hz-ről 106,7 Hz-re történő növelésével módosíthatók. Ez elavulttá tenné a járművel kapcsolatos nemzeti technikai szabályt, amely 100 Hz-es ellenőrző rendszert ír elő.”</p> |
|--|-----|--|

(53) a 7.6.2.8. pont után a szöveg a következő új 7.6.2.9. ponttal egészül ki:

„7.6.2.9. Olaszország

| Különleges eset | Kategória | Megjegyzések |
|---|-----------|--------------|
| 4.2.10. – Pálya menti vonatérzékelő rendszerek A 77. hivatkozás 3.2.2.4. és 3.2.2.6. pontja: Frekvenciatartomány: 82–86 Hz Interferenciaáram határértéke [RMS érték]: 1 125 A Értékelési módszer: Gyors Fourier-transzformáció Értékelési paraméterek: 1s időablak, Hann ablak, 50 %-os átfedés, 6 egymást követő ablak átlaga | P” | |

(54) a 7.6.2.9. pont után a szöveg a következő új 7.6.2.10. ponttal egészül ki:

„7.6.2.10 Cseh Köztársaság

| Különleges eset | Kategória | Megjegyzések |
|--|-----------|---|
| 4.2.10. – Pálya menti vonatérzékelő rendszerek A 77. hivatkozás 3.2.2.4. és 3.2.2.6. pontja: Frekvenciatartomány: 70,5–79,5 Hz Interferenciaáram határértéke [RMS érték]: 1 A Értékelési módszer: Sáváteresztő szűrők Értékelési paraméterek: — Sáváteresztő szűrő jellemzői: Középfrekvenciák: 73, 75, 77 Hz (folyamatos sáv) 3 dB sáv szélesség: 5 Hz Butterworth szűrő, fokszám: 2 (*)4 — RMS-számítás: Integrációs idő: 0,5 s Időátfedés: legalább 75 % Frekvenciatartomány: 271,5–278,5 Hz Interferenciaáram határértéke [RMS érték]: 0,5 A Értékelési módszer: Sáváteresztő szűrők Értékelési paraméterek: — Sáváteresztő szűrő jellemzői: Középfrekvenciák: 274, 276 Hz (folyamatos sáv) 3 dB sáv szélesség: 5 Hz Butterworth szűrő, 2 (*)4 fokszám — RMS-számítás: Integrációs idő: 0,5 s Időátfedés: legalább 75 % | T3 | Erre a különleges esetre addig van szükség, amíg EFCP típusú sínáramkörök vannak használatban.” |

(55) a 7.6.2.10. pont után a szöveg a következő új 7.6.2.11. ponttal egészül ki:

„7.6.2.11. Hollandia

| Különleges eset | Kategória | Megjegyzések |
|---|-----------|---|
| <p>4.2.10. – Pálya menti vonatérzékelő rendszerek</p> <p>A 77. hivatkozás 3.2.2.6. pontja:</p> <p>Frekvenciatartomány: 65–85 Hz (ATBEG határérték)</p> <p>Interferenciaáram határértéke [RMS érték]: 0,5 A</p> <p>Értékelési módszer: Sáváteresztő szűrők</p> <p>Értékelési paraméterek:</p> <p>— Sáváteresztő szűrő jellemzői</p> <p>Középfrekvencia: 75 Hz</p> <p>3 dB sávzélesség: 20 Hz</p> <p>20 dB sávzélesség: 40 Hz</p> <p>— RMS-számítás</p> <p>Integrációs idő: 5 s</p> <p>Időátfedés: 80 %</p> <p>Az 1s-nál rövidebb, csak az ATBEG-határértéket meghaladó, de a GRS-határértéket meg nem haladó átmenet hagyható figyelmen kívül.</p> <p>Frekvenciatartomány: 65-85 Hz (GRS TC határérték)</p> <p>Interferenciaáram határértéke [RMS érték]: 1,7 A</p> <p>Értékelési módszer: Sáváteresztő szűrők</p> <p>Értékelési paraméterek:</p> <p>— Sáváteresztő szűrő jellemzői</p> <p>Középfrekvencia: 75 Hz</p> <p>3 dB sávzélesség: 20 Hz</p> <p>20 dB sávzélesség: 40 Hz</p> <p>— RMS-számítás</p> <p>Integrációs idő: 1,8 s</p> <p>Időátfedés: 80 %</p> | T3 | Erre a különleges esetre a B. osztályú rendszer ATBEG összefüggésében van szükség.” |

(56) Az A. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

„A. MELLÉKLET

Hivatkozások

Az alapvető paramétereknél (ezen ÁME 4. fejezete) szereplő minden hivatkozással kapcsolatosan a következő táblázat jelöli az alkalmazandó kötelező előírásokat a 2. táblázatban szereplő jelzőszám segítségével (A. táblázat 2.1., A. táblázat 2.2., A. táblázat 2.3.).

A.1. táblázat

| Hivatkozás a 4. fejezetben | Jelzőszám (lásd az A.2. táblázatot) |
|----------------------------|-------------------------------------|
| 4.1. | |
| 4.1.a. | Szándékosan törölve |

| Hivatkozás a 4. fejezetben | Jelzőszám (lásd az A.2. táblázatot) |
|----------------------------|-------------------------------------|
| 4.1.b. | Szándékosan törölve |
| 4.1.c. | 3 |
| 4.2.1. | |
| 4.2.1.a. | 27, 78 |
| 4.2.2. | |
| 4.2.2.a. | 14 |
| 4.2.2.b. | 1, 4, 13, 15, 60 |
| 4.2.2.c. | 31, 37b, c, d |
| 4.2.2.d. | 18, 20 |
| 4.2.2.e. | 6 |
| 4.2.2.f. | 7, 81, 82 |
| 4.2.3. | |
| 4.2.3.a. | 14 |
| 4.2.3.b. | 1, 4, 13, 15, 60 |
| 4.2.3.c. | Szándékosan törölve |
| 4.2.3.d. | 18, 21 |
| 4.2.4. | |
| 4.2.4.a. | 64, 65 |
| 4.2.4.b. | 66 |
| 4.2.4.c. | 67 |
| 4.2.4.d. | 68 |
| 4.2.4.e. | 73, 74 |
| 4.2.4.f. | 32, 33 |
| 4.2.4.g. | 48 |
| 4.2.4.h. | 69, 70 |
| 4.2.4.j. | 71, 72 |
| 4.2.4.k. | 75, 76 |

| Hivatkozás a 4. fejezetben | Jelzőszám (lásd az A.2. táblázatot) |
|----------------------------|-------------------------------------|
| 4.2.5. | |
| 4.2.5.a. | 64, 65 |
| 4.2.5.b. | 10, 39, 40 |
| 4.2.5.c. | 19, 20 |
| 4.2.5.d. | 9, 43 |
| 4.2.5.e. | 16, 50 |
| | |
| 4.2.6. | |
| 4.2.6.a. | 8, 25, 26, 36c, 49, 52 |
| 4.2.6.b. | 29, 45 |
| 4.2.6.c. | 46 |
| 4.2.6.d. | 34 |
| 4.2.6.e. | 20 |
| 4.2.6.f. | Szándékosan törölve |
| | |
| 4.2.7. | |
| 4.2.7.a. | 12 |
| 4.2.7.b. | 62, 63 |
| 4.2.7.c. | 34 |
| 4.2.7.d. | 9 |
| 4.2.7.e. | 16 |
| | |
| 4.2.8. | |
| 4.2.8.a. | 11, 79, 83 |
| | |
| 4.2.9. | |
| 4.2.9.a. | 23 |
| | |
| 4.2.10. | |
| 4.2.10.a. | 77 (3.1. pont) |
| | |
| 4.2.11. | |
| 4.2.11.a. | 77 (3.2. pont) |
| | |

| Hivatkozás a 4. fejezetben | Jelzőszám (lásd az A.2. táblázatot) |
|----------------------------|-------------------------------------|
| 4.2.12. | |
| 4.2.12.a. | 6, 51 |
| 4.2.13. | |
| 4.2.13.a. | 32, 33, 51, 80 |
| 4.2.14. | |
| 4.2.14.a. | 5 |
| 4.2.15. | |
| 4.2.15.a. | 38 |

Előírások

Az e melléklet A.2. táblázatában szereplő három táblázat (A.2.1., A.2.2. és A.2.3. táblázat) egyikét kell alkalmazni a pálya menti alrendszerre. A fedélzeti alrendszerre vagy az A.2.2. táblázatot vagy az A.2.3. táblázatot kell alkalmazni a 7.4.2.3. pontban meghatározott átmeneti időszak után.

Amennyiben az A.2. táblázatban felsorolt dokumentumok valamelyike egy másik dokumentum egyértelműen meghatározott rendelkezését tartalmazza (oly módon, hogy az bemásolásra került a dokumentumba vagy a dokumentum arra hivatkozást tartalmaz), akkor úgy kell tekinteni, hogy csak és kizárólag az adott rendelkezés részét képezi az A.2. táblázatban felsorolt, érintett dokumentumnak.

Ezen ÁME alkalmazásában amennyiben az A.2. táblázatban felsorolt dokumentumok valamelyike »kötelező» vagy »normatív» hivatkozást tartalmaz egy, az A.2. táblázatban nem szereplő dokumentumra, akkor a hivatkozott dokumentumot nem kötelező előírásnak, hanem minden esetben az alapkövetelmények teljesülésének igazolására szolgáló elfogadható megfelelési módozatnak kell tekinteni (amely a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek és alrendszerek tanúsításakor felhasználható, és nem igényli az ÁME jövőbeni felülvizsgálatait).

Megjegyzés: az A.2. táblázatban »fenntartva» szóval jelölt előírások a G. mellékletben nyitott kérdésként is fel vannak sorolva az esetben, ha a megfelelő nyitott kérdések lezárásához nemzeti szabályok bejelentésére van szükség. A nyitott kérdésként fel nem sorolt, »fenntartva» jelzéssel ellátott dokumentumok a rendszer javítására szolgálnak.

A.2.1. táblázat

Kötelező előírások felsorolása

| N jelzőszám | 1. számú előírásomag (# 1) (csak pálya menti alrendszerekre alkalmazandó; fedélzeti alrendszerekre a 7.4.2.3. pontban meghatározott átmeneti időszakot követően nem alkalmazandó) (ETCS 2. alapkonzfiguráció és GSM-R 1. alapkonzfiguráció) | | | |
|-------------|--|---|--------|---------------|
| | Hivatkozás | Az előírás megnevezése | Verzió | Megjegyzések |
| 1 | ERA/ERTMS/003204 | ERTMS/ETCS Functional requirement specification | 5.0 | |
| 2 | Szándékosan törölve | | | |
| 3 | SUBSET-023 | Glossary of Terms and Abbreviations | 2.0.0 | |
| 4 | SUBSET-026 | System Requirements Specification | 2.3.0 | |
| 5 | SUBSET-027 | FFFIS Juridical recorder-downloading tool | 2.3.0 | 1. megjegyzés |

| N jelző- szám | 1. számú előírásomag (# 1) (csak pálya menti alrendszerekre alkalmazandó; fedélzeti alrendszerekre a 7.4.2.3. pontban meghatározott átmeneti időszakot követően nem alkalmazandó) (ETCS 2. alapkonfiguráció és GSM-R 1. alapkonfiguráció) | | | |
|------------------|--|--|--------|----------------|
| | Hivatkozás | Az előírás megnevezése | Verzió | Megjegyzések |
| 6 | SUBSET-033 | FIS for man-machine interface | 2.0.0 | |
| 7 | SUBSET-034 | FIS for the train interface | 2.0.0 | |
| 8 | SUBSET-035 | Specific Transmission Module FFFIS | 2.1.1 | |
| 9 | SUBSET-036 | FFFIS for Eurobalise | 2.4.1 | |
| 10 | SUBSET-037 | EuroRadio FIS | 2.3.0 | |
| 11 | SUBSET-038 | Offline key management FIS | 2.3.0 | |
| 12 | SUBSET-039 | FIS for the RBC/RBC handover | 2.3.0 | |
| 13 | SUBSET-040 | Dimensioning and Engineering rules | 2.3.0 | |
| 14 | SUBSET-041 | Performance Requirements for Interoperability | 2.1.0 | |
| 15 | SUBSET-108 | Interoperability related consolidation on TSI Annex A documents | 1.2.0 | |
| 16 | SUBSET-044 | FFFIS for Euroloop | 2.3.0 | |
| 17 | Szándékosan törölve | | | |
| 18 | SUBSET-046 | Radio infill FFFS | 2.0.0 | |
| 19 | SUBSET-047 | Trackside-Trainborne FIS for Radio infill | 2.0.0 | |
| 20 | SUBSET-048 | Trainborne FFFIS for Radio infill | 2.0.0 | |
| 21 | SUBSET-049 | Radio infill FIS with LEU/interlocking | 2.0.0 | |
| 22 | Szándékosan törölve | | | |
| 23 | SUBSET-054 | Responsibilities and rules for the assignment of values to ETCS variables | 2.1.0 | |
| 24 | Szándékosan törölve | | | |
| 25 | SUBSET-056 | STM FFFIS Safe time layer | 2.2.0 | |
| 26 | SUBSET-057 | STM FFFIS Safe link layer | 2.2.0 | |
| 27 | SUBSET-091 | Safety Requirements for the Technical Interoperability of ETCS in Levels 1 and 2 | 2.5.0 | |
| 28 | Szándékosan törölve | | | |
| 29 | SUBSET-102 | Test specification for interface »K« | 1.0.0 | |
| 30 | Szándékosan törölve | | | |
| 31 | SUBSET-094 | Functional requirements for an onboard reference test facility | 2.0.2 | |
| 32 | EIRENE FRS | GSM-R Functional requirements specification | 8.0.0 | 10. megjegyzés |

| N jelző-szám | 1. számú előíráscomag (# 1) (csak pálya menti alrendszerekre alkalmazandó; fedélzeti alrendszerekre a 7.4.2.3. pontban meghatározott átmeneti időszakot követően nem alkalmazandó) (ETCS 2. alapkonfiguráció és GSM-R 1. alapkonfiguráció) | | | |
|--------------|--|---|--------|----------------|
| | Hivatkozás | Az előírás megnevezése | Verzió | Megjegyzések |
| 33 | EIRENE SRS | GSM-R System requirements specification | 16.0.0 | 10. megjegyzés |
| 34 | A11T6001 | (MORANE) Radio Transmission FFFIS for EuroRadio | 13.0.0 | |
| 35 | Szándékosan törölve | | | |
| 36a | Szándékosan törölve | | | |
| 36b | Szándékosan törölve | | | |
| 36c | SUBSET-074-2 | FFFIS STM Test cases document | 1.0.0 | |
| 37a | Szándékosan törölve | | | |
| 37b | SUBSET-076-5-2 | Test cases related to features | 2.3.3 | |
| 37c | SUBSET-076-6-3 | Test sequences | 2.3.3 | |
| 37d | SUBSET-076-7 | Scope of the test specifications | 1.0.2 | |
| 37e | Szándékosan törölve | | | |
| 38 | 06E068 | ETCS Marker-board definition | 2.0 | |
| 39 | SUBSET-092-1 | ERTMS EuroRadio Conformance Requirements | 2.3.0 | |
| 40 | SUBSET-092-2 | ERTMS EuroRadio test cases safety layer | 2.3.0 | |
| 41 | Szándékosan törölve | | | |
| 42 | Szándékosan törölve | | | |
| 43 | SUBSET 085 | Test specification for Eurobalise FFFIS | 2.2.2 | |
| 44 | Szándékosan törölve | | | |
| 45 | SUBSET-101 | Interface »K« Specification | 1.0.0 | |
| 46 | SUBSET-100 | Interface »G« Specification | 1.0.1 | |
| 47 | Szándékosan törölve | | | |
| 48 | Fenntartva | Test specification for mobile equipment GSM-R | | 4. megjegyzés |
| 49 | SUBSET-059 | Performance requirements for STM | 2.1.1 | |
| 50 | SUBSET-103 | Test specification for Euroloop | 1.0.0 | |
| 51 | Fenntartva | Ergonomic aspects of the DMI | | |
| 52 | SUBSET-058 | FFFIS STM Application layer | 2.1.1 | |
| 53 | Szándékosan törölve | | | |
| 54 | Szándékosan törölve | | | |

| N jelzőszám | 1. számú előírásomag (# 1) (csak pálya menti alrendszerekre alkalmazandó; fedélzeti alrendszerekre a 7.4.2.3. pontban meghatározott átmeneti időszakot követően nem alkalmazandó) (ETCS 2. alapkonfiguráció és GSM-R 1. alapkonfiguráció) | | | |
|-------------|---|--|--------|----------------|
| | Hivatkozás | Az előírás megnevezése | Verzió | Megjegyzések |
| 55 | Szándékosan törölve | | | |
| 56 | Szándékosan törölve | | | |
| 57 | Szándékosan törölve | | | |
| 58 | Szándékosan törölve | | | |
| 59 | Szándékosan törölve | | | |
| 60 | Szándékosan törölve | | | |
| 61 | Szándékosan törölve | | | |
| 62 | Fenntartva | RBC-RBC Test specification for safe communication interface | | |
| 63 | SUBSET-098 | RBC-RBC Safe Communication Interface | 1.0.0 | |
| 64 | EN 301 515 | Global System for Mobile Communication (GSM); Requirements for GSM operation on railways | 2.3.0 | 2. megjegyzés |
| 65 | TS 102 281 | Detailed requirements for GSM operation on railways | 3.0.0 | 3. megjegyzés |
| 66 | TS 103 169 | ASCI Options for Interoperability | 1.1.1 | |
| 67 | (MORANE) P 38 T 9001 | FFFIS for GSM-R SIM CARDS | 5.0 | 10. megjegyzés |
| 68 | ETSI TS 102 610 | Railway Telecommunication; GSM; Usage of the UUIE for GSM operation on railways | 1.3.0 | |
| 69 | (MORANE) F 10 T 6002 | FFFS for Confirmation of High Priority Calls | 5.0 | |
| 70 | (MORANE) F 12 T 6002 | FIS for Confirmation of High Priority Calls | 5.0 | |
| 71 | (MORANE) E 10 T 6001 | FFFS for Functional Addressing | 4.1 | |
| 72 | (MORANE) E 12 T 6001 | FIS for Functional Addressing | 5.1 | |
| 73 | (MORANE) F 10 T 6001 | FFFS for Location Dependent Addressing | 4 | |
| 74 | (MORANE) F 12 T 6001 | FIS for Location Dependent Addressing | 3 | |
| 75 | (MORANE) F 10 T 6003 | FFFS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties | 4 | |
| 76 | (MORANE) F 12 T 6003 | FIS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties | 4 | |

| N jelző-szám | 1. számú előíráscomag (# 1) (csak pálya menti alrendszerekre alkalmazandó; fedélzeti alrendszerekre a 7.4.2.3. pontban meghatározott átmeneti időszakot követően nem alkalmazandó) (ETCS 2. alapkonfiguráció és GSM-R 1. alapkonfiguráció) | | | |
|--------------|--|---|--------|---------------|
| | Hivatkozás | Az előírás megnevezése | Verzió | Megjegyzések |
| 77 | ERA/ERTMS/033281 | Interfaces between CCS trackside and other subsystems | 4.0 | 7. megjegyzés |
| 78 | Fenntartva | Safety requirements for ETCS DMI functions | | |
| 79 | Nem alkalmazandó | Nem alkalmazandó | | |
| 80 | Nem alkalmazandó | Nem alkalmazandó | | |
| 81 | Nem alkalmazandó | Nem alkalmazandó | | |
| 82 | Nem alkalmazandó | Nem alkalmazandó | | |

A.2.2. táblázat

A kötelező előírások felsorolása

| N jelző-szám | 2. számú előíráscomag (# 2) (ETCS 3. alapkonfiguráció, 1. karbantartási kiadás és GSM-R 1. alapkonfiguráció) | | | |
|--------------|--|---|--------|--------------|
| | Hivatkozás | Az előírás megnevezése | Verzió | Megjegyzések |
| 1 | Szándékosan törölve | | | |
| 2 | Szándékosan törölve | | | |
| 3 | SUBSET-023 | Glossary of Terms and Abbreviations | 3.1.0 | |
| 4 | SUBSET-026 | System Requirements Specification | 3.4.0 | |
| 5 | SUBSET-027 | FIS Juridical Recording | 3.1.0 | |
| 6 | ERA_ERTMS_015560 | ETCS Driver Machine interface | 3.4.0 | |
| 7 | SUBSET-034 | Train Interface FIS | 3.1.0 | |
| 8 | SUBSET-035 | Specific Transmission Module FFFIS | 3.1.0 | |
| 9 | SUBSET-036 | FFFIS for Eurobalise | 3.0.0 | |
| 10 | SUBSET-037 | EuroRadio FIS | 3.1.0 | |
| 11 | SUBSET-038 | Offline key management FIS | 3.0.0 | |
| 12 | SUBSET-039 | FIS for the RBC/RBC handover | 3.1.0 | |
| 13 | SUBSET-040 | Dimensioning and Engineering rules | 3.3.0 | |
| 14 | SUBSET-041 | Performance Requirements for Interoperability | 3.1.0 | |
| 15 | Szándékosan törölve | | | |
| 16 | SUBSET-044 | FFFIS for Euroloop | 2.4.0 | |
| 17 | Szándékosan törölve | | | |

| N jelző- szám | 2. számú előírásomag (# 2) (ETCS 3. alapkonfiguráció, 1. karbantartási kiadás és GSM-R 1. alapkonfiguráció) | | | |
|------------------|--|--|--------|----------------|
| | Hivatkozás | Az előírás megnevezése | Verzió | Megjegyzések |
| 18 | Szándékosan törölve | | | |
| 19 | SUBSET-047 | Trackside-Trainborne FIS for Radio infill | 3.0.0 | |
| 20 | SUBSET-048 | Trainborne FFFIS for Radio infill | 3.0.0 | |
| 21 | Szándékosan törölve | | | |
| 22 | Szándékosan törölve | | | |
| 23 | SUBSET-054 | Responsibilities and rules for the assignment of values to ETCS variables | 3.0.0 | |
| 24 | Szándékosan törölve | | | |
| 25 | SUBSET-056 | STM FFFIS Safe time layer | 3.0.0 | |
| 26 | SUBSET-057 | STM FFFIS Safe link layer | 3.0.0 | |
| 27 | SUBSET-091 | Safety Requirements for the Technical Interoperability of ETCS in Levels 1 and 2 | 3.4.0 | |
| 28 | Szándékosan törölve | | | |
| 29 | SUBSET-102 | Test specification for interface »K« | 2.0.0 | |
| 30 | Szándékosan törölve | | | |
| 31 | SUBSET-094 | Functional requirements for an onboard reference test facility | 3.0.0 | |
| 32 | EIRENE FRS | GSM-R Functional requirements specification | 8.0.0 | 10. megjegyzés |
| 33 | EIRENE SRS | GSM-R System requirements specification | 16.0.0 | Note 10 |
| 34 | A11T6001 | (MORANE) Radio Transmission FFFIS for EuroRadio | 13.0.0 | |
| 35 | Szándékosan törölve | | | |
| 36a | Szándékosan törölve | | | |
| 36b | Szándékosan törölve | | | |
| 36c | SUBSET-074-2 | FFFIS STM Test cases document | 3.0.0 | |
| 37a | Szándékosan törölve | | | |
| 37b | SUBSET-076-5-2 | Test cases related to features | 3.2.0 | |
| 37c | SUBSET-076-6-3 | Test sequences | 3.1.0 | |
| 37d | SUBSET-076-7 | Scope of the test specifications | 3.2.0 | |
| 37e | Szándékosan törölve | | | |

| N jelző- szám | 2. számú előírás csomag (# 2) (ETCS 3. alapkonfiguráció, 1. karbantartási kiadás és GSM-R 1. alapkonfiguráció) | | | |
|------------------|---|--|--------|--------------|
| | Hivatkozás | Az előírás megnevezése | Verzió | Megjegyzések |
| 38 | 06E068 | ETCS Marker-board definition | 2.0 | |
| 39 | SUBSET-092-1 | ERTMS EuroRadio Conformance Requirements | 3.0.0 | |
| 40 | SUBSET-092-2 | ERTMS EuroRadio test cases safety layer | 3.0.0 | |
| 41 | Szándékosan törölve | | | |
| 42 | Szándékosan törölve | | | |
| 43 | SUBSET 085 | Test specification for Eurobalise FFFIS | 3.0.0 | |
| 44 | Szándékosan törölve | | | |
| 45 | SUBSET-101 | Interface »K« Specification | 2.0.0 | |
| 46 | SUBSET-100 | Interface »G« Specification | 2.0.0 | |
| 47 | Szándékosan törölve | | | |
| 48 | Fenntartva | Test specification for mobile equipment GSM-R | | Note 4 |
| 49 | SUBSET-059 | Performance requirements for STM | 3.0.0 | |
| 50 | SUBSET-103 | Test specification for Euroloop | 1.1.0 | |
| 51 | Szándékosan törölve | | | |
| 52 | SUBSET-058 | FFFIS STM Application layer | 3.1.0 | |
| 53 | Szándékosan törölve | | | |
| 54 | Szándékosan törölve | | | |
| 55 | Szándékosan törölve | | | |
| 56 | Szándékosan törölve | | | |
| 57 | Szándékosan törölve | | | |
| 58 | Szándékosan törölve | | | |
| 59 | Szándékosan törölve | | | |
| 60 | SUBSET-104 | ETCS System Version Management | 3.2.0 | |
| 61 | Szándékosan törölve | | | |
| 62 | Szándékosan törölve | | | |
| 63 | SUBSET-098 | RBC-RBC Safe Communication Interface | 3.0.0 | |
| 64 | EN 301 515 | Global System for Mobile Communication (GSM); Requirements for GSM operation on railways | 2.3.0 | Note 2 |
| 65 | TS 102 281 | Detailed requirements for GSM operation on railways | 3.0.0 | Note 3 |

| N jelző- szám | 2. számú előírásomag (# 2) (ETCS 3. alapkonfiguráció, 1. karbantartási kiadás és GSM-R 1. alapkonfiguráció) | | | |
|------------------|--|---|--------|---------------|
| | Hivatkozás | Az előírás megnevezése | Verzió | Megjegyzések |
| 66 | TS 103 169 | ASCI Options for Interoperability | 1.1.1 | |
| 67 | (MORANE) P 38 T 9001 | FFFIS for GSM-R SIM CARDS | 5.0 | Note 10 |
| 68 | ETSI TS 102 610 | Railway Telecommunication; GSM; Usage of the UUIE for GSM operation on railways | 1.3.0 | |
| 69 | (MORANE) F 10 T 6002 | FFFS for Confirmation of High Priority Calls | 5.0 | |
| 70 | (MORANE) F 12 T 6002 | FIS for Confirmation of High Priority Calls | 5.0 | |
| 71 | (MORANE) E 10 T 6001 | FFFS for Functional Addressing | 4.1 | |
| 72 | (MORANE) E 12 T 6001 | FIS for Functional Addressing | 5.1 | |
| 73 | (MORANE) F 10 T6001 | FFFS for Location Dependent Addressing | 4 | |
| 74 | (MORANE) F 12 T6001 | FIS for Location Dependent Addressing | 3 | |
| 75 | (MORANE) F 10 T 6003 | FFFS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties | 4 | |
| 76 | (MORANE) F 12 T 6003 | FIS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties | 4 | |
| 77 | ERA/ERTMS/033281 | Interfaces between CCS trackside and other subsystems | 4.0 | 7. megjegyzés |
| 78 | Szándékosan törölve | | | 6. megjegyzés |
| 79 | SUBSET-114 | KMC-ETCS Entity Off-line KM FIS | 1.0.0 | |
| 80 | Szándékosan törölve | | | 5. megjegyzés |
| 81 | Fenntartva | Train Interface FFFIS | | |
| 82 | Fenntartva | FFFIS TI – Safety Analysis | | |

A.2.3. táblázat

A kötelező előírások felsorolása

| N jelző- szám | 3. számú előírásomag (# 3) (ETCS 3. alapkonfiguráció, 2. kiadás és GSM-R 1. alapkonfiguráció) | | | |
|------------------|--|------------------------|--------|--------------|
| | Hivatkozás | Az előírás megnevezése | Verzió | Megjegyzések |
| 1 | Szándékosan törölve | | | |
| 2 | Szándékosan törölve | | | |

| N jelző- szám | 3. számú előírásomag (# 3) (ETCS 3. alapkonfiguráció, 2. kiadás és GSM-R 1. alapkonfiguráció) | | | |
|------------------|--|--|--------|--------------|
| | Hivatkozás | Az előírás megnevezése | Verzió | Megjegyzések |
| 3 | SUBSET-023 | Glossary of Terms and Abbreviations | 3.3.0 | |
| 4 | SUBSET-026 | System Requirements Specification | 3.6.0 | |
| 5 | SUBSET-027 | FIS Juridical Recording | 3.3.0 | |
| 6 | ERA_ERTMS_015560 | ETCS Driver Machine interface | 3.6.0 | |
| 7 | SUBSET-034 | Train Interface FIS | 3.2.0 | |
| 8 | SUBSET-035 | Specific Transmission Module FFFIS | 3.2.0 | |
| 9 | SUBSET-036 | FFFIS for Eurobalise | 3.1.0 | |
| 10 | SUBSET-037 | EuroRadio FIS | 3.2.0 | |
| 11 | SUBSET-038 | Offline key management FIS | 3.1.0 | |
| 12 | SUBSET-039 | FIS for the RBC/RBC handover | 3.2.0 | |
| 13 | SUBSET-040 | Dimensioning and Engineering rules | 3.4.0 | |
| 14 | SUBSET-041 | Performance Requirements for Interoperability | 3.2.0 | |
| 15 | Szándékosan törölve | | | |
| 16 | SUBSET-044 | FFFIS for Euroloop | 2.4.0 | |
| 17 | Szándékosan törölve | | | |
| 18 | Szándékosan törölve | | | |
| 19 | SUBSET-047 | Trackside-Trainborne FIS for Radio infill | 3.0.0 | |
| 20 | SUBSET-048 | Trainborne FFFIS for Radio infill | 3.0.0 | |
| 21 | Szándékosan törölve | | | |
| 22 | Szándékosan törölve | | | |
| 23 | SUBSET-054 | Responsibilities and rules for the assignment of values to ETCS variables | 3.0.0 | |
| 24 | Szándékosan törölve | | | |
| 25 | SUBSET-056 | STM FFFIS Safe time layer | 3.0.0 | |
| 26 | SUBSET-057 | STM FFFIS Safe link layer | 3.1.0 | |
| 27 | SUBSET-091 | Safety Requirements for the Technical Interoperability of ETCS in Levels 1 and 2 | 3.6.0 | |
| 28 | Szándékosan törölve | | | |
| 29 | SUBSET-102 | Test specification for interface »K« | 2.0.0 | |
| 30 | Szándékosan törölve | | | |

| N jelző- szám | 3. számú előírás csomag (# 3) (ETCS 3. alapkonfiguráció, 2. kiadás és GSM-R 1. alapkonfiguráció) | | | |
|------------------|---|--|--------|----------------|
| | Hivatkozás | Az előírás megnevezése | Verzió | Megjegyzések |
| 31 | SUBSET-094 | Functional requirements for an onboard reference test facility | 3.1.0 | |
| 32 | EIRENE FRS | GSM-R Functional requirements specification | 8.0.0 | 10. megjegyzés |
| 33 | EIRENE SRS | GSM-R System requirements specification | 16.0.0 | 10. megjegyzés |
| 34 | A11T6001 | (MORANE) Radio Transmission FFFIS for EuroRadio | 13.0.0 | |
| 35 | Szándékosan törölve | | | |
| 36 a | Szándékosan törölve | | | |
| 36b | Szándékosan törölve | | | |
| 36c | SUBSET-074-2 | FFFIS STM Test cases document | 3.1.0 | |
| 37a | Szándékosan törölve | | | |
| 37b | SUBSET-076-5-2 | Test cases related to features | 3.3.0 | |
| 37c | SUBSET-076-6-3 | Test sequences | 3.2.0 | |
| 37d | SUBSET-076-7 | Scope of the test specifications | 3.3.0 | |
| 37e | Szándékosan törölve | | | |
| 38 | 06E068 | ETCS Marker-board definition | 2.0 | |
| 39 | SUBSET-092-1 | ERTMS EuroRadio Conformance Requirements | 3.1.0 | |
| 40 | SUBSET-092-2 | ERTMS EuroRadio test cases safety layer | 3.1.0 | |
| 41 | Szándékosan törölve | | | |
| 42 | Szándékosan törölve | | | |
| 43 | SUBSET 085 | Test specification for Eurobalise FFFIS | 3.0.0 | |
| 44 | Szándékosan törölve | | | |
| 45 | SUBSET-101 | Interface »K« Specification | 2.0.0 | |
| 46 | SUBSET-100 | Interface »G« Specification | 2.0.0 | |
| 47 | Szándékosan törölve | | | |
| 48 | Fenntartva | Test specification for mobile equipment GSM-R | | 4. megjegyzés |
| 49 | SUBSET-059 | Performance requirements for STM | 3.1.0 | |
| 50 | SUBSET-103 | Test specification for Euroloop | 1.1.0 | |
| 51 | Szándékosan törölve | | | |

| N jelző- szám | 3. számú előírás-csomag (# 3) (ETCS 3. alapkonfiguráció, 2. kiadás és GSM-R 1. alapkonfiguráció) | | | |
|------------------|---|--|--------|----------------|
| | Hivatkozás | Az előírás megnevezése | Verzió | Megjegyzések |
| 52 | SUBSET-058 | FFFIS STM Application layer | 3.2.0 | |
| 53 | Szándékosan törölve | | | |
| 54 | Szándékosan törölve | | | |
| 55 | Szándékosan törölve | | | |
| 56 | Szándékosan törölve | | | |
| 57 | Szándékosan törölve | | | |
| 58 | Szándékosan törölve | | | |
| 59 | Szándékosan törölve | | | |
| 60 | SUBSET-104 | ETCS System Version Management | 3.3.0 | |
| 61 | Szándékosan törölve | | | |
| 62 | Szándékosan törölve | | | |
| 63 | SUBSET-098 | RBC-RBC Safe Communication Interface | 3.0.0 | |
| 64 | EN 301 515 | Global System for Mobile Communication (GSM); Requirements for GSM operation on railways | 2.3.0 | 2. megjegyzés |
| 65 | TS 102 281 | Detailed requirements for GSM operation on railways | 3.0.0 | 3. megjegyzés |
| 66 | TS 103 169 | ASCI Options for Interoperability | 1.1.1 | |
| 67 | (MORANE) P 38 T 9001 | FFFIS for GSM-R SIM CARDS | 5.0 | 10. megjegyzés |
| 68 | ETSI TS 102 610 | Railway Telecommunication; GSM; Usage of the UUIE for GSM operation on railways | 1.3.0 | |
| 69 | (MORANE) F 10 T 6002 | FFFIS for Confirmation of High Priority Calls | 5.0 | |
| 70 | (MORANE) F 12 T 6002 | FIS for Confirmation of High Priority Calls | 5.0 | |
| 71 | (MORANE) E 10 T 6001 | FFFIS for Functional Addressing | 4.1 | |
| 72 | (MORANE) E 12 T 6001 | FIS for Functional Addressing | 5.1 | |
| 73 | (MORANE) F 10 T 6001 | FFFIS for Location Dependent Addressing | 4 | |
| 74 | (MORANE) F 12 T 6001 | FIS for Location Dependent Addressing | 3 | |
| 75 | (MORANE) F 10 T 6003 | FFFIS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties | 4 | |

| N jelző- szám | 3. számú előírásomag (# 3) (ETCS 3. alapkonfiguráció, 2. kiadás és GSM-R 1. alapkonfiguráció) | | | |
|------------------|--|--|--------|---------------|
| | Hivatkozás | Az előírás megnevezése | Verzió | Megjegyzések |
| 76 | (MORANE) F 12 T 6003 | FIS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties | 4 | |
| 77 | ERA/ERTMS/033281 | Interfaces between CCS trackside and other subsystems | 4.0 | 7. megjegyzés |
| 78 | Szándékosan törölve | | | 6. megjegyzés |
| 79 | SUBSET-114 | KMC-ETCS Entity Off-line KM FIS | 1.1.0 | |
| 80 | Szándékosan törölve | | | 5. megjegyzés |
| 81 | Fenntartva | Train Interface FFFIS | | |
| 82 | Fenntartva | FFFIS TI – Safety Analysis | | |
| 83 | SUBSET-137 | On-line Key Management FFFIS | 1.0.0 | |

1. megjegyzés: Csak a rögzítendő adatok funkcionális leírása kötelező, az interfész műszaki jellemzői nem.

2. megjegyzés: Az EN 301 515 szabvány 2.1. pontjában felsorolt azon előírásait, amelyekre a 32-es és a 33-as jelzőszám »MI« utalást tartalmaz, kötelező betartani.

3. megjegyzés: A TR 102 281 szabvány 1. és 2. táblázatában felsorolt azon változtatás iránti kérelmeket, amelyek hatással vannak a 32-es és a 33-as jelzőszám »MI« utalásaira, kötelező figyelembe venni.

4. megjegyzés: A 48-as jelzőszám csak a GSM-R mobil berendezések tesztjeire vonatkozik. Egyelőre »fenntartva«. Az ÁME jövőbeni felülvizsgálatáról történő megegyezést követően e táblázatokba bevezetésre kerül a mobil berendezéseknek és hálózatoknak az ezen ÁME 6.1.2. pontjában szereplő lépések szerinti értékelésére szolgáló, rendelkezésre álló harmonizált tesztek jegyzéke.

5. megjegyzés: A piacon lévő termékeket már a vasúti társaságok GSM-R DMI-vel kapcsolatos igényeihez szabták, és tekintettel arra, hogy teljesen átjárhatóak, az ellenőrző-irányító és jelző rendszerre vonatkozó ÁME-ben nincs szükség rájuk vonatkozó előírásra.

6. megjegyzés: Az eredetileg a 78-as jelzőszámhoz sorolt információ most a 27-es jelzőszámhoz került (SUBSET-091).

7. megjegyzés: Ez a dokumentum független az ETCS és a GSM-R alapverziótól.

8. megjegyzés: Szándékosan törölve

9. megjegyzés: Szándékosan törölve

10. megjegyzés: Az ellenőrző-irányító és jelző rendszerre vonatkozó ÁME szerint csak az (MI) követelmények kötelezőek.

11. megjegyzés: Szándékosan törölve

12. megjegyzés: Szándékosan törölve

13. megjegyzés: Szándékosan törölve

14. megjegyzés: Szándékosan törölve

A.3. táblázat

A kötelező szabványok jegyzéke

Az alábbi táblázatban felsorolt szabványok és azok későbbi módosításainak alkalmazása, amennyiben azokat a tanúsítási eljárás harmonizált szabványaként teszik közzé, megfelelő eszköz ahhoz, hogy teljes mértékben megfeleljen a 402/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet I. mellékletében meghatározott kockázatkezelési eljárásnak, az ezen AME 4. és 6. fejezetében foglalt rendelkezések sérelme nélkül.

| Szám | Hivatkozás | A dokumentum megnevezése és megjegyzések | Verzió | Megjegyzés |
|------|------------|--|--------|------------|
| A1 | EN 50126-1 | Vasúti alkalmazások – A megbízhatóság, a rendelkezésre állás, a karbantarthatóság és a biztonság (RAMS) előírása és bizonyítása – 1. rész: Általános RAMS-eljárás | 2017 | |
| | | | 1999 | 1, 2 |
| A2 | EN 50128 | Vasúti alkalmazások – Távközlési, biztosítóberendezési és adatfeldolgozó rendszerek – Szoftverek vasúti vezérlő- és ellenőrző rendszerekhez | 2011 | |
| A3 | EN 50129 | Vasúti alkalmazások – Távközlési, biztosítóberendezési és adatfeldolgozó rendszerek – Biztonsági elektronikai rendszerek biztosítóberendezésekhez | 2003 | 1 |
| A4 | EN 50159 | Vasúti alkalmazások – Távközlési, biztosítóberendezési és adatfeldolgozó rendszerek | 2010 | 1 |
| A5 | EN 50126-2 | Vasúti alkalmazások – A megbízhatóság, a rendelkezésre állás, a karbantarthatóság és a biztonság (RAMS) előírása és bizonyítása – 2. rész: A biztonság rendszer-szintű megközelítése | 2017 | 3 |

1. megjegyzés: A Bizottság közleménye a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv végrehajtása keretében (átdolgozás) (HL C 435., 2017.12.15.), amelyben a szerkesztésbeli pontosításokat szolgáló helyesbítések is jelölve vannak.

2. megjegyzés: a szabvány e változata felhasználható a szabvány frissített változatában meghatározott átmeneti időszak alatt.

3. megjegyzés: Az EN 50126-1 (2017) szabvánnyal együtt alkalmazandó.

A.4. táblázat

Akkreditált laboratóriumokra vonatkozó kötelező szabványok jegyzéke

| Szám | Hivatkozás | A dokumentum megnevezése és megjegyzések | Verzió | Megjegyzés |
|------|---------------|--|--------|------------|
| A6 | ISO/IEC 17025 | A vizsgálatokat és kalibrálásokat végző laboratóriumok kompetenciájára vonatkozó általános követelmények | 2017" | |

(57) a G. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

„G. MELLÉKLET

Nyitott kérdések

| Nyitott kérdés | Megjegyzések |
|--|--|
| Fékezési szempontok | Csak az ETCS 2. alapkonfigurációra vonatkozik (lásd: A. melléklet, A.2. táblázat, 15. jelzőszám). Az ETCS 3. alapkonfiguráció vonatkozásában megoldva (lásd: A. melléklet, A.2. táblázat, 4. és 13. jelzőszám). |
| A megbízhatóságra/rendelkezésre állásra vonatkozó követelmények | Az ellenőrző-irányító és jelző berendezés meghibásodása által előidézett korlátozott üzemmódok gyakori előfordulása csökkenti a rendszer biztonságosságát. |
| A vágányra szórt homok jellemzői | A. melléklet, A.2. táblázat, 77. jelzőszám 1 520 mm nyomtáv esetében nem nyitott kérdés. |
| A nyomkarimakenő berendezés jellemzői | A. melléklet, A.2. táblázat, 77. jelzőszám |
| A tolatási impedanciát befolyásoló járműjellemzők kombinációja | A. melléklet, A.2. táblázat, 77. jelzőszám |
| Vezetékfüggő interferencia: — A járművek impedanciája — Alállomás impedanciája (csak egyenáramú hálózaton) — Sávon kívüli határértékek — Az alállomásokhoz, illetve a járművekhez rendelt interferenciaáram-határértékek — Mérési, vizsgálati és értékelési előírás | A. melléklet, A.2. táblázat, 77. jelzőszám” |

VII. MELLÉKLET

A 2011/665/EU határozat I. melléklete a következőképpen módosul:

(1) a 2.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.3. Felhasználók és felhasználói hozzáférési jogok

Az ERATV felhasználói a következők:

1 táblázat

Az ERATV-hez való hozzáférési jogok

| Felhasználó | Hozzáférési jogok | Belépés, felhasználói fiók |
|--|---|--|
| Bármely tagállam nemzeti biztonsági hatósága | Az adott tagállamra vonatkozó adatok benyújtása, amelyeket az Ügynökség hagy jóvá Korlátlan hozzáférés valamennyi adathoz, beleértve a jóváhagyás alatt álló adatokat is | Belépés felhasználónév és jelszó használatával Funkcionális vagy anonim felhasználói fiókok nem lesznek elérhetők. Ha a nemzeti biztonsági hatóság kéri, több felhasználói fiókot is kaphat |
| Ügynökség | Az engedélyező szervként feldolgozott, járműtípus-engedélyre vonatkozó adatok nyilvántartásba vétele A nemzeti biztonsági hatóságok által benyújtott adatoknak az ezen előírásoknak való megfelelés szempontjából történő jóváhagyása és közzététele Korlátlan hozzáférés valamennyi adathoz, beleértve a jóváhagyás alatt álló adatokat is | Belépés felhasználónév és jelszó használatával |
| Nyilvánosság | A jóváhagyott adatokhoz való hozzáférés | Tárgytalan |

(2) a 2.4. pont a következő bekezdéssel egészül ki:

„Az ERATV szükség esetén lehetővé teszi az Ügynökség más információs rendszereivel – például az (EU) 2018/1614 biztonsági határozatban említett európai járműnyilvántartással, a 2014/880/EU határozatban (*) említett infrastruktúra-nyilvántartás közös felhasználói felületével, valamint az (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelet (**) 12. cikkében említett egyablakos ügyintézési ponttal – való információcserét.

(*) A Bizottság 2014/880/EU végrehajtási határozata (2014. november 26.) a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól és a 2011/633/EU végrehajtási határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 356., 2014.12.12., 489. o.)

(**) Az Európai Unió Vasúti Ügynökségéről és a 881/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 138., 2016.5.26., 1. o.);

(3) A 2.5. pont a következő alpontokkal egészül ki:

— „EVR: az EVR-ben a járműtípusra vonatkozó adatformátumnak pontosan meg kell felelnie a típusmegjelöléseknek és adott esetben az ERATV-ben található típusváltozatoknak vagy típuskivitelnek.

— Egyablakos ügyintézési pont (*): az egyablakos ügyintézési pont az ERATV-re támaszkodik a típusokkal/változatokkal/kivitelekkel kapcsolatos minden információ kezelése tekintetében. A típus azonosítása referenciaként szolgál a rendszerek közötti információcsere során; az egyablakos ügyintézési pont lehetővé teszi az ERATV-ből a típusok/változatok/kivitelek lekérdezését, és elindítja az ERATV-ben szereplő típus/változat/kivitel információ közzétételét az ERATV-ben, amikor a járműtípus-engedélyt kiadják;

- Nemzeti szabályokat tartalmazó egységes adatbázis (**): a járművek engedélyezésére vonatkozó nemzeti szabályok tekintetében: a paraméterjegyzéknek, amelynek az ERATV-ben megadott nemzeti szabályoknak való megfelelőségét értékelték, azonosnak kell lennie az egységes adatbázisban szereplő paraméterjegyzékkel. Az ERATV nem tartalmazhat az egységes adatbázisban nem szereplő paraméterre történő hivatkozást.

Az egységes adatbázis üzembe helyezéséig, és a referenciadokumentumok adatbázisából és a Notif-IT-ből történő adatmigrációig a paraméterjegyzéknek, amelynek az ERATV-ben megadott nemzeti szabályoknak való megfelelőségét értékelték, azonosnak kell lennie a referenciadokumentumok adatbázisából szereplő paraméterjegyzékkel. Az ERATV nem tartalmazhat a referenciadokumentumban nem szereplő paraméterre történő hivatkozást.

(*) Az (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelet 12. cikkében előírtak szerint.

(**) Az (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelet 27. cikkében előírtak szerint.”;

- (4) az 5.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„5.1. Általános elvek

A nemzeti biztonsági hatóságok rendelkezésre bocsátják a kibocsátott járműtípus- vagy típusváltozat-engedélyekkel kapcsolatos információkat.

Minden nemzeti biztonsági hatóság benyújtja az azon járműtípus vagy járműtípus-változat kiviteleire vonatkozó információkat, amelyeket az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikkének (3) bekezdése szerint kapott.

Az Ügynökségnek közvetlenül regisztrálnia kell az általa kibocsátott járműtípus vagy járműtípus-változat engedélyekkel kapcsolatos információkat, valamint az általa kapott, a járműtípus vagy járműtípus-változat kiviteleire vonatkozó információkat.

Az ERATV részét képezi egy, a nemzeti biztonsági hatóságok és az Ügynökség közötti információcserét szolgáló, webalapú eszköz. Ez az eszköz a következő információk cseréjét teszi lehetővé:

- (1) a típusazonosító lefoglalása;
- (2) a nyilvántartás céljára egy nemzeti biztonsági hatóság által az Ügynökségnek benyújtott adatok, beleértve a következőket:
 - a) új járműtípus vagy új járműtípus-változat engedélyezésével kapcsolatos adatok (ez esetben a nemzeti biztonsági hatóság rendelkezésre bocsátja a II. melléklet szerinti teljes adatállományt);
 - b) az ERATV-ben már előzőleg nyilvántartásba vett járműtípus engedélyezésével kapcsolatos adatok (ez esetben a nemzeti biztonsági hatóság csak az engedélyezésre vonatkozó, azaz a II. mellékletben szereplő lista 3. pontjában található mezőkben található adatokat bocsátja rendelkezésre);
 - c) egy járműtípus vagy járműtípus-változat kivitelének nyilvántartásba vételével kapcsolatos adatok (ez esetben a nemzeti biztonsági hatóság rendelkezésre bocsátja a II. melléklet szerinti teljes adatállományt);
 - d) meglévő engedély módosításával kapcsolatos adatok (ez esetben a nemzeti biztonsági hatóság csak a módosításra szoruló mezőkkel kapcsolatos adatokat bocsátja rendelkezésre); e módosítás nem érintheti a jármű jellemzőire vonatkozó adatokat);
 - e) meglévő engedély felfüggesztésével kapcsolatos adatok (ez esetben a nemzeti biztonsági hatóság csak a felfüggesztés időpontját közli);
 - f) meglévő engedély újbóli aktiválásával kapcsolatos adatok (ez esetben a nemzeti biztonsági hatóság csak a módosításra szoruló mezőkkel kapcsolatos adatokat bocsátja rendelkezésre); különbséget téve az alábbiak között:
 - újbóli aktiválás az adatok módosítása nélkül,
 - újbóli aktiválás az adatok módosításával (ezek nem lehetnek a jármű jellemzőivel kapcsolatos adatok);
 - g) engedély visszavonásával kapcsolatos adatok;
 - h) hibajavítással kapcsolatos adatok;

- (3) az Ügynökség által a nemzeti biztonsági hatóságoknak küldött, az adatok egyértelművé tételére és/vagy javítására vonatkozó kérelmek;
- (4) a nemzeti biztonsági hatóságok által az Ügynökség részéről az adatok pontosítására és/vagy javítására vonatkozó kérelmekre adott válaszok.

A nemzeti biztonsági hatóság a nyilvántartás naprakésszé tételéhez szükséges adatokat elektronikus úton, webalapú alkalmazás segítségével, továbbá az egységes, webalapú elektronikus űrlap megfelelő mezőinek a II. melléklet szerinti kitöltésével nyújtja be.

Az Ügynökség ellenőrzi a nemzeti biztonsági hatóság által benyújtott adatokat az ezen előírásnak való megfelelés szempontjából, jóváhagyja azokat, vagy további pontosítást kér.

Amennyiben az Ügynökség úgy véli, hogy a nemzeti biztonsági hatóság által benyújtott adatok nem felelnek meg ezen előírásnak, az Ügynökség felkéri a nemzeti biztonsági hatóságot a benyújtott adatok javítására vagy pontosítására.

A rendszer valamennyi, a járműtípusra vonatkozó adatfrissítést követően megerősítő üzenetet generál, amelyet az adatokat benyújtó nemzeti biztonsági hatóság felhasználói, a típust engedélyező összes többi tagállam nemzeti biztonsági hatóságai, a járműtípus-engedély jogosultja és az Ügynökség e-mailben kapnak meg.”;

- (5) Az 5.2.1. pont a helyébe a következő szöveg lép:

„5.2.1. *Új járműtípus-engedély, új járműtípus-változat vagy új járműtípus-kivitel vagy új járműtípusváltozat-kivitel nyilvántartásba vétele*

- (1) A nemzeti biztonsági hatóság az engedély kibocsátását követő húsz (20) munkanapon belül értesíti az Ügynökséget bármely járműtípusra vonatkozó engedélyről.
- (2) A nemzeti biztonsági hatóság az engedély kibocsátását követő húsz (20) munkanapon belül értesíti az Ügynökséget bármely járműtípus-kivitelre vonatkozó engedélyről.
- (3) A nemzeti biztonsági hatóság az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikkének (3) bekezdése szerint kapott teljes információ kézhezvételét követő húsz (20) munkanapon belül értesíti az Ügynökséget a járműtípus vagy a járműtípus-változat bármely kiviteléről.
- (4) Az Ügynökség ellenőrzi a nemzeti biztonsági hatóság által benyújtott információt, és a tájékoztatás kézhezvételétől számított húsz (20) munkanapon belül jóváhagyja azt, és a III. melléklet értelmében számot ad a járműtípusnak, vagy az adatok javítását vagy pontosítását kéri. Elkerülendő az ERATV-ben szereplő típusok nem kívánatos ismétlődését, az Ügynökség – amennyiben azt az ERATV-ben hozzáférhető adatok lehetővé teszik – különösen megvizsgálja, hogy más tagállam nem vette-e már korábban nyilvántartásba az adott típust.
- (5) A nemzeti biztonsági hatóság által benyújtott információ jóváhagyását követően az Ügynökség az új járműtípushoz hozzárendeli annak számát. A járműtípusszám hozzárendelésére vonatkozó szabályok a III. mellékletben találhatók.”;

- (6) az 5.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„5.3. **Az adatok Ügynökség általi bevitele vagy módosítása**

5.3.1. *Az engedélyező szerv a nemzeti biztonsági hatóság.*

Amennyiben egy nemzeti biztonsági hatóság engedélyező szervként jár el, az Ügynökség nem módosíthatja a nemzeti biztonsági hatóság által benyújtott adatokat. Az Ügynökség szerepe kizárólag a jóváhagyás és a közzététel.

Kivételes körülmények között, például ha technikailag lehetetlen végrehajtani a szokásos eljárást, az Ügynökség – a nemzeti biztonsági hatóság kérését követően – beviheti vagy módosíthatja nemzeti biztonsági hatóság által benyújtott adatokat. Ez esetben az adatok bevételét vagy módosítását kérelmező nemzeti biztonsági hatóság megerősíti az Ügynökség által bevitt vagy módosított adatokat, az Ügynökség pedig részletesen dokumentálja az eljárást. Az ERATV-be való adatbevétel határidejére vonatkozóan az 5.2. pontban szereplő határidők alkalmazandók.

5.3.2. Az engedélyező szerv az Ügynökség

Ha az Ügynökség engedélyező szervként jár el, akkor:

- a) az engedély kibocsátását követő húsz (20) munkanapon belül nyilvántartásba veszi a járműtípus-engedélyt vagy a járműtípus-változatot;
- b) a teljes információ kézhezvételét követő húsz (20) munkanapon belül nyilvántartásba veszi a járműtípus vagy a járműtípus-változat bármely kivitelét;
- c) a módosított engedély kibocsátását követő húsz (20) munkanapon belül módosítja a meglévő járműtípus-engedélyeket;
- d) az engedély felfüggesztésének kibocsátását követő öt (5) munkanapon belül felfüggeszti a meglévő járműtípus-engedélyeket;
- e) az engedély újbóli aktiválásának kibocsátását követő húsz (20) munkanapon belül újból aktiválja a korábban felfüggesztett járműtípus-engedélyeket;
- f) az engedély visszavonásának kibocsátását követő öt (5) munkanapon belül visszavonja a meglévő járműtípus-engedélyeket.”;

(7) a 6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6. SZÓSZEDET

| Kifejezés vagy rövidítés | Fogalom meghatározás |
|----------------------------|---|
| Típusazonosító | A típusazonosító a típuszából (0.1. paraméter, 10 számjegyből álló szám), a változatot (0.2. paraméter, 3 alfanumerikus karakter) és a kivitel (0.4. paraméter, 3 alfanumerikus karakter) jelölő kódokból áll: Típusazonosító = Típuszám +Változat+Kivitel = XX-XXX-XXXX-X-ZZZ-VVV |
| Korlátozás | Bármely, a járműtípus-engedélyben feltüntetett feltétel vagy korlátozás, amely a típusnak megfelelő jármű forgalomba hozatalára vagy használatára vonatkozik. A II. melléklet 4. pontjában szereplő műszaki jellemzők (A paraméterek jegyzéke és formátuma) nem tartoznak a korlátozások körébe. |
| Engedély módosítása | Az engedélyező szerv kérésére a korábban közzétett, nyilvántartásba vett járműtípus-engedélyre vonatkozó információk módosítása. |
| Engedély felfüggesztése | Egy engedélyező szerv döntése, amelynek értelmében egy járműtípus-engedély ideiglenesen felfüggesztésre kerül, és jármű forgalomba hozatala az adott típusnak való megfelelése alapján nem engedélyezhető, amíg a felfüggesztést kiváltó okokat nem vizsgálták meg. A járműtípus-engedély felfüggesztése nem érinti a már használatban lévő járműveket. |
| Engedély újbóli aktiválása | Egy engedélyező szerv döntése, amelynek értelmében egy korábban kiadott engedély felfüggesztése hatályát veszti. |
| Engedély megújítása | Egy engedélyező szerv döntése, amelynek értelmében a járműtípus engedélyét az (EU) 2016/797 irányelv 24. cikkének (3) bekezdése szerint meg kell újítani, és egyetlen jármű forgalomba hozatala sem engedélyezhető az adott típusnak való megfelelése alapján. A járműtípus megújításának engedélyezése nem érinti a már használatban lévő járműveket. |
| Az engedély visszavonása | Az (EU) 2016/797 irányelv 26. cikk alapján az engedélyező szerv által hozott határozat, amelynek értelmében egy járműtípus-engedély hatályát veszti. Azon járműveket, amelyek forgalomba hozatalát az adott típus alapján engedélyezték, vissza kell hívni. |
| Hiba | Átadott vagy közzétett adat, amely nem felel meg az adott járműtípus-engedélynek. Az engedély módosítása nem tartozik e definícióba.” |

VIII. MELLÉKLET

A 2011/665/EU határozat II. melléklete helyébe a következő szöveg lép:

„II. MELLÉKLET

A NYILVÁNTARTÁSBA VEENDŐ ADATOK ÉS FORMÁTUMUK

- (1) Az ERATV valamennyi engedélyezett járműtípusra vonatkozóan a következő adatokat tartalmazza:
 - a) a típus meghatározása,
 - b) a gyártó,
 - c) az ÁME-knek való megfelelés,
 - d) az engedélyek, beleértve az ezekről az engedélyekről szóló általános információkat, azok státusza, azon paraméterek jegyzéke, amelyek tekintetében ellenőrizték a nemzeti szabályoknak való megfelelést,
 - e) műszaki jellemzők.
- (2) A valamennyi járműtípus vonatkozásában az ERATV-ben rögzítendő adatok és formátumok a 2. táblázatban láthatók. A nyilvántartásba veendő adatok a 2. táblázatban feltüntetett jármű-kategóriáktól függenek.
- (3) A műszaki jellemzőkkel összefüggő paraméterek tekintetében feltüntetett értékeknek a kérelmet kísérő dokumentációban szereplő értékeknek kell megfelelniük.
- (4) Amennyiben egy paraméter lehetséges értékei egy előre meghatározott listára korlátozódnak, akkor ezeket a listákat az Ügynökség kezeli és tartja naprakészen.
- (5) Azon járműtípusok esetében, amelyek nem felelnek meg valamennyi, hatályos vonatkozó ÁME-nek, a típusengedélyt kibocsátó nemzeti biztonsági hatóság a műszaki jellemzőkről adandó, az alábbi 4. pontban feltüntetett információkat azokra a paraméterekre korlátozhatja, amelyek a hatályos szabályoknak megfelelően ellenőrzésre kerültek.
- (6) Ha a paraméter meghatározása szerepel a vonatkozó ÁME-ben, akkor a megjelölt paraméterérték a vizsgálati eljárás során megvizsgált érték.
- (7) Az előre meghatározott listákat az Ügynökség kezeli és tartja naprakészen a hatályos ÁME-nek megfelelően, beleértve azokat az ÁME-ket is, amelyek az átmeneti időszak alatt alkalmazhatók.
- (8) A »nyitott kérdés«-ként szereplő paraméterekhez nem vezetnek be adatokat, míg a »nyitott kérdés« lezárásra kerül a vonatkozó ÁME-ben.
- (9) Az »opcionális«-ként szereplő paraméterek esetében az adatok bevitele a típusengedély kérelmezőjének döntésétől függ.
- (10) A 0.1–0.4. mezőket az Ügynökség tölti ki.

2 táblázat

Az ERATV paramétere

| Paraméter | Adatok formátuma | Jármű-kategóriákra való alkalmazhatóság (I = igen, N = nem, O = opcionális, NYK = nyitott kérdés) | | | | A jármű és a felhasználási terület hálózata(i) közötti műszaki összeegyeztethetőség paramétere |
|---------------|---|--|---------------------------------------|----------------|-----------------------|--|
| | | 1. Vontató járművek | 2. Vontatott személyszállító járművek | 3. Teherkocsik | 4. Speciális járművek | |
| 0 | A típus meghatározása, | Cím (nincs adat) | | | | |
| 0.1 | Típuszám (a III. mellékletnek megfelelően) | [szám] XX-XXX-XXXX-X | I | I | I | I |
| 0.2 | Az e típushoz tartozó változat (az (EU) 2018/545 rendelet 2. cikkének (13) bekezdése alapján) | [alfanumerikus] ZZZ | I | I | I | I |
| 0.4 | Az e típushoz tartozó típuskivitelek (az (EU) 2018/545 rendelet 2. cikkének (14) bekezdése alapján) | [alfanumerikus] VVV | I | I | I | I |
| 0.3 | Az ERATV-ben való rögzítés dátuma | [Dátum] (ÉÉÉÉHHNN) | I | I | I | I |
| 1 | Általános információk: | Cím (nincs adat) | | | | |
| 1.1 | Típusnév | [karakterlánc] (max. 256 karakter) | O | O | O | O |
| 1.2 | Alternatív típusnév | [karakterlánc] (max. 256 karakter) | O | O | O | O |
| 1.3 | A gyártó neve | Cím (nincs adat) | | | | |
| 1.3.1. | A gyártó azonosító adatai | Cím (nincs adat) | | | | |
| 1.3.1.1. | A szervezet neve | [karakterlánc] (max. 256 karakter) Előre meghatározott listáról történő válogatás, új szervezetek hozzáadásának lehetőségével | I | I | I | I |
| 1.3.1.2. | Cégjegyzékszám | szöveg | O | O | O | O |
| 1.3.1.3. | Szervezetkód | Alfanumerikus kód | O | O | O | O |

| Paraméter | Adatok formátuma | Jármű-kategóriákra való alkalmazhatóság (I = igen, N = nem, O = opcionális, NYK = nyitott kérdés) | | | | A jármű és a felhasználási terület hálózata(i) közötti műszaki összeegyeztethetőség paraméterei |
|---------------|--|--|---------------------------------------|----------------|-----------------------|---|
| | | 1. Vontató járművek | 2. Vontatott személyszállító járművek | 3. Teherkocsik | 4. Speciális járművek | |
| 1.3.2. | A gyártó kapcsolattartási adatai | Cím (nincs adat) | | | | |
| 1.3.2.1. | A szervezet címe (utca, házsám) | szöveg | O | O | O | O |
| 1.3.2.2. | Település | szöveg | O | O | O | O |
| 1.3.2.3. | Országkód | Az uniós intézményközi kiadványszerkesztési útmutató szerinti kód | O | O | O | O |
| 1.3.2.4. | Irányítószám | Alfanumerikus kód | O | O | O | O |
| 1.3.2.5. | E-mail-cím: | E-mail | O | O | O | O |
| 1.4 | Kategória | [karakterlánc] előre meghatározott listáról történő válogatás (a III. mellékletnek megfelelően) | I | I | I | I |
| 1.5 | Alkategória | [karakterlánc] előre meghatározott listáról történő válogatás (a III. mellékletnek megfelelően) | I | I | I | I |
| 2 | Az ÁME-nek való megfelelés | Cím (nincs adat) | | | | |
| 2.1 | Az ÁME-nek való megfelelés | Minden ÁME-re vonatkozóan: [karakterlánc] I/N/Részben/Tárgytalan Az ÁME-khez (mind a hatályos, mind a korábban hatályban lévő ÁME-khez) kapcsolódó járművek előre meghatározott listájáról történő válogatás (többszörös választás lehetséges) | I | I | I | I |
| 2.2 | EK-hitelesítési tanúsítvány: Hivatkozás az »EK-típusvizsgálati tanúsítványok«-ra (az SB modul alkalmazása esetén) és/vagy az »EK-konstruktívizsgálati tanúsítványok«-ra (az SH1 modul alkalmazása esetén) | [karakterlánc] (lehetőség több tanúsítvány feltüntetésére, pl. a járműalrendszerre vonatkozó tanúsítvány, a CCS-re vonatkozó tanúsítvány stb.) | I | I | I | I |
| 2.3 | Alkalmazható különleges esetek (amelyekre vonatkozóan megfelelés-ellenőrzés történt) | [karakterlánc] előre meghatározott listáról történő válogatás (többszörös választás lehetséges) az ÁME-k alapján (minden, I-vel vagy R-rel jelzett ÁME-re vonatkozóan) | I | I | I | I |

| Paraméter | Adatok formátuma | Jármű-kategóriákra való alkalmazhatóság (I = igen, N = nem, O = opcionális, NYK = nyitott kérdés) | | | | A jármű és a felhasználási terület hálózata(i) közötti műszaki összeegyeztethetőség paraméterei | |
|-----------------|---|---|---------------------------------------|----------------|-----------------------|---|--|
| | | 1. Vontató járművek | 2. Vontatott személyszállító járművek | 3. Teherkocsik | 4. Speciális járművek | | |
| 2.4 | A nem teljesített ÁME-pontok | [karakterlánc] előre meghatározott listáról történő válogatás (többszörös választás lehetséges) az ÁME-k alapján (minden, R-rel jelzett ÁME-re vonatkozóan) | I | I | I | I | |
| 3 | Engedélyek | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 3.0 | Alkalmazási terület | [karakterlánc] előre meghatározott listáról (többszörös választás lehetséges): Tagállam – hálózat | I | I | I | I | |
| 3.1 | Engedélyezés itt: | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 3.1.1. | Az engedélyező tagállam | [karakterlánc] előre meghatározott listáról (többszörös választás lehetséges): | I | I | I | I | |
| 3.1.2. | Jelenlegi státusz | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 3.1.2.1. | Státusz | [karakterlánc] + [dátum] Lehetőségek: Érvényes, Felfüggesztve: ÉÉÉÉHHNN, visszavonva ÉÉÉÉHHNN megújítandó ÉÉÉÉHHNN | I | I | I | I | |
| 3.1.2.2. | Engedély érvényessége (ha meg van határozva) | [Dátum] (ÉÉÉÉHHNN) | I | I | I | I | |
| 3.1.2.3. | Kódolt alkalmazási feltételek és más korlátozások | [karakterlánc] az Ügynökség által hozzárendelt kód | I | I | I | I | |
| 3.1.2.4. | Kódolatlan alkalmazási feltételek és más korlátozások | [karakterlánc] | I | I | I | I | |
| 3.1.3. | Archív adatok | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 3.1.3.1. | Eredeti engedély | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 3.1.3.1.1. | Az eredeti engedély dátuma | [Dátum] (ÉÉÉÉHHNN) | I | I | I | I | |

| Paraméter | Adatok formátuma | Jármű-kategóriákra való alkalmazhatóság (I = igen, N = nem, O = opcionális, NYK = nyitott kérdés) | | | | A jármű és a felhasználási terület hálózata(i) közötti műszaki összeegyeztethetőség paraméterei |
|---------------------|---|---|---------------------------------------|----------------|-----------------------|---|
| | | 1. Vontató járművek | 2. Vontatott személyszállító járművek | 3. Teherkocsik | 4. Speciális járművek | |
| 3.1.3.1.2. | Az engedély jogosultja | Cím (nincs adat) | | | | |
| 3.1.3.1.2.1. | Az engedély jogosultjának azonosító adatai | Cím (nincs adat) | | | | |
| 3.1.3.1.2.1.1 | A szervezet neve | [karakterlánc] (max. 256 karakter) Előre meghatározott listáról történő válogatás, új szervezetek hozzáadásának lehetőségével | I | I | I | I |
| 3.1.3.1.2.1.2. | Cégjegyzékszám | szöveg | I | I | I | I |
| 3.1.3.1.2.1.3. | Szervezetkód | Alfanumerikus kód | O | O | O | O |
| 3.1.3.1.2.2. | Az engedély jogosultjának kapcsolattartási adatai | Cím (nincs adat) | | | | |
| 3.1.3.1.2.2.1 | A szervezet címe (utca, házszám) | szöveg | I | I | I | I |
| 3.1.3.1.2.2.2. | Település | szöveg | I | I | I | I |
| 3.1.3.1.2.2.3. | Országkód | Az uniós intézményközi kiadványszerkesztési útmutató szerinti kód | I | I | I | I |
| 3.1.3.1.2.2.4 | Irányítószám | Alfanumerikus kód | I | I | I | I |
| 3.1.3.1.2.2.5 | E-mail-cím: | E-mail | I | I | I | I |
| 3.1.3.1.3 | Engedélyezési dokumentumra való hivatkozás | [karakterlánc] (EIN) | I | I | I | I |
| 3.1.3.1.4 | Hitelesítési tanúsítvány: Típusvizsgálatra vagy konstrukcióvizsgálat-típusra való hivatkozás | [karakterlánc] (Több tanúsítvány, pl. a járműalrendszer tanúsítványa, ellenőrző-irányító és jelző alrendszer tanúsítványa stb. feltüntetésének lehetősége) | I | I | I | I |

| Paraméter | Adatok formátuma | Jármű-kategóriákra való alkalmazhatóság (I = igen, N = nem, O = opcionális, NYK = nyitott kérdés) | | | | A jármű és a felhasználási terület hálózata(i) közötti műszaki összeegyeztethetőség paraméterei | |
|--------------------|--|---|---------------------------------------|----------------|-----------------------|---|--|
| | | 1. Vontató járművek | 2. Vontatott személyszállító járművek | 3. Teherkocsik | 4. Speciális járművek | | |
| 3.1.3.1.5. | Paraméterek, amelyek tekintetében értékelték a hatályos nemzeti szabályoknak való megfelelést | [karakterlánc] előre meghatározott listáról történő válogatás (többszörös választás lehetséges) a 2015/2299/EU bizottsági határozat alapján | I | I | I | I | |
| 3.1.3.1.6. | Megjegyzések | [karakterlánc] (max. 1 024 karakter) | O | O | O | O | |
| 3.1.3.1.7 | Hivatkozás a javaslattevő által a 402/2013/EU rendelet 3. cikkének (11) bekezdésében említett írásbeli nyilatkozatra | [karakterlánc] | I | I | I | I | |
| 3.1.3.X | Engedély módosítása | Cím (nincs adat) (az X 2-től felfelé folyamatos, a típusengedély módosításainak számának megfelelően) | I | I | I | I | |
| 3.1.3.X.1 | Módosítás típusa | [karakterlánc] szöveg egy előre meghatározott listáról | I | I | I | I | |
| 3.1.3.X.2 | Dátum | [Dátum] (ÉÉÉÉHHNN) | I | I | I | I | |
| 3.1.3.X.3. | Az engedély jogosultja (adott esetben) | [karakterlánc] (max. 256 karakter) előre meghatározott listáról történő válogatás, új szervezetek hozzáadásának lehetőségével | I | I | I | I | |
| 3.1.3.X.3.1 | Az engedély jogosultjának azonosító adatai | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 3.1.3.X.3.1.1 | A szervezet neve | [karakterlánc] (max. 256 karakter) Előre meghatározott listáról történő válogatás, új szervezetek hozzáadásának lehetőségével | I | I | I | I | |
| 3.1.3.X.3.1.2 | Cégyjegyzékszám | szöveg | I | I | I | I | |

| Paraméter | Adatok formátuma | Jármű-kategóriákra való alkalmazhatóság (I = igen, N = nem, O = opcionális, NYK = nyitott kérdés) | | | | A jármű és a felhasználási terület hálózata(i) közötti műszaki összeegyeztethetőség paraméterei | |
|--------------------|--|---|---------------------------------------|----------------|-----------------------|---|--|
| | | 1. Vontató járművek | 2. Vontatott személyszállító járművek | 3. Teherkocsik | 4. Speciális járművek | | |
| 3.1.3.X.3.1.3 | Szervezetkód | Alfanumerikus kód | O | O | O | O | |
| 3.1.3.X.3.2 | Az engedély jogosultjának kapcsolattartási adatai | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 3.1.3.X.3.2.1 | A szervezet címe (utca, házszám) | szöveg | I | I | I | I | |
| 3.1.3.X.3.2.2 | Település | szöveg | I | I | I | I | |
| 3.1.3.X.3.2.3 | Országkód | Az uniós intézményközi kiadványszerkesztési útmutató szerinti kód | I | I | I | I | |
| 3.1.3.X.3.2.4 | Irányítószám | Alfanumerikus kód | I | I | I | I | |
| 3.1.3.X.3.2.5 | E-mail-cím: | E-mail | I | I | I | I | |
| 3.1.3.X.4 | Engedélyezésmódosítási dokumentumra való hivatkozás | [karakterlánc] | I | I | I | I | |
| 3.1.3.X.5 | Hitelesítési tanúsítvány: Típusvizsgálatra vagy konstrukcióvizsgálat-típusra való hivatkozás | [karakterlánc] (lehetőség több tanúsítvány feltüntetésére, pl. a járműalrendszerre vonatkozó tanúsítvány, a CCS-re vonatkozó tanúsítvány stb.) | I | I | I | I | |
| 3.1.3.X.6 | Alkalmazandó nemzeti szabályok (adott esetben) | [karakterlánc] előre meghatározott listáról történő válogatás (többszörös választás lehetséges) a 2015/2299/EU bizottsági határozat alapján | I | I | I | I | |
| 3.1.3.X.7 | Megjegyzések | [karakterlánc] (max. 1 024 karakter) | O | O | O | O | |
| 3.1.3.X.8 | Hivatkozás a javaslattevő által a 402/2013/EU rendelet 3. cikkének (11) bekezdésében említett írásbeli nyilatkozatra | [karakterlánc] | I | I | I | I | |

| Paraméter | Adatok formátuma | Jármű-kategóriákra való alkalmazhatóság (I = igen, N = nem, O = opcionális, NYK = nyitott kérdés) | | | | A jármű és a felhasználási terület hálózata(i) közötti műszaki összeegyeztethetőség paraméterei | |
|--------------|--|--|---------------------------------------|----------------|-----------------------|---|---|
| | | 1. Vontató járművek | 2. Vontatott személyszállító járművek | 3. Teherkocsik | 4. Speciális járművek | | |
| 3.X | Engedélyezés itt: | Cím (nincs adat) (az X 2-től felfelé fokozatosan eggyel nő, valahányszor az adott típusra vonatkozó engedélyt adnak ki). Ez a pont ugyanazokat a mezőket tartalmazza, mint a 3.1. | I | I | I | I | |
| 4 | A jármű műszaki jellemzői | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.1 | Általános műszaki jellemzők | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.1.1. | Vezetőállás száma | [szám] 0/1/2 | I | I | I | I | N |
| 4.1.2 | Sebességtartás | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.1.2.1. | Legnagyobb tervezési sebesség: | [szám] km/h | I | I | I | I | N |
| 4.1.3 | Nyomtáv | [karakterlánc] előre meghatározott listáról történő válogatás | I | I | I | I | I |
| 4.1.5 | Többrétű működésben egymáshoz kapcsolt szerelvények vagy mozdonyok maximális száma | [szám] | I | N | N | N | N |
| 4.1.11. | Nyomtávszabályozó berendezés | [karakterlánc] előre meghatározott listáról történő válogatás | I | I | I | I | I |
| 4.1.12. | A fix összeállítást alkotó járművek száma (csak a fix összeállítás esetében) | [szám] | I | I | I | I | N |
| 4.2 | Szerkesztési szelvény | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.2.1. | Referenciaprofil | [karakterlánc] előre meghatározott listáról történő válogatás (egynél több lehetséges) (a lista a különböző kategóriák esetében eltérő lesz a vonatkozó ÁME-től függően) | I | I | I | I | I |

| Paraméter | Adatok formátuma | Jármű-kategóriákra való alkalmazhatóság (I = igen, N = nem, O = opcionális, NYK = nyitott kérdés) | | | | A jármű és a felhasználási terület hálózata(i) közötti műszaki összeegyeztethetőség paraméterei | |
|---------------|---|---|---------------------------------------|----------------|-----------------------|---|---|
| | | 1. Vontató járművek | 2. Vontatott személyszállító járművek | 3. Teherkocsik | 4. Speciális járművek | | |
| 4.3 | Környezeti feltételek | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.3.1. | Hőmérsékleti tartomány | [karakterlánc] előre meghatározott listáról történő válogatás (egynél több lehetséges) | I | I | I | I | N |
| 4.3.3. | Hó-, jég- és jégesőviszonyok | [karakterlánc] előre meghatározott listáról történő válogatás | I | I | I | I | N |
| 4.4 | Tűzvédelmi rendelkezések | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.4.1. | Tűzvédelmi kategória | [karakterlánc] előre meghatározott listáról történő válogatás | I | I | N | I | I |
| 4.5 | Tervezési tömeg és terhelések | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.5.1. | A különböző vonalkategóriák megengedett terhelhetősége | [szám] t vonalkategóriára vonatkozóan [karakterlánc] | OP | OP | I | OP | I |
| 4.5.2. | Tervezési tömeg | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.5.2.1. | Tervezési tömeg menetkész állapotban | [szám] kg | I | I | O | I | I |
| 4.5.2.2. | Tervezési tömeg normál hasznos teher mellett | [szám] kg | I | I | O | I | I |
| 4.5.2.3. | Tervezési tömeg rendkívüli hasznos teher mellett | [szám] kg | I | I | N | I | I |
| 4.5.3. | Statikus tengelyterhelés | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.5.3.1. | Statikus tengelyterhelés menetkész állapotban | [szám] kg | I | I | O | I | I |
| 4.5.3.2. | Statikus tengelyterhelés normál hasznos teher mellett | [szám] kg | I | I | I | I | I |
| 4.5.3.3. | Statikus tengelyterhelés rendkívüli hasznos teher mellett | [szám] kg | I | I | N | I | I |

| Paraméter | Adatok formátuma | Jármű-kategóriákra való alkalmazhatóság (I = igen, N = nem, O = opcionális, NYK = nyitott kérdés) | | | | A jármű és a felhasználási terület hálózata(i) közötti műszaki összeegyeztethetőség paraméterei | |
|-----------------|--|---|---------------------------------------|----------------|-----------------------|---|---|
| | | 1. Vontató járművek | 2. Vontatott személyszállító járművek | 3. Teherkocsik | 4. Speciális járművek | | |
| 4.5.3.4. | Tengelyek helyzete az egységben (tengelytáv): a: Tengelyek közötti távolság b: A végtengely és a legközelebbi csatlakozó síkja közötti távolság c: c = két belső tengely közötti távolság | a [szám] m b [szám] m c [szám] m | I | I | I | I | I |
| 4.5.5. | Teljes járműtömeg (az egység minden járművére) | [szám] kg | I | I | I | I | I |
| 4.5.6. | Kerekenkénti tömeg | [szám] kg | I | I | I | I | I |
| 4.6 | A járművek dinamikus viselkedése | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.6.4. | A legnagyobb sebesség és a legnagyobb túlemléshány kombinációja, amely tekintetében a járművet értékelték | [szám] km/h – [szám] mm | I | I | I | I | I |
| 4.6.5. | Síndőlés | [karakterlánc] előre meghatározott listáról | I | I | I | I | I |
| 4.7 | Fékezés | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.7.1. | Legnagyobb átlagos lassulás | [szám] m/s ² | I | N | N | I | N |
| 4.7.2. | Hőkapacitás | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.7.2.1. | Fékezési teljesítmény meredek lejtőn normál hasznos teher mellett | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.7.2.1.1. | Az ÁME referenciaesete | [karakterlánc] előre meghatározott listáról | I | I | I | I | N |
| 4.7.2.1.2. | Sebesség (ha nincs referenciaeset feltüntetve) | [szám] km/h | I | I | I | I | N |

| Paraméter | Adatok formátuma | Jármű-kategóriákra való alkalmazhatóság (I = igen, N = nem, O = opcionális, NYK = nyitott kérdés) | | | | A jármű és a felhasználási terület hálózata(i) közötti műszaki összeegyeztethetőség paraméterei | |
|-----------------|---|---|---------------------------------------|----------------|-----------------------|---|---|
| | | 1. Vontató járművek | 2. Vontatott személyszállító járművek | 3. Teherkocsik | 4. Speciális járművek | | |
| 4.7.2.1.3. | Lejtés (ha nincs referenciaeset feltüntetve) | [szám] (mm/m) | I | I | I | I | N |
| 4.7.2.1.4. | Távolság (ha nincs referenciaeset feltüntetve) | [szám] km | I | I | I | I | N |
| 4.7.2.1.5 | Idő (ha a távolság nincs megadva) (ha nincs referenciaeset feltüntetve) | [szám] perc | I | I | I | I | N |
| 4.7.2.1.6 | Maximális fékhőtechnikai kapacitás | [szám] kW | I | I | I | I | N |
| 4.7.3. | Rögzítőfék | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.7.3.3. | Maximális lejtési szög, amelynél az egység csak a rögzítőfék használatával álló helyzetben marad (ha a jármű rögzítőfékkel van felszerelve) | [szám] (mm/m) | I | I | I | I | N |
| 4.7.3.4. | Rögzítőfék | [Boole-féle operátorok] I/N | N | N | I | N | N |
| 4.7.4. | A járműbe beszerelt fékrendszerek | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.7.4.1. | Örvényáramú fék | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.7.4.1.1 | Beszerelt örvényáramú sínfék | [Boole-féle operátorok] I/N | I | I | N | I | I |
| 4.7.4.1.2. | Lehetőség az örvényáramú sínfék használatának megakadályozására (csak örvényáramú sínfékekkel felszerelt jármű esetében) | [Boole-féle operátorok] I/N | I | I | N | I | I |
| 4.7.4.2. | Mágnesfék | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.7.4.2.1 | Beszerelt mágneses sínfék | [Boole-féle operátorok] I/N | I | I | N | I | I |
| 4.7.4.2.2 | Lehetőség a mágneses sínfék használatának megakadályozására (csak mágnesfékekkel felszerelt jármű esetében) | [Boole-féle operátorok] I/N | I | I | N | I | I |

| Paraméter | Adatok formátuma | Jármű-kategóriákra való alkalmazhatóság (I = igen, N = nem, O = opcionális, NYK = nyitott kérdés) | | | | A jármű és a felhasználási terület hálózata(i) közötti műszaki összeegyeztethetőség paraméterei | |
|-----------------|---|---|---------------------------------------|----------------|-----------------------|---|---|
| | | 1. Vontató járművek | 2. Vontatott személyszállító járművek | 3. Teherkocsik | 4. Speciális járművek | | |
| 4.7.4.3. | Visszatápláló fékberendezés (csak az elektromos vontatású járművek esetében) | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.7.4.3.1 | Beszerelt visszatápláló fékberendezés | [Boole-féle operátorok] I/N | I | N | N | I | I |
| 4.7.4.3.2 | Lehetőség a visszatápláló fék használatának megakadályozására (csak visszatápláló fékkel felszerelt jármű esetében) | [Boole-féle operátorok] I/N | I | N | N | I | I |
| 4.7.5. | Vészfékezés: Féktávolság, lassulási profil a minden hasznos teher mellett a legnagyobb tervezési sebességnél | [szám] m [szám] m/s ² | I | I | N | I | N |
| 4.7.6. | Általános üzem esetén: Féksúly aránya (lambda) vagy féksúlyszázalék | Lambda (%) [szám] tonna | I | I | I | I | N |
| 4.7.7. | Üzemi fék: Maximális üzemi féknél: Féktávolság, legnagyobb lassulás a »legnagyobb fordulatszám normál hasznos teher mellett a legnagyobb tervezési sebességnél« feltétel esetében. | [szám] m [szám] m/s ² | I | I | I | I | N |
| 4.7.8 | Csúszásgátló rendszer | [Boole-féle operátorok] I/N | I | I | I | I | N |
| 4.8 | Geometriai jellemzők | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.8.1. | Járműhossz | [szám] m | I | I | I | I | N |
| 4.8.2. | Minimális üzemi kerékátmérő | [szám] mm | I | I | I | I | I |
| 4.8.4. | Legkisebb bejárható vízszintes ívsugár | [szám] m | I | I | N | I | I |
| 4.8.5. | Legkisebb bejárható függőleges konvex ívsugár | [szám] m | I | I | I | I | N |
| 4.8.6. | Legkisebb bejárható függőleges konkáv ívsugár | [szám] m | I | I | I | I | N |

| Paraméter | Adatok formátuma | Jármű-kategóriákra való alkalmazhatóság (I = igen, N = nem, O = opcionális, NYK = nyitott kérdés) | | | | A jármű és a felhasználási terület hálózata(i) közötti műszaki összeegyeztethetőség paramétere | |
|-------------|---|---|---------------------------------------|----------------|-----------------------|--|---|
| | | 1. Vontató járművek | 2. Vontatott személyszállító járművek | 3. Teherkocsik | 4. Speciális járművek | | |
| 4.9 | Felszerelések | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.9.1. | Végkapcsoló-készülék típusa | [karakterlánc] előre meghatározott listáról (többszörös választás lehetséges) | I | I | I | I | N |
| 4.9.2. | A tengelycsapágy állapotának figyelemmel kísérése (a tengelyágy túlhevülésének érzékelése) | [karakterlánc] előre meghatározott listáról (többszörös választás lehetséges) | I | I | I | I | I |
| 4.10 | Energiaellátás | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.10.1. | Energiaellátó rendszer (feszültség és frekvencia) | [karakterlánc] előre meghatározott listáról (többszörös választás lehetséges) | I | I | N | I | I |
| 4.10.4. | Álló helyzetben az áramszedőnként felvett legnagyobb áramerősség (minden, a járműbe beszerelt egyenáramú rendszer esetében feltüntetendő) | [szám] A [a feszültség automatikusan kitöltésre kerül] | I | I | N | I | N |
| 4.10.5. | Az áramszedő és a munkavezetékek (a sínkorona felső élétől) érintkezési magassága (minden, a járműbe beszerelt energiaellátó rendszer esetében feltüntetendő) | [szám] [m]-től [m]-ig (két tizedesjeggyel) | I | I | N | I | I |
| 4.10.6. | Áramszedőfej geometriája (minden, a járműbe beszerelt energiaellátó rendszer esetén feltüntetendő) | [karakterlánc] [az energiaellátó rendszer automatikusan kitöltésre kerül] Előre meghatározott listáról (többszörös választás lehetséges) | I | I | N | I | I |
| 4.10.7. | A felsővezetékkel érintkező áramszedők száma (minden, a járműbe beszerelt energiaellátó rendszer esetén feltüntetendő) | [Szám] | I | I | N | I | I |

| Paraméter | Adatok formátuma | Jármű-kategóriákra való alkalmazhatóság (I = igen, N = nem, O = opcionális, NYK = nyitott kérdés) | | | | A jármű és a felhasználási terület hálózata(i) közötti műszaki összeegyeztethetőség paraméterei | |
|----------------|--|---|---------------------------------------|----------------|-----------------------|---|---|
| | | 1. Vontató járművek | 2. Vontatott személyszállító járművek | 3. Teherkocsik | 4. Speciális járművek | | |
| 4.10.8. | Két, felsővezetékkel érintkező áramszedő közötti legkisebb távolság (minden, a járműbe beszerelt energiaellátó rendszer esetén feltüntetendő; feltüntetendő az egyrétű, és adott esetben a többretű működésre vonatkozóan) (csak ha a felemelt áramszedők száma egynél több) | [szám] [m] | I | I | N | I | I |
| 4.10.10. | Az áramszedő csúszóbetétjének anyaga, amellyel a jármű felszerelhető (minden egyes, a járműbe beszerelt energiaellátó rendszer esetén feltüntetendő) | [karakterlánc] [az energiaellátó rendszer automatikusan kitöltésre kerül] Előre meghatározott listáról (többszörös választás lehetséges) | I | I | N | I | I |
| 4.10.11. | Felszerelt automatikus leengedő készülék (minden egyes, a járműbe beszerelt energiaellátó rendszer esetén feltüntetendő) | [Boole-féle operátorok] I/N | I | I | N | I | I |
| 4.10.14. | Elektromos egység teljesítmény- vagy áramkorlátozó funkcióval felszerelve | [Boole-féle operátorok] I/N | I | N | N | I | I |
| 4.10.15. | Közepes sarunyomás | [szám] [N] | I | I | N | I | I |
| 4.12 | Személyszállítási jellemzők | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.12.3.1. | A jármű számára tervezett peronmagasság | [szám] előre meghatározott listáról (többszörös választás lehetséges) | I | I | N | N | I |
| 4.13 | Fedélzeti ellenőrző-irányító rendszer (csak a vezetőfülkével felszerelt járművek esetében) | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.13.1. | Jelzőrendszer | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.13.1.1. | Fedélzeti ETCS-berendezés és a CCS ÁME A. melléklete szerinti előíráscomag | [karakterlánc] előre meghatározott listáról | I | N | N | I | I |
| 4.13.1.5. | Beszerelt B. osztályú vagy egyéb vonatbiztosítási, ellenőrzési és figyelmeztető rendszerek (rendszer, és ha szükséges, verzió) | [karakterlánc] előre meghatározott listáról (egynél több lehetőség lehetséges) | I | N | N | I | I |

| Paraméter | Adatok formátuma | Jármű-kategóriákra való alkalmazhatóság (I = igen, N = nem, O = opcionális, NYK = nyitott kérdés) | | | | A jármű és a felhasználási terület hálózata(i) közötti műszaki összeegyeztethetőség paramétere | |
|----------------|---|---|---------------------------------------|----------------|-----------------------|--|---|
| | | 1. Vontató járművek | 2. Vontatott személyszállító járművek | 3. Teherkocsik | 4. Speciális járművek | | |
| 4.13.1.7. | Az ETCS fedélzeti felszerelése | [karakterlánc] | I | N | N | I | I |
| 4.13.1.8. | ETCS-rendszer kompatibilitása | [karakterlánc] előre meghatározott listáról (egynél több lehetőség lehetséges) | I | N | N | I | N |
| 4.13.1.9. | A vonat teljességére vonatkozó információk kezelése | [Boole-féle operátorok] I/N | I | N | N | I | I |
| 4.13.2. | Rádió | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.13.2.1. | GSM-R rádiós fedélzeti kommunikáció és alapkonfigurációja | [karakterlánc] előre meghatározott listáról | I | N | N | I | I |
| 4.13.2.3 | Beszerelt B. osztályú rádiórendszer (rendszer, és ha szükséges, verzió) | [karakterlánc] előre meghatározott listáról (egynél több lehetőség lehetséges) | I | N | N | I | I |
| 4.13.2.5 | A rádiós hangrendszer kompatibilitása | [karakterlánc] előre meghatározott listáról (egynél több lehetőség lehetséges) | I | N | N | I | N |
| 4.13.2.6. | Hang- és üzemi kommunikációs alkalmazások | [karakterlánc] | I | N | N | I | I |
| 4.13.2.7. | GSM-R rádiós adatkommunikáció és alapkonfigurációja | [karakterlánc] előre meghatározott listáról | I | N | N | I | I |
| 4.13.2.8. | A rádiós adatrendszer kompatibilitása | [karakterlánc] előre meghatározott listáról (egynél több lehetőség lehetséges) | I | N | N | I | N |
| 4.13.2.9. | Adatkommunikációs alkalmazások az ETCS végrehajtására | [karakterlánc] | I | N | N | I | I |
| 4.13.2.10. | Hangalapú SIM-kártya GSM-R hazai hálózat | [karakterlánc] előre meghatározott listáról | I | N | N | I | N |
| 4.13.2.11 | Adatalapú SIM-kártya GSM-R hazai hálózat | [karakterlánc] előre meghatározott listáról | I | N | N | I | N |

| Paraméter | | Adatok formátuma | Jármű-kategóriákra való alkalmazhatóság (I = igen, N = nem, O = opcionális, NYK = nyitott kérdés) | | | | A jármű és a felhasználási terület hálózata(i) közötti műszaki összeegyeztethetőség paraméterei |
|-------------|---|--|---|---------------------------------------|----------------|-----------------------|---|
| | | | 1. Vontató járművek | 2. Vontatott személyszállító járművek | 3. Teherkocsik | 4. Speciális járművek | |
| 4.13.2.12. | ID 555 csoport hangalapú SIM-kártya támogatása | [Boole-féle operátorok] I/N | I | N | N | I | N |
| 4.14 | Vonatérzékelő rendszerekkel való kompatibilitás | Cím (nincs adat) | | | | | |
| 4.14.1. | Vonatérzékelő rendszerek típusa, amelyekre tekintettel a járművet tervezték és értékelték | [karakterlánc] előre meghatározott listáról (egynél több lehetőség lehetséges) | I | I | I | I | I" |