

II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2011. május 12.)

a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerével kapcsolatos kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó műszaki előírásokról

(az értesítés a C(2011) 3099. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2011/314/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽¹⁾ és különösen annak 6. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló, 2004. április 29-i 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽²⁾ 12. cikke előírja az Európai Vasúti Ügynökség (a továbbiakban: az Ügynökség) számára, hogy gondoskodjon az átjárhatósági műszaki előírásoknak (a továbbiakban: ÁME-k) a műszaki fejlődéssel, a piaci trendekkel és a társadalmi követelményekkel való egyeztetéséről, és javasolja a Bizottságnak az ÁME-k általa szükségesnek ítélt módosításait.
- (2) A 2007. július 13-i C(2007) 3371 határozatában a Bizottság keretfelhatalmazást adott az ügynökség számára a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 1996. július 23-i 96/48/EK tanácsi irányelv ⁽³⁾, valamint a hagyományos vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ alapján bizonyos tevékenységek elvégzésére. A keretfelhatalmazás alapján az Ügynökséget felkérték, hogy vizsgálja felül a 2006. augusztus 11-án elfogadott 2006/920/EK bizottsági határozattal ⁽⁵⁾ elfogadott, a hagyományos

transzeurópai vasúti rendszer forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerével kapcsolatos átjárhatósági műszaki előírásokat (ÁME).

- (3) 2009. július 17-én az ügynökség négy ajánlást adott ki az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERMTS) üzemeltetési szabályairól (ERA/REC/2009-02/INT), a forgalmi szolgálati és forgalomirányítási ÁME-k P. mellékletének felülvizsgálatáról (ERA/REC/2009-03/INT), a hagyományos vasútra vonatkozó forgalmi szolgálati és forgalomirányítási ÁME T. mellékletének felülvizsgálatáról (ERA/REC/2009-04/INT), valamint a 2007/59/EK irányelvnek a mozdonyvezetőkre vonatkozó szakképesítési előírások tekintetében történő összehangolásáról (ERA/REC/2009-05/INT). Ez a négy ajánlás vezetett a forgalmi szolgálati és forgalomirányítási ÁME-kre vonatkozó 2006/920/EK és 2008/231/EK határozatok módosításáról szóló bizottsági határozatjavaslatok benyújtásához, amelyekre vonatkozóan a 2008/57/EK irányelv 29. cikkének (1) bekezdése szerinti bizottság 2010. február 25-én pozitív véleményt adott.
- (4) Az ügynökség 2010. május 7-i ajánlása (ERA/REC/03-2010/INT) a hagyományos vasútra vonatkozó forgalmi szolgálati és forgalomirányítási ÁME további módosítását javasolja, többek között a vonat láthatóságára (háttul), a vonatok azonosítására, továbbá a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 2004. április 29-i 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló 2004/49/EK irányelvvel ⁽⁶⁾ történő összehangolására vonatkozóan.
- (5) Az egyértelműség és egyszerűség érdekében indokolt lenne a 2006/920/EK határozatot hatályon kívül helyezni.

⁽¹⁾ HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

⁽²⁾ HL L 164., 2004.4.30., 1. o.

⁽³⁾ HL L 235., 1996.9.17., 6. o.

⁽⁴⁾ HL L 110., 2001.4.20., 1. o.

⁽⁵⁾ HL L 359., 2006.12.18., 1. o.

⁽⁶⁾ HL L 164., 2004.4.30., 44. o.

- (6) A mellékletben szereplő ÁME nem írhatja elő különleges technológiák vagy műszaki megoldások alkalmazását, kivéve ha az a hagyományos transzeurópai vasúti hálózat kölcsönös átjárhatósága érdekében feltétlenül szükséges.
- (7) A mellékletben szereplő ÁME végrehajtását és a jelen ÁME megfelelő pontjainak való megfelelést az egyes tagállamok által a felelősségük alá tartozó nagysebességű vasútvonalakra vonatkozóan aktualizálandó végrehajtási tervvel összhangban határozzák meg.
- (8) A vasúti forgalom jelenleg a meglévő nemzeti, kétoldalú, multinacionális vagy nemzetközi megállapodások szerint működik. Fontos, hogy ezek a megállapodások ne akadályozzák a kölcsönös átjárhatóság felé vezető jelenlegi és jövőbeli fejlődést. Ezért szükséges, hogy a Bizottság megvizsgálja a megállapodásokat annak meghatározása érdekében, hogy a határozatban szereplő ÁME felülvizsgálatra szorul-e.
- (9) Az ebben a határozatban előírt intézkedések összhangban vannak a 2008/57/EK irányelv 29. cikke (1) bekezdésében létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

1. A transzeurópai hagyományos vasúti rendszer forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerével kapcsolatos kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó, a mellékletben szereplő műszaki előírásokat (ÁME) a Bizottság elfogadja.

2. A határozat mellékletében található ÁME a 2008/57/EK irányelv II. melléklete 2.4. pontjában levő felsorolásban szereplő forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre vonatkozik.

2. cikk

1. Az ügynökség honlapján közzéteszi a Pa. melléklet 9., 10., 11., 12. és 13. részében említett kódokat.

2. Az ügynökség az (1) bekezdésben említett előírásjegyzéket naprakészen tartja és tájékoztatja a Bizottságot annak fejlődéséről.

A Bizottság a 2008/57/EK irányelv 29. cikkével összhangban létrehozott bizottságon keresztül tájékoztatja a tagállamokat a műszaki kódok fejlődéséről.

3. cikk

Amennyiben egy, a 2008/57/EK irányelv 2. cikkének c) pontjában meghatározott járművet hat hónapot meghaladó, folyamatos időtartamra eladnak vagy bérbe adnak, és amennyiben az összes műszaki jellemző változatlan marad, amelyek alapján a jármű üzembe helyezését engedélyezték, akkor az európai járműszám (a továbbiakban EJSZ) megváltoztatása 2013. december 31-ig a jármű újbóli nyilvántartásba vételével és az első nyilvántartásba vétel visszavonásával lehetséges.

Amennyiben ez az új nyilvántartásba vétel az első nyilvántartásba vétel helyszínétől eltérő tagállamban történik, akkor az új nyilvántartásba vételben illetékes nyilvántartásba vételt végző szerv kérheti az előző nyilvántartáshoz kapcsolódó dokumentumok másolatának benyújtását.

Az EJSZ ily módon történő megváltoztatása nem sérti a 2008/57/EK irányelv 21–26. cikkének alkalmazását az engedélyezési eljárások tekintetében.

Az EJSZ megváltoztatásából származó ügyintézési költségeket az EJSZ megváltoztatását kérő kérelmező viseli.

4. cikk

A mellékletben található ÁME hatálybalépését követő hat hónapon belül a tagállamok értesítik a Bizottságot a következő típusú megállapodásokról, amennyiben azokat a 2006/920/EK határozat szerint korábban még nem jelentették be:

1. nemzeti megállapodások a tagállamok és vasúti vállalkozások vagy pályahálózat-működtetők között, amelyek vagy állandó, vagy ideiglenes jellegűek, és amelyeket a szándékolt szállítási szolgáltatás nagyon egyedi vagy helyi jellege tesz indokoltá;
2. kétoldalú vagy többoldalú megállapodások vasúti vállalkozások, pályahálózat-működtetők vagy biztonsági hatóságok között, melyek helyi vagy regionális szinten jelentős mértékben biztosítják a kölcsönös átjárhatóságot;
3. nemzetközi megállapodások egy vagy több tagállam és legalább egy harmadik ország között, illetve tagállamok vasúti vállalkozásai vagy pályahálózat-működtetői és legalább egy harmadik ország vasúti vállalkozásai vagy pályahálózat-működtetői között, és amelyek helyi vagy regionális szinten jelentős mértékben biztosítják a kölcsönös átjárhatóságot.

5. cikk

Minden tagállam aktualizálja 2006/920/EK határozat 4. cikkével összhangban létrehozott nemzeti végrehajtási tervét. Az aktualizált végrehajtási tervet a határozat mellékletének 7. fejezetével összhangban kell elkészíteni.

Az aktualizált végrehajtási tervet minden tagállam legkésőbb 2012. december 31-éig közli a többi tagállammal és a Bizottsággal.

6. cikk

A 2006/920/EK bizottsági határozat 2012. január 1-jével hatályát veszti.

7. cikk

E határozat 2012. január 1-jétől alkalmazandó.

Mindazonáltal:

1. A P. mellékletet 2012. január 1-jétől–2013. december 31-éig kell alkalmazni,
2. A Pa. mellékletet 2014. január 1-jétől kell alkalmazni.

8. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2011. május 12-én.

a Bizottság részéről

Siim KALLAS

alelnök

MELLÉKLET

**A FORGALMI SZOLGÁLAT ÉS FORGALOMIRÁNYÍTÁS ALRENDSZERREL KAPCSOLATOS KÖLCSÖNÖS
ÁTJÁRHATÓSÁGÁRA VONATKOZÓ MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK**

TARTALOMJEGYZÉK

1.	BEVEZETÉS	9
1.1.	Műszaki hatály	9
1.2.	Területi hatály	9
1.3.	Ezen ÁME tartalma	9
2.	AZ ALRENDSZER/HATÁLY MEGHATÁROZÁSA	9
2.1.	Alrendszer	9
2.2.	Hatály	9
2.2.1.	Személyzet és vonatok	9
2.2.2.	Elvek	10
2.2.3.	Alkalmazhatóság a meglévő járművek és infrastruktúra esetében	10
3.	ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK	10
3.1.	Megfelelés az alapvető követelményeknek	10
3.2.	Az alapvető követelmények áttekintése	11
4.	AZ ALRENDSZER JELLEMZŐI	15
4.1.	Bevezetés	15
4.2.	Az alrendszer működési és műszaki előírásai	15
4.2.1.	A személyzettel kapcsolatos előírások	15
4.2.1.1.	Általános követelmények	15
4.2.1.2.	Dokumentáció a mozdonyvezetők számára	15
4.2.1.2.1.	Mozdonyvezetői utasítás-gyűjtemény	15
4.2.1.2.2.	A vonal és a munkavégzésre kijelölt vonalhoz kapcsolódó, pályamenti berendezések leírása	16
4.2.1.2.2.1.	Az útvonalkönyv előkészítése	16
4.2.1.2.2.2.	Az útvonalkönyvben található információk módosítása	17
4.2.1.2.2.3.	A mozdonyvezető valós idejű tájékoztatása	17
4.2.1.2.3.	Menetrendek	17
4.2.1.2.4.	Járművek	17
4.2.1.3.	Dokumentáció a VT mozdonyvezetőktől eltérő személyzete számára	17
4.2.1.4.	Dokumentáció a pályahálózat-működtetők vonatkozlekedést engedélyező személyzete számára	17
4.2.1.5.	A vonat személyzete, más vasúttársaságok személyzete és a vonatkozlekedést engedélyező személyzet közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció	18
4.2.2.	A vonatokkal kapcsolatos előírások	18

4.2.2.1.	A vonat láthatósága	18
4.2.2.1.1.	Általános követelmények	18
4.2.2.1.2.	A vonat eleje	18
4.2.2.1.3.	A vonat vége	19
4.2.2.2.	A vonat hallhatósága	20
4.2.2.2.1.	Általános követelmények	20
4.2.2.2.2.	Ellenőrzés	20
4.2.2.3.	A jármű azonosítása	20
4.2.2.4.	Az utasok és a rakomány biztonsága	20
4.2.2.4.1.	A rakomány biztonsága	20
4.2.2.4.2.	Az utasok biztonsága	20
4.2.2.5.	A vonatok összeállítása	20
4.2.2.6.	A vonat fékezése	21
4.2.2.6.1.	A fékrendszerrel kapcsolatos minimális követelmények	21
4.2.2.6.2.	Fékteljesítmény	21
4.2.2.7.	A vonat üzemkész állapotának biztosítása	21
4.2.2.7.1.	Általános követelmények	21
4.2.2.7.2.	Kötelező adatok	21
4.2.2.8.	A jelek és a vonalmenti jelzések láthatósága	21
4.2.2.9.	Vezetői éberségi berendezés	22
4.2.3.	A vonatok üzemeltetésével kapcsolatos előírások	22
4.2.3.1.	A vonatok tervezése	22
4.2.3.2.	A vonatok azonosítása	22
4.2.3.2.1.	A vonat közlekedési számának formátuma	22
4.2.3.3.	A vonat indulása	22
4.2.3.3.1.	Indulás előtti ellenőrzések és próbák	22
4.2.3.3.2.	A pályahálózat-működtető tájékoztatása a vonat üzemkész állapotáról	22
4.2.3.4.	Forgalomirányítás	22
4.2.3.4.1.	Általános követelmények	22
4.2.3.4.2.	A vonatok jelentése	22
4.2.3.4.2.1.	A vonatok helyének jelentéséhez szükséges adatok	22
4.2.3.4.2.2.	Várható átadási idő	23
4.2.3.4.3.	Veszélyes áruk	23
4.2.3.4.4.	Üzemeltetési minőség	23
4.2.3.5.	Adatrögzítés	23

4.2.3.5.1.	Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton kívül	24
4.2.3.5.2.	Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton	24
4.2.3.6.	Korlátozott üzemmód	24
4.2.3.6.1.	Más felhasználók tájékoztatása	24
4.2.3.6.2.	A mozdonyvezetők tájékoztatása	24
4.2.3.6.3.	Vészhelyzeti intézkedések	24
4.2.3.7.	Vészhelyzet kezelése	25
4.2.3.8.	Segítség a vonatszemélyzetnek rendkívüli esemény vagy a járművek nagyobb működési zavarai esetére	25
4.3.	A kapcsolódási pontok működési és műszaki előírásai	25
4.3.1.	Kapcsolódási pontok az infrastruktúra ÁME-vel	25
4.3.2.	Kapcsolódási pontok az ellenőrző-irányító és jelző alrendszer ÁME-vel	26
4.3.3.	Kapcsolódási pontok a járművekre vonatkozó ÁME-vel	26
4.3.3.1.	Kapcsolódási pontok a mozdonyokra és a személyszállító járművekre vonatkozó ÁME-vel	26
4.3.3.2.	Kapcsolódási pontok az áruszállító kocsikra vonatkozó ÁME-vel	26
4.3.4.	Kapcsolódási pontok az energia alrendszerre vonatkozó ÁME-vel	27
4.4.	Üzemeltetési szabályok	27
4.5.	Karbantartási szabályok	27
4.6.	Szakképesítés	27
4.6.1.	Szakmai alkalmasság	27
4.6.1.1.	Szakmai ismeretek	27
4.6.1.2.	Az ismeretek gyakorlati alkalmazásának képessége	28
4.6.2.	Nyelvi alkalmasság	28
4.6.2.1.	Elvek	28
4.6.2.2.	Tudásszint	28
4.6.3.	A személyzet kezdeti és folyamatos vizsgálata	28
4.6.3.1.	Alapvető rendszerelemek	28
4.6.3.2.	A képzési igények elemzése	29
4.6.3.2.1.	A képzési igények elemzésének kidolgozása	29
4.6.3.2.2.	A képzési igények elemzésének aktualizálása	29
4.6.3.2.3.	Konkrét elemek a vonatszemélyzet és a kisegítő személyzet esetében	29
4.6.3.2.3.1.	Az infrastruktúra ismerete	29
4.6.3.2.3.2.	Járműismeret	29
4.6.3.2.3.3.	Kisegítő személyzet	30
4.7.	Egészségvédelmi és biztonsági feltételek	30
4.7.1.	Bevezetés	30

4.7.2.	Törölve	30
4.7.3.	Törölve	30
4.7.4.	Orvosi vizsgálat és pszichológiai értékelés	30
4.7.4.1.	Az állás betöltése előtt:	30
4.7.4.1.1.	Az orvosi vizsgálat minimális tartalma	30
4.7.4.1.2.	Pszichológiai értékelés	30
4.7.4.2.	Az állás betöltése után	31
4.7.4.2.1.	Az időszaki orvosi vizsgálatok gyakorisága	31
4.7.4.2.2.	Az időszakos orvosi vizsgálat minimális tartalma	31
4.7.4.2.3.	További orvosi és/vagy pszichológiai értékelések	31
4.7.5.	Egészségügyi követelmények	31
4.7.5.1.	Általános követelmények	31
4.7.5.2.	Látási követelmények	31
4.7.5.3.	Hallással kapcsolatos követelmények	32
4.8.	Infrastruktúra- és járműnyilvántartások	32
4.8.1.	Infrastruktúra	32
4.8.2.	Járművek	32
5.	KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRTHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEM	32
5.1.	Meghatározás	32
5.2.	A rendszerelemek felsorolása	32
6.	A RENDSZERELEMEK MEGFELELŐSÉGÉNEK ÉS/VAGY HASZNÁLATRA VALÓ ALKALMAS- SÁGÁNAK ÉRTÉKELÉSE ÉS AZ ALRENDSZER HITELESÍTÉSE	32
6.1.	Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem	32
6.2.	Forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer	32
6.2.1.	Elvek	32
7.	VÉGREHAJTÁS	33
7.1.	Elvek	33
7.2.	Végrehajtási iránymutatások	33
7.3.	Különleges esetek	33
7.3.1.	Bevezetés	33
7.3.2.	Különleges esetek felsorolása	34
7.3.2.1.	Észtország, Lettország és Litvánia ideiglenes különleges esete (T1)	34
7.3.2.2.	Írország és az Egyesült Királyság ideiglenes különleges esete (T2)	34
A. függelék:	ERTMS/ETCS üzemeltetési szabályok	35
B. függelék:	A következőket működtetést lehetővé tevő egyéb szabályok	36
C. függelék:	A biztonsággal kapcsolatos kommunikációs módszertan	37

D. függelék:	Olyan információk, amelyekhez a vasúttársaságnak hozzáféréssel kell rendelkeznie azon útvonalakkal kapcsolatban, amelyen működni szándékozik	47
E. függelék:	Nyelvi és kommunikációs szint	51
F. függelék:		52
G. függelék:		52
H. függelék:		52
I. Függelék:		52
J. függelék:	„vonatkísérési” feladatok szakmai képzéseinek minimális elemei	53
K. függelék:		55
L. függelék:	A vonat-előkészítési feladat szakmai képzéseinek minimális elemei	56
M. függelék:		58
N. függelék:		58
O. függelék:		58
P. függelék:		59
Pa. függelék:		97
Q. függelék:		107
R. függelék:		107
S. függelék:		107
T. függelék:	Félteljesítmény	108
U. függelék:	A nyitott kérdések felsorolása	109
V. függelék:		109
W. függelék:	Glosszárrium	110

1. BEVEZETÉS**1.1. Műszaki hatály**

Ezek a kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó műszaki előírások (a továbbiakban: *ÁME*) a 2008/57/EK irányelv II. melléklete 1. pontjában található felsorolásban szereplő forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer érintik. Az alrendszerrel kapcsolatban bővebb tájékoztatás a 2. fejezetben található.

1.2. Területi hatály

Ezen *ÁME* földrajzi hatálya a 2008/57/EK irányelv I. mellékletében leírt hagyományos transzeurópai vasúti rendszer.

1.3. Ezen *ÁME* tartalma

A 2008/57/EK irányelv 5. cikk (3) bekezdésével összhangban ez az *ÁME*:

- a) jelzi a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer tervezett hatályát – 2. fejezet;
- b) alapvető követelményeket állapít meg az érintett alrendszerre és annak más alrendszerekkel való kapcsolódási pontjaira vonatkozóan – 3. fejezet;
- c) megállapítja az alrendszer és annak más célzott alrendszerekkel való kapcsolódási pontjai által elérendő működési és műszaki előírásokat. Szükség esetén ezek az előírások változhatnak az alrendszer használatától függően, például a 2008/57/EK irányelv I. mellékletében megadott vonal-, csomópont- és/vagy járműkategóriáktól függően – 4. fejezet;
- d) meghatározza az európai előírások, köztük az európai szabványok tárgyát képező, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket és kapcsolódási pontokat, amelyek szükségesek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer átjárhatóságának eléréséhez – 5. fejezet;
- e) valamennyi figyelembe vett esetben megállapítja, hogy mely eljárásokat kell alkalmazni a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának értékelése érdekében – 6. fejezet;
- f) jelzi az *ÁME* végrehajtásának stratégiáját. Ez különösen az annak érdekében teljesítendő fázisok és az alkalmazandó elemek pontosításához szükséges, hogy a jelenlegi helyzet fokozatosan átalakuljon a végleges helyzetté, amelyben az *ÁME*-nek való megfelelés kell, hogy legyen a norma – 7. fejezet;
- g) az érintett személyzet esetében jelzi az érintett alrendszer működéséhez és karbantartásához, valamint az *ÁME* végrehajtásához szükséges szakmai képzéseket, illetve a munkaegészségügyi és biztonsági feltételeket – 4. fejezet.

Továbbá, a 2008/57/EK irányelv 5. cikk (5) bekezdésével összhangban valamennyi *ÁME* esetében rendelkezni lehet különleges esetekről. Ezek a 7. fejezetben találhatóak.

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

2. AZ ALRENDSZER/HATÁLY MEGHATÁROZÁSA**2.1. Alrendszer**

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszert a 2008/57/EK irányelv II. mellékletének 2.4. pontja a következőképpen határozza meg:

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

A határátlépéssel járó szolgáltatások végzéséhez szükséges szakképesítés”.

2.2. Hatály

Ez az *ÁME* a pályahálózat-működtetők (a továbbiakban: PM) és a vasúttársaságok (a továbbiakban: VT) forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerére vonatkozik a vonatok hagyományos TEN vonalakon való működésével kapcsolatban.

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszeréről szóló *ÁME*-ben megállapított előírásokat referenciadokumentumként lehet használni a vonatok közlekedésére, még akkor is, ha nem vonatkozik rájuk a jelen *ÁME* hatálya.

2.2.1. Személyzet és vonatok

A 4.6. és 4.7. pont a személyzet azon tagjaira vonatkozik, akik olyan biztonsági szempontból kritikus feladatokat látnak el, mint a vonatkíséret, amikor ez az államhatárok átlépésével, és a pályahálózat-működtető vasúthálózat-használati feltételeiben „határként” megnevezett és a biztonsági engedélyben említett helyen túl teljesített munkavégzéssel jár együtt.

A 4.6.2. pont a mozdonyvezetőkre is vonatkozik a 2007/59/EK irányelv VI. mellékletének 8. pontjában meghatározottak szerint. Nem tekintendő úgy, hogy a személyzet valamely tagja átlépi a határt, ha a munkavégzés csak az e pont első bekezdésében „határként” megnevezett helyekig történik.

A személyzet azon tagjaira, akik olyan biztonsági szempontból kritikus feladatokat látnak el, mint a vonatok irányítása és a vonatok mozgásának engedélyezése, a szakképesítések és az egészségvédelmi és biztonsági feltételek tagállamok közötti kölcsönös elismerése vonatkozik.

A személyzet olyan tagjaira, akik olyan biztonsági szempontból kritikus feladatokat látnak el, mint a határátkelésre beütemezett vonatok utolsó előkészítése, és az e pont első bekezdésében „határként” megnevezett helyeken való munkavégzés, a 4.6. pont vonatkozik az egészségvédelmi és biztonsági feltételek tagállamok közötti kölcsönös elismerésével. Egy adott vonat csak akkor tekinthető határforgalomban résztvevőnek, ha a vonat minden járműve átlépi az e pont első bekezdésében „határként” megnevezett egy vagy több helyet.

Ez az alábbi táblázatokban foglalható össze:

Az államhatárt átlépő vonatokon dolgozó és a határhelyet átlépő személyzet

Feladatkör	Szakképesítések	Egészségügyi követelmények
Vonatkísérés	4.6	4.7
Vonatközlekedés engedélyezése	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés
A vonat előkészítése	4.6	Kölcsönös elismerés
Vonatok indítása	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés

Az államhatárt át nem lépő vonatokon vagy a határpontokig bezárólag munkavállaló személyzet

Feladatkör	Szakképesítések	Egészségügyi követelmények
Vonatkísérés	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés
Vonatközlekedés engedélyezése	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés
A vonat előkészítése	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés
Vonatok indítása	Kölcsönös elismerés	Kölcsönös elismerés

2.2.2. *Elvek*

Kezdetben ezen ÁME csak a hagyományos vasúti „forgalmi szolgálat és forgalomirányítás” alrendszer azon elemeire vonatkozott (a 4. fejezetben megállapítottak szerint), amelyek esetében főleg üzemeltetési kapcsolódási pontok vannak a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők között, vagy amelyek különös előnyökkel jártak az átjárhatóság tekintetében.

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők gondoskodnak arról, hogy a szabályokra és eljárásokra, valamint a dokumentációra vonatkozó minden előírást teljesítsenek a megfelelő folyamatok kialakításával. A folyamatok kialakítása a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők biztonsági irányítási rendszerének szerves részét képezi a 2004/49/EK irányelv előírásai szerint. A biztonsági irányítási rendszert a vonatkozó nemzeti biztonsági hatóság értékeli a biztonsági engedély/tanúsítvány kiadása előtt.

2.2.3. *Alkalmazhatóság a meglévő járművek és infrastruktúra esetében*

Míg a jelen ÁME-ben található követelmények legnagyobb része a folyamatokkal és az eljárásokkal kapcsolatos, néhány az üzemeltetés szempontjából fontos fizikai elemekre, vonatokra és járművekre is vonatkozik.

Az ilyen elemek tervezési kritériumai a más alrendszerekre, például a járművekre vonatkozó ÁME-kben is megtalálhatók. Ezen ÁME alkalmazásában csak az üzemeltetési funkcióikat veszik figyelembe.

3. ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK

3.1. **Megfelelés az alapvető követelményeknek**

A 2008/57/EK irányelv 4. cikkének (1) bekezdésével összhangban a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer, annak alrendszerei és az átjárhatóság összetevői megfelelnek az irányelv III. mellékletének általános feltételeiben megállapított alapvető követelményeknek.

3.2. **Az alapvető követelmények áttekintése**

Az alapvető követelmények a következőkre terjednek ki:

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

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

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

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

Pont	A rendelkezés címe	Biztonság					M megbízhatóság és rendelkezésre állás	Egészségügy		Környezetvédelem					Műszaki összeegyeztethetőség	A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerre vonatkozó specifikus követelmények			
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5		1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4		1.4.5	1.5	2.6.1	2.6.2
4.2.2.3	A jármű azonosítása						X										X		X
4.2.2.4	Az utasok és a rakomány biztonsága																X		
4.2.2.5	A vonatok összeállítása																X		
4.2.2.6	A vonat fékezése		X														X		X
4.2.2.6.1	A fékrendszerrel kapcsolatos minimális követelmények		X														X		X
4.2.2.6.2	Fékteljesítmény		X														X		X
4.2.2.7	A vonat üzembesz állapotaának biztosítása		X														X		X
4.2.2.7.1	Általános követelmények																X		X
4.2.2.7.2	Kötelező adatok																X		X
4.2.2.8	A jelek és a pályamenti jelzések láthatósága																X		
4.2.2.9	Vezetői éberségi berendezés																X		
4.2.3.1	A vonatok tervezése		X															X	X
4.2.3.2	A vonatok azonosítása																X	X	X
4.2.3.3	A vonat indulása																X		X
4.2.3.3.1	Indulás előtti ellenőrzések és próbák		X				X										X		X
4.2.3.3.2	A pályahálózat-működtető tájékoztatása a vonat üzembesz állapotról		X				X											X	X
4.2.3.4	Forgalomirányítás																X	X	X
4.2.3.4.1	Általános követelmények																X	X	X
4.2.3.4.2	A vonatok jelentése																X	X	X
4.2.3.4.2.1	A vonatok helyének jelentéséhez szükséges adatok																X		X

Pont	A rendelkezés címe	Biztonság					Megbízhatóság és rendelkezésre állás	Egészségügy			Környezetvédelem					Műszaki összeegyeztethetőség	A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszere vonatkozó specifikus követelmények		
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5		1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5		1.5	2.6.1	2.6.2
4.2.3.4.2.2	Várható átadási idő																X		X
4.2.3.4.3	Veszélyes áruk																X	X	
4.2.3.4.4	Üzemelési minőség																	X	X
4.2.3.5	Adatrögzítés						X											X	
4.2.3.5.1	Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton kívül						X											X	
4.2.3.5.2	Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton						X											X	
4.2.3.6	Korlátozott üzemmód																X	X	X
4.2.3.6.1	Más felhasználók tájékoztatása																X		X
4.2.3.6.2	A mozdonyvezetők tájékoztatása																X		
4.2.3.6.3	Vészhelyzeti intézkedések																X	X	X
4.2.3.7	Vészhelyzet kezelése																X	X	X
4.2.3.8	Segítség a vonatszemélyzetnek rendkívüli esemény vagy a járművek nagyobb működési zavarai esetére																		X
4.4	Az ERTMS üzemeltetésére vonatkozó szabályok:																X	X	
4.6	Szakképesítés																X	X	X
4.7	Egészségvédelmi és biztonsági feltételek																X		

4. AZ ALRENDSZER JELLEMZŐI

4.1. Bevezetés

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

A 2001/14/EK irányelvnek megfelelően a pályahálózat-működtető általános felelőssége, hogy biztosítsa az összes olyan megfelelő követelményt, amelynek meg kell felelniük a saját hálózatán közlekedő vonatoknak, figyelembe véve az egyes vonalak földrajzi jellemzőit és az ebben a fejezetben megállapított működési vagy műszaki követelményeket.

4.2. Az alrendszer működési és műszaki előírásai

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer működési és műszaki előírásai a következőkből állnak:

- a személyzettel kapcsolatos előírások
- a vonatokkal kapcsolatos előírások
- a vonatok üzemeltetésével kapcsolatos előírások.

4.2.1. A személyzettel kapcsolatos előírások

4.2.1.1. Általános követelmények

Ez a pont a személyzet azon tagjaival foglalkozik, akik a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők közötti közvetlen kapcsolódási pontot érintő, biztonsági szempontból kritikus feladatok elvégzésével járulnak hozzá az alrendszer működtetéséhez.

1. A vasúttársaság személyzete:

- a) a vonatok vezetésével kapcsolatos és a „vonat személyzete” (az ÁME-ben a továbbiakban: mozdonyvezető) által végzett feladatok ellátása,
- b) (a mozdonyvezetéstől eltérő) fedélzeti és a „vonat személyzete” által végzett feladatok ellátása,
- c) a vonatok előkészítésével kapcsolatos feladatok ellátása.

2. A pályahálózat-működtető vonatközlekedés engedélyezésével kapcsolatos feladatokat ellátó személyzete

Az ide tartozó területek:

- Dokumentáció
- Tájékoztatás

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

- Szakmai képzések (lásd 4.6. pont és L. melléklet)
- Egészségvédelmi és biztonsági feltételek (lásd 4.7. pont)

4.2.1.2. Dokumentáció a mozdonyvezetők számára

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

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

4.2.1.2.1. Mozdonyvezetői utasítás-gyűjtemény

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

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

A mozdonyvezetői utasítás-gyűjteménynek két külön szempontot kell tartalmaznia:

- az egyik leírja az egész TEN hálózaton érvényes közös szabályokat és eljárásokat (figyelembe véve az A., B. és C. melléklet tartalmát)
- a másik megállapítja az egyes pályahálózat-működtetőkre vonatkozó szükséges szabályokat és eljárásokat

Tartalmaznia kell legalább a következő szempontokra vonatkozó eljárásokat:

- A személyzet személyi és vagyoni biztonsága,
- Jelző- és ellenőrző-irányító rendszerek,

- A vonat működése a korlátozott üzemmódot is ideértve,
- Vontatás és járművek,
- Események és balesetek.

A vasúttársaság felelős a mozdonyvezetői utasítás-gyűjtemény összeállításáért.

A vasúttársaságnak azonos formátumban kell kiadnia a mozdonyvezetői utasítás-gyűjteményt azon teljes infrastruktúra esetében, amelyen a mozdonyvezetők dolgoznak.

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

A utasítás-gyűjteménynek két függeléke van:

- 1. függelék: A kommunikációs eljárások kézikönyve;
- 2. függelék: Nyomtatványgyűjtemény.

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

A mozdonyvezetői utasítás-gyűjtemény kidolgozási és aktualizálási folyamatának a következő lépéseket kell tartalmaznia:

- a pályahálózat-működtető (vagy az üzemeltetési szabályok kidolgozásáért felelős szervezet) köteles megfelelően tájékoztatni a vasúttársaságot a pályahálózat-működtető munkanyelvéről,
- a vasúttársaságnak össze kell állítania az eredeti vagy aktualizált dokumentumot;
- ha a megfelelő információt eredetileg nem a vasúttársaság által a mozdonyvezetői utasítás-gyűjtemény számára kiválasztott nyelven szolgáltatották, a vasúttársaság felelőssége gondoskodni a szükséges fordításról és/vagy a magyarázó megjegyzések más nyelven történő biztosításáról.

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

A vasúttársaságnak gondoskodnia kell arról, hogy a mozdonyvezetői utasítás-gyűjtemény tartalma teljes és pontos legyen.

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

A vezetők számára biztosítani kell a vonalak és az azokhoz kapcsolódó, pályamenti berendezések leírását azon vonalak esetében, amelyeken dolgozni fognak, és amelyek a munkavégzéssel kapcsolatosak. Az ilyen információkat egy „Útvonalkönyv” nevű egységes dokumentumba kell foglalni (amely lehet nyomtatott vagy elektronikus dokumentum).

Az alábbi felsorolás tartalmazza a minimálisan megadandó információkat:

- általános üzemeltetési jellemzők,
- az emelkedők és a lejtők szöge,
- a vonal részletes ábrája.

4.2.1.2.2.1. Az útvonalkönyv előkészítése

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

A vasúttársaság felelős az útvonalkönyv megfelelő és hozzáértő módon történő összeállításáért a pályahálózat-működtető(k) által szolgáltatott információk felhasználásával (gondoskodnia kell például az esetlegesen szükséges fordításról és/vagy magyarázó megjegyzésekről).

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

- a) általános üzemeltetési jellemzők:
 - a jelzések típusa és a megfelelő közlekedési rend (dupla vágány, irányváltásos üzem, bal vagy jobb járatú közlekedés stb.),
 - energiaellátás típusa,
 - a föld és a vonat közötti rádió-berendezés típusa.
- b) az emelkedők és a lejtők, a dőlésszögek és elhelyezkedések megadásával;
- c) a vonal részletes ábrája:
 - a vonalon lévő megállóhelyek nevei, valamint a legfontosabb helyek és azok elhelyezkedése,
 - alagutak, azok helyével, nevével, hosszával és olyan konkrét információkkal, mint gyalogjárók és biztonsági kijutási pontok megléte, valamint az olyan biztonságos helyek elhelyezkedése ahol az utasok evakuálása megtörténhet,

- alapvető helyek, például semleges szakaszok,
- az egyes vonalszakaszokon megengedett sebességek, szükség esetén ideértve a különböző vonattípusokra vonatkozó sebességkülönbségeket,
- a felelős pályahálózat-működtető,
- a forgalomirányítási/vezérlőközponttal rendes és korlátozott módban folytatott kommunikáció módjai.

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

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

4.2.1.2.2.2. Az útvonalkönyvben található információk módosítása

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

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

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

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

4.2.1.2.2.3. A mozdonyvezető valós idejű tájékoztatása

A pályahálózat-működtetőnek tájékoztatnia kell a mozdonyvezetőket a vonal vagy a vonatkozó vonal menti berendezések kapcsán felmerülő, az útvonalkönyvben található információknak a 4.2.1.2.2.2. pont szerint közölt módosításai között nem szereplő változásokról.

4.2.1.2.3. Menetrendek

A vonat menetrendjének közlése megkönnyíti a vonatok pontos haladását, és segít a szolgáltatás ellátásában.

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

- a vonat azonosítása;
- a vonat haladási napjainak száma (szükség esetén);
- a megállóhelyek és az ott végzett tevékenységek;
- más időzírási pontok;
- az összes ilyen pont érkezési/indulási/áthaladási idői.

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

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

4.2.1.2.4. Járművek

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

4.2.1.3. Dokumentáció a VT mozdonyvezetőktől eltérő személyzete számára

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

A vonaton szolgálatot teljesítő személyzet esetében az ilyen információk struktúrájának, formátumának, tartalmának és feldolgozási folyamatának a jelen ÁME 4.2.1.2. pontjában meghatározott előírásokon kell alapulnia.

4.2.1.4. Dokumentáció a pályahálózat-működtető vonatközlekedést engedélyező személyzete számára

A vonatközlekedést engedélyező személyzet és a vonat személyzete közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció biztosításához szükséges összes információt az alábbiakban kell közölni:

- a kommunikációs elveket leíró dokumentumok (C. függelék);
- A nyomtatványgyűjtemény.

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

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

A vonat személyzete, más vasúttársaságok (L. függelék meghatározása szerinti) személyzete és a vonatközlekedést engedélyező személyzet közötti, biztonsággal kapcsolatos kommunikáció céljára használt nyelv a pályahálózat-működtető érintett útvonalon használt munkanyelve (lásd a szöszedetet).

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

A 2001/14/EK irányelvnek megfelelően a pályahálózat-működtető felelős a személyzete által a napi üzemeltetési használatban alkalmazott „munkanyelvének” közzétételéért.

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

4.2.2. A vonatokkal kapcsolatos előírások

4.2.2.1. A vonat láthatósága

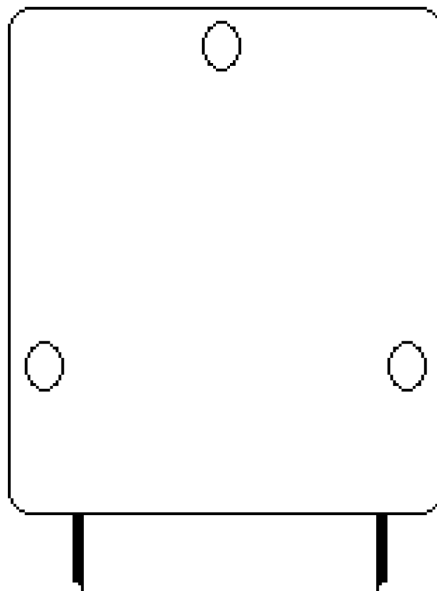
4.2.2.1.1. Általános követelmények

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

4.2.2.1.2. A vonat eleje

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

A vonat első járművének előrefelé néző homlokfalát három, egy egyenlőszárú háromszöget formázó fényvel kell felszerelni az alábbi ábrán látható módon. A fényeknek mindig világítaniuk kell, amikor a vonatot arról az oldalról vezetik.

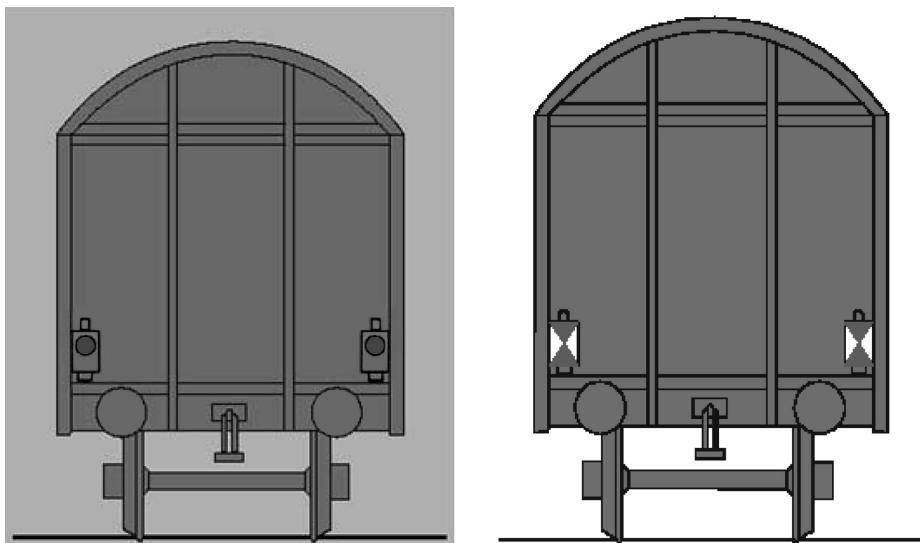


Az előlő fényeknek optimalizálniuk kell a vonat észlelhetőségét (pl. a pályán munkavállalók és a nyilvános kereszteződések használók számára), megfelelő láthatóságot kell biztosítaniuk a vezető számára (az előlő pályára és a pályamenti tájékoztató jelzések/táblák megvilágítása) éjjel és rossz látási viszonyok között, és nem szabad, hogy elvakítsák a szembejövő vonatok vezetőit.

A fények közötti távolságot, azok pályára fölötti magasságát, átmérőjét, fényerejét, méreteit és az általuk mind nappali, mind éjjeli üzem esetében kibocsátott fénycsóva alakját a járművekre vonatkozó ÁME (a továbbiakban: RST ÁME) határozza meg.

4.2.2.1.3. A vonat vége

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



4.2.2.1.3.1. Személyszállító vonatok

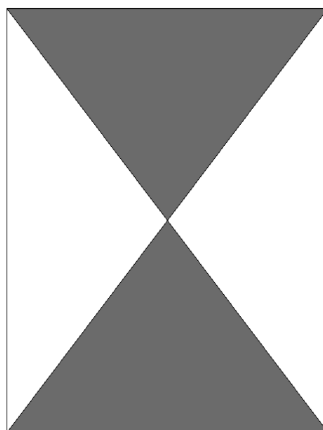
A személyvonatok végét 2 darab folyamatosan világító vörös fényel folyamatosan világító lámpával kell jelezni, amelyeknek két oldalon az ütközők fölött egyenlő távolságban kell elhelyezkedniük.

4.2.2.1.3.2. Nemzetközi forgalomban részt vevő tehervonatok

A tagállamok közötti határon áthaladó vonatok esetében a tagállamoknak tájékoztatniuk kell a többi tagállamot arról, hogy területükön a következő előírások melyike alkalmazandó:

vagy

- 2 darab vörös fényel világító lámpa, vagy
- 2 darab, az ábrán látható, oldalt két fehér háromszögből és alul-felül egy-egy piros háromszögből álló alakzatot tartalmazó fényvisszaverős kialakítású lemez:



A lámpákat vagy a lemezeket két oldalon az ütközők fölött azonos magasságban kell elhelyezni. A 2 darab fényvisszaverős kialakítású lemez használatát előíró tagállamoknak a 2 darab vörös fényel világító lámpát is el kell fogadniuk a vonat végének jelzéseként.

4.2.2.1.3.3. A tagállamok közötti határokon nem áthaladó tehervonatok

A tagállamok közötti határon át nem haladó tehervonatok esetén a vonat végének jelzése nyitott kérdés (lásd U. függelék).

4.2.2.2. A vonat hallhatósága

4.2.2.2.1. Általános követelmények

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

4.2.2.2.2. Ellenőrzés

A figyelmeztető hangjelző eszköznek minden vezetési pozícióból megszólaltathatónak kell lennie.

4.2.2.3. A jármű azonosítása

Minden egyes járműnek olyan számmal kell rendelkeznie, amely egyedileg megkülönbözteti minden más járműtől. A számot jól láthatóan fel kell tüntetni a jármű legalább egyik hosszanti oldalán.

A járműre vonatkozó üzemeltetési korlátozásoknak is azonosíthatóknak kell lenniük.

A további követelményeket a P. függelék határozza meg.

4.2.2.4. Az utasok és a rakomány biztonsága

4.2.2.4.1. A rakomány biztonsága

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

4.2.2.4.2. Az utasok biztonsága

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

4.2.2.5. A vonatok összeállítása

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

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

a) a járművek

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

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

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

b) a vonat

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

— a vasúttársaság felelős annak biztosításáért, hogy a vonat műszakilag alkalmas legyen az előírányzott útra, és az egész út során az is maradjon.

c) a súly és a tengelyterhelés

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

d) a vonat legnagyobb sebessége

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

e) a kinematikus szelvény

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

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

4.2.2.6. A vonat fékezése

4.2.2.6.1. A fékrendszerrel kapcsolatos minimális követelmények

A vonatban lévő összes járművet rá kell kapcsolni az RST ÁME-ben definiált folyamatos automatikus fékrendszerre.

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

Amennyiben a vonatot véletlenül két részre osztják, mindkét szétválasztott járműszerelvénynak automatikusan meg kell állnia a fék maximális erejű működése miatt.

4.2.2.6.2. Fékteljesítmény

A pályahálózat-működtető köteles tájékoztatni a vasúttársaságot a ténylegesen előírt teljesítményről. Ennek az adatnak szükség esetén tartalmaznia kell a pályahálózatot esetlegesen befolyásoló fékrendszerek, úgy mint mágneselek, a visszatápláló fék és az örvényáramú vágányfék alkalmazási feltételeit.

A vasúttársaság felelős annak biztosításáért, hogy a vonat kellő fékteljesítménnyel rendelkezzen azáltal, hogy követendő fékezési szabályokkal látja el a személyzetét.

A fékteljesítményre vonatkozó szabályokat a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság biztonsági irányítási rendszerén belül kell kezelni.

A további követelményeket a T. függelék határozza meg.

4.2.2.7. A vonat üzemkész állapotának biztosítása

4.2.2.7.1. Általános követelmények

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

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

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

4.2.2.7.2. Kötelező adatok

A biztonságos és hatékony működéshez szükséges adatoknak és az ilyen adatok továbbítási folyamatának az alábbiakat kell tartalmaznia:

- a vonat azonosítása,
- a vonatért felelős vasúttársaság kiléte,
- a vonat tényleges hossza,
- szállít-e a vonat utasokat vagy állatokat, amikor nem erre szánták,
- minden üzemeltetési korlátozás az érintett jármű(vek) feltüntetésével (nyomtáv, sebességkorlátozás stb.),
- a pályahálózat-működtető által a veszélyes áruk szállításával kapcsolatban igényelt információ.

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

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

4.2.2.8. A jelek és a vonalmenti jelzések láthatósága

A mozdonyvezetőnek képesnek kell lennie a jelzések és a vonalmenti jelzések észrevételére, és a jelzéseknek észrevehetőeknek kell lenniük a mozdonyvezető számára. Ugyanez vonatkozik a biztonsággal kapcsolatos vonalmenti jelzések más típusaira is.

A jelzéseket, vonalmenti jelzéseket, jelző- és tájékoztató táblákat az ezt megkönnyítő következetes módon kell megtervezni. Figyelembe veendő szempontok:

- megfelelően legyenek elhelyezve, hogy a vonat fényszórói lehetővé tegyék a mozdonyvezető számára az információ leolvasását,
- a világítás megfelelősége és intenzitása, ahol az ilyen tájékoztatást meg kell világítani,
- fényvisszaverő táblák használata esetén az alkalmazott anyag fényvisszaverő jellemzőinek meg kell felelniük a megfelelő műszaki előírásoknak, és a jeleket úgy kell legyártani, hogy a vonat fényszórói lehetővé tegyék a mozdonyvezető számára az információ egyszerű leolvasását.

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

4.2.2.9. Vezetői éberségi berendezés

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

4.2.3. A vonatok üzemeltetésével kapcsolatos előírások

4.2.3.1. A vonatok tervezése

A 2001/14/EK irányelvvel összhangban a pályahálózat-működtetőnek közölnie kell, hogy milyen adatokra van szüksége egy útvonal kérelmezése esetén.

4.2.3.2. A vonatok azonosítása

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

4.2.3.2.1. A vonat közlekedési számának formátuma

A vonat közlekedési számának formátumát az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó ÁME (a továbbiakban: CCS ÁME) határozza meg.

4.2.3.3. A vonat indulása

4.2.3.3.1. Indulás előtti ellenőrzések és próbák

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

4.2.3.3.2. A pályahálózat-működtető tájékoztatása a vonat üzemkész állapotáról

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

Indulás előtt és menet közben a vasúttársaságnak tájékoztatnia kell a pályahálózat-működtetőt a vonatot vagy annak működését érintő minden olyan esetleges rendellenességről, amely hatással lehet a vonat haladására.

4.2.3.4. Forgalomirányítás

4.2.3.4.1. Általános követelmények

A forgalomirányításnak biztosítania kell a vasúti rendszer biztonságos, hatékony és pontos működését, ideértve a szolgáltatás fennakadása utáni eredményes helyreállítást.

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

- a vonatok valós idejű irányítása,
- az infrastruktúra lehető legnagyobb teljesítményének fenntartásához szükséges operatív intézkedések, tényleges vagy várható késések vagy események esetén és
- a vasúttársaság(ok) tájékoztatása ilyen esetekben.

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

4.2.3.4.2. A vonatok jelentése

4.2.3.4.2.1. A vonatok helyének jelentéséhez szükséges adatok

A pályahálózat-működtetőnek

a) biztosítania kell azon idők valós idejű rögzítését, amikor a vonatok elindulnak a hálózataikon lévő megfelelő, előre megállapított jelentési pontokról, oda megérkeznek, azokon áthaladnak, az időkülönbségekkel együtt;

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

- A vonat azonosítása,
- A jelentési pont azonosítója,
- Az a vonal, amelyen a vonat halad,

- Ütemezett idő a jelentési helyen,
- Tényleges idő a jelentési helyen (és hogy indulásról, érkezésről vagy áthaladásról van-e szó – külön érkezési és indulási időket kell megadni az olyan közbelső jelentési pontok tekintetében, amelyeken a vonat hívást kezdeményez),
- A jelentési ponthoz való korai vagy késedelmes megérkezés ideje percben,
- Valamennyi 10 percet meghaladó vagy a teljesítményfigyelő rendszer által előírt más késési idő első indoklása,
- A vonat késedelmes jelentésére vonatkozó közlés, és a késedelem mértéke percekben,
- A vonat korábbi azonosítója (azonosítói), ha van(nak),
- Az út egésze vagy egy része tekintetében törölt vonat.

4.2.3.4.2.2. Várható átadási idő

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

E folyamatnak tájékoztatást kell tartalmaznia a szolgáltatás fennakadásáról (a probléma leírásával és helyével).

4.2.3.4.3. Veszélyes áruk

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

Az eljárások a következőket tartalmazzák:

- a 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben ⁽¹⁾ meghatározott rendelkezések,
- a mozdonyvezető tájékoztatása a vonaton lévő veszélyes árukról és azok helyéről,
- a pályahálózat-működtető által a veszélyes áruk szállításával kapcsolatban igényelt információ,
- a kommunikációs vonalak pályahálózat-működtetővel közösen történő meghatározása és konkrét intézkedések tervezése az árukat érintő vészhelyzetek esetére.

4.2.3.4.4. Üzemeltetési minőség

A pályahálózat-működtető és a vasúttársaság működő folyamatokkal rendelkezik az összes érintett szolgáltatás hatékony működésének figyelemmel kísérésére.

A figyelemmel kíséresi eljárásokat az adatok elemzésére és a mögöttes tendenciák észlelésére dolgozzák ki mind az emberi hibák, mind a rendszer hibái vonatkozásában. Az ilyen elemzés eredményeit olyan javító intézkedések kidolgozására kell felhasználni, amelyek célja a TEN hatékony működését veszélyeztető események kiküszöbölése vagy hatásainak enyhítése.

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

A pályahálózat-működtetőnek a lehető leghamarabb elemeznie kell az üzemelésre jelentősen káros hatással lévő eseményeket. Indokolt esetben, és különösen ha az a személyzetük valamelyik tagját érinti, a pályahálózat-működtető felkéri az adott eseményben érintett vasúttársaságokat az elemzésben való részvételre. Amennyiben egy ilyen elemzés a balesetek/események okainak kiküszöbölését vagy hatásainak enyhítését célzó hálózatfejlesztési javaslatokhoz vezet, akkor ezeket közlik az összes érintett pályahálózat-működtetővel és vasúttársasággal.

Az ilyen folyamatokat dokumentálják, és belső felülvizsgálatnak vetik alá.

4.2.3.5. Adatrögzítés

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

- A biztonság rendszeres ellenőrzésének támogatása az események és balesetek megelőzése érdekében.
- A mozdonyvezető, a vonat és az infrastruktúra teljesítményének azonosítása az eseményt vagy balesetet közvetlenül megelőző és (indokolt esetben) közvetlenül követő időben, hogy azonosíthatók legyenek a vonat vezetésével vagy a vonat berendezéseivel kapcsolatos okok, és támogathatók legyenek az újbóli előfordulás megakadályozására irányuló új vagy megváltozott intézkedések.

⁽¹⁾ HL L 260., 2008.9.30., 13. o.

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

A rögzített adatoknak megfelelően kell lenniük az alábbiaknak:

- a rögzítés napja és időpontja,
- a rögzített esemény pontos földrajzi helye (egy felismerhető helytől megadott távolság kilométerekben),
- a vonat azonosítása,
- a mozdonyvezető személyazonossága.

Az ilyen adatok tárolására, időszakos értékelésére és hozzáférésére vonatkozó adatokat annak a tagállamnak a vonatkozó nemzeti jogszabályai határozzák meg,

- amelyben a vasúttársaság engedéllyel rendelkezik (a vonaton rögzített adatok tekintetében), vagy
- amelyben az infrastruktúra található (a vonaton kívül rögzített adatok tekintetében).

4.2.3.5.1. Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton kívül

A pályahálózat-működtetőnek legalább a következő adatokat kell rögzítenie:

- a vonatok mozgásával kapcsolatos vonalmenti berendezések (jelzőberendezés, pontok stb.) hibája;
- hőnfutás érzékelése, amennyiben rendelkezésre áll a megfelelő berendezés;
- a mozdonyvezető és a pályahálózat-működtető vonatközlekedést engedélyező személyzete közötti kommunikáció.

4.2.3.5.2. Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton

A vasúttársaságnak legalább a következő adatokat kell rögzítenie:

- jelző melletti elhaladás veszély esetén vagy a „mozgási engedély végének” engedély nélküli átlépése,
- a vészfék működtetése,
- a vonat haladási sebessége,
- a fedélzeti vonatirányító és ellenőrző (jelző) rendszerek bármilyen elszigetelése vagy hatástalanítása,
- a figyelmeztető hangjelző eszköz (kürt) működtetése,
- az ajtóvezérlés működtetése (kioldás, bezárás),
- fedélzeti hőnfutásjelzők általi észlelés, ha vannak,
- az a vezetőállás, amelyre vonatkozóan az adatokat rögzítik ellenőrzés céljából.

4.2.3.6. Korlátozott üzemmód

4.2.3.6.1. Más felhasználók tájékoztatása

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

4.2.3.6.2. A mozdonyvezetők tájékoztatása

A pályahálózat-működtető felelősségi területével kapcsolatos korlátozott üzemmód minden esetben a pályahálózat-működtető köteles formális utasításokat adni a mozdonyvezetők számára arról, hogy milyen intézkedéseket kell megtenni a korlátozás biztonságos leküzdése érdekében.

4.2.3.6.3. Vészhelyzeti intézkedések

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

A tervezési követelményeknek és az ilyen eseményekre adott válaszoknak arányosnak kell lenniük az üzemzavar jellegével és a korlátozás potenciális súlyosságával.

Ezek az intézkedések, amelyeknek minimális követelményként a hálózat „rendes” állapotba való visszaállítására vonatkozó terveket kell tartalmazniuk, az alábbiakat is érinthetik:

- a járművek meghibásodásai (például olyanok, amelyek jelentősen megzavarhatják a forgalmat, a meghibásodott vonatok mentési eljárásai),
- az infrastruktúra meghibásodásai (például amikor áramkimaradás történt, vagy olyan körülmények, amelyek kerülő útvonalon történő közlekedést tehetnek szükségessé),

— szélsőséges időjárási körülmények

A pályahálózat-működtetőnek kapcsolattartási információkat kell létrehoznia és naprakészen tartania a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság legfontosabb személyzete esetében, akiket értesíteni lehet a szolgáltatás korlátozott üzem módhoz vezető fennakadása esetén. Ennek az információknak tartalmaznia kell a munkaidőn belüli és kívüli kapcsolattartási adatokat.

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

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

4.2.3.7. Vész helyzet kezelése

A pályahálózat-működtetőnek

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

— a szomszédos pályahálózat-működtetővel, valamint,

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

meg kell határoznia, közzé kell tennie, és elérhetővé kell tennie a vészhelyzetek kezelése és a vasútvonal rendszer működésének helyreállításához szükséges megfelelő intézkedéseket.

Az ilyen intézkedések jellemzően a következőkre vonatkoznak:

- ütközés,
- vonattűz,
- a vonat kiürítése,
- alagutakban bekövetkezett balesetek,
- veszélyes árukat érintő események,
- kisiklások.

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

Emellett a vasúttársaságnak folyamatokkal kell rendelkeznie az utasok fedélzeti vészhelyzeti és biztonsági eljárásokkal kapcsolatos tájékoztatása érdekében.

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

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

4.3. A kapcsolódási pontok működési és műszaki előírásai

A 3. fejezetben meghatározott alapvető követelmények fényében a kapcsolódási pontok funkcionális és műszaki jellemzői az alábbiak:

4.3.1. Kapcsolódási pontok az infrastruktúra ÁME-vel

Megfeleltetés a forgalmi szolgálat ÁME-vel		Megfeleltetés a hagyományos vasúti infrastruktúra ÁME-vel	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
Fékteljesítmény	4.2.2.6.2	A vágány hosszanti irányú erővel szembeni ellenállása	4.2.7.2
Az útvonalkönyvben található információk módosítása	4.1.2.2.2	Üzemeltetési szabályok	4.4
Korlátozott üzem mód	4.2.3.6		

4.3.2. Kapcsolódási pontok az ellenőrző-irányító és jelző alrendszer ÁME-vel

Megfeleltetés a forgalmi szolgálat ÁME-vel		Megfeleltetés a hagyományos vasúti rendszerre vonatkozó CCS ÁME-tervezettel	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
Szabálykönyv	4.2.1.2.1		
Üzemeltetési szabályok	4.4	Üzemeltetési szabályok	4.4
A jelek és a vonalmenti jelzések láthatósága	4.2.2.8	A pálya menti ellenőrző-irányító eszközök láthatósága	4.2.16
Fékteljesítmény	4.2.2.6	A vonat fékezési teljesítménye és jellemzői	4.3.2.3
Szabálykönyv	4.2.1.2.1	A homokoló berendezések alkalmazása	4.2.10
A vonat közlekedési száma	4.2.3.2.1	ETCS DMI	4.2.12
		GSM-R DMI	4.2.13
Fedélzeti adatrögzítés	4.2.3.5	Interfész a joghathású adatrögzítéshez	4.2.15

4.3.3. Kapcsolódási pontok a járművekre vonatkozó ÁME-vel

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

Megfeleltetés a forgalmi szolgálat ÁME-vel		Megfeleltetés a hagyományos vasúti mozdonyokra és a személyszállító járművekre vonatkozó ÁME-vel	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
Vészhelyzeti intézkedések	4.2.3.6.3	Mentésre szolgáló kocsikapcsoló berendezés	4.2.2.2.4
A vonatok összeállítása	4.2.2.5	Kapcsolódás az infrastruktúrához: tengelyterhelés	4.2.3.2
A fékrendszerrel kapcsolatos minimális követelmények	4.2.2.6.1	Fékteljesítmény	4.2.4.5
A vonat láthatósága	4.2.2.1	Első és hátsó külső világítás	4.2.7.1
A vonat hallhatósága	4.2.2.2	Kürt	4.2.7.2
A jelzések láthatósága	4.2.2.8	Kilátás	4.2.9.1.3
		A szélvédő optikai jellemzői	4.2.9.2.2
		Belső világítás	4.2.9.1.8
Vezetői éberségi berendezés	4.2.2.9	A vezető aktivitásának ellenőrzését szolgáló funkció	4.2.9.3.1
Adatrögzítés	4.2.3.5.2	Rögzítőberendezés	4.2.9.5

4.3.3.2. Kapcsolódási pontok az áruszállító kocsikra vonatkozó ÁME-vel

Megfeleltetés a forgalmi szolgálat ÁME-vel		Megfeleltetés a hagyományos vasúti áruszállító kocsik ÁME-vel	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
A vonat vége	4.2.2.1.3.2	A zárjelző rögzítőeszközei	4.2.6.3
A vonat vége	4.2.2.1.3.2	Zárjelző	E. melléklet

Megfeleltetés a forgalmi szolgálat ÁME-vel		Megfeleltetés a hagyományos vasúti áruszállító kocsik ÁME-vel	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
A vonatok összeállítása	4.2.2.5	Méretezés	4.2.3.1
A vonatok összeállítása	4.2.2.5	Tengelyterhelés	4.2.3.3.2
Vészhelyzeti intézkedések	4.2.3.6.3	Emelés és felbakolás	4.2.2.2
A vonat fékezése	4.2.2.6	Fékezés	4.2.4

4.3.4. Kapcsolódási pontok az energia alrendszerre vonatkozó ÁME-vel

Megfeleltetés a forgalmi szolgálat ÁME-vel		Megfeleltetés a hagyományos vasúti energia ÁME-vel	
Paraméter	Pont	Paraméter	Pont
A vonal és a munkavégzésre kijelölt vonalhoz kapcsolódó, pályamenti berendezések leírása	4.2.1.2.2	Az áramellátás kezelése	4.4.2
A mozdonyvezető valós idejű tájékoztatása	4.4.2		
Az útvonalkönyvben található információk módosítása	4.2.1.2.2.2	A munkálatok kivitelezése	4.4.3

4.4. Üzemeltetési szabályok

A TEN-ben való használatra szánt új és eltérő strukturális alrendszerek összehangolt működését lehetővé tevő és különösen az új vonatbefolyásoló rendszerek működéséhez közvetlenül kapcsolódó szabályoknak és eljárásoknak azonosaknak kell lenniük azonos helyzetek fennállása esetén.

Ennek érdekében az A1. melléklet meghatározza az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS/ETCS) és az ERTMS/GSM-R rádiórendszer üzemeltetési szabályait.

A B. melléklet egyéb olyan üzemeltetési szabályokat határoz meg, amelyeket a TEN-re kiterjedően szabványosítani lehet.

4.5. Karbantartási szabályok

Nem alkalmazható.

4.6. Szakképesítés

Ezen ÁME 2.2.1. pontjával összhangban ez a pont a szakmai és nyelvi alkalmassággal és a személyzet számára az ilyen alkalmasság eléréséhez szükséges vizsgálati eljárással foglalkozik.

4.6.1. Szakmai alkalmasság

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők személyzetének (az alvállalkozókat is ideértve) rendelkeznie kell a rendes, korlátozott és vészhelyzeti üzemmód alatti biztonsággal kapcsolatos összes feladat ellátásához szükséges megfelelő szakmai alkalmassággal. Az ilyen alkalmasság kiterjed a szakmai ismeretekre és az ilyen ismeret gyakorlati alkalmazásának képességére.

Az egyes feladatok esetében a szakképesítés minimális elemei a J. és L. függelékekben találhatóak.

4.6.1.1. Szakmai ismeretek

Figyelembe véve ezeket a függelékeket, illetve a személyzet érintett tagjának feladataitól függően a megkövetelt ismeret az alábbiakat tartalmazza:

a) a vasút általános működése, különös tekintettel a biztonság szempontjából kritikus tevékenységekre:

- a szervezetük biztonsági irányítási rendszerének működési elvei,
- az átjárhatósági műveletekbe bevont legfontosabb szereplők feladatai és felelősségei,
- a veszélyek felmérése, különösen a vasút működésével és az elektromos vontatással kapcsolatos kockázatok terén.

b) a biztonsággal kapcsolatos feladatok megfelelő ismerete az alábbiakat érintő eljárások és interfészek tekintetében:

- vasútvonalak és vonalmenti berendezések,
- járművek,
- a környezet.

4.6.1.2. Az ismeretek gyakorlati alkalmazásának képessége

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

- az ilyen szabályok és eljárások alkalmazásának módjai és elvei
- a vonalmenti berendezések és a járművek, valamint bármely konkrét biztonsági berendezés használatának folyamata
- a személyek és a folyamatok szükségtelen veszélyeztetésének elkerülését célzó biztonsági irányítási rendszer elvei

A személyzet tagjainak rendelkeznie kell továbbá a különböző olyan körülményekhez való alkalmazkodás képességével, amelyekkel az adott személy szembekerülhet.

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek alkalmassági nyilvántartási rendszert létrehozni a személyzet érintett tagjai alkalmasságának vizsgálata és fenntartása érdekében. Ennek megfelelően szükség szerint képzést kell biztosítani az ismeretek és a készségek naprakészen tartásának biztosítása érdekében, különösen a rendszer vagy az egyéni teljesítmény gyengeségeivel vagy hiányosságaival kapcsolatban.

4.6.2. Nyelvi alkalmasság

4.6.2.1. Elvek

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

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

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

4.6.2.2. Tudásszint

A pályahálózat-működtető nyelvében való jártassági szintnek biztonsági szempontból elegendőnek kell lennie:

- a) Minimális követelmény, hogy a mozdonyvezető képes legyen
- elküldeni és megérteni a jelen ÁME C. függelékében meghatározott összes üzenetet,
 - eredményesen kommunikálni rutinhelyzetekben, korlátozott üzemmódban és vészhelyzetekben,
 - kitölteni a nyomtatványgyűjtemény használatához kapcsolódó nyomtatványokat.
- b) A vonat személyzetének más olyan tagjai esetében, akiknek a feladatai megkövetelik, hogy biztonsági szempontból kritikus ügyekről kommunikáljanak a pályahálózat-működtetővel, a minimális követelmény az, hogy képesek legyenek a vonatot és annak üzemi állapotát leíró információkat küldeni és megérteni.

A megfelelő alkalmassági szintekkel kapcsolatos útmutató az E. mellékletben található. A mozdonyvezetők esetében a tudásnak legalább 3-as szintűnek kell lennie. A vonatkísérő személyzet esetében a tudásnak legalább 2-es szintűnek kell lennie.

4.6.3. A személyzet kezdeti és folyamatos vizsgálata

4.6.3.1. Alapvető rendszerelemek

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek meghatározni a személyzetük értékelési eljárását. Ajánlatos figyelembe venni a következők mindegyikét:

A. A személyzet kiválasztása

- az egyéni tapasztalat és alkalmasság értékelése,
- az egyéni alkalmasság értékelése minden kötelezően előírt idegen nyelv(ek) használatában vagy a megtanulásának adottsága

B. Kezdeti szakmai képzés

- a képzési igények elemzése,

- képzési erőforrások

- az oktatók képzése

C. Kezdeti értékelés

- alapfeltételek;

- vizsgálati program gyakorlati bemutatással együtt;

- az oktatók képesítése.

- alkalmassági bizonyítvány kiadása.

D. Az alkalmasság megtartása

- az alkalmasság megtartásának elvei

- követendő módszerek

- az alkalmasság fenntartását célzó folyamatok formalizációja.

- az értékelés folyamata.

E. Felfrissítő oktatás

- a folyamatos képzés elvei (a nyelvi is)

4.6.3.2. A képzési igények elemzése

4.6.3.2.1. A képzési igények elemzésének kidolgozása

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek elemezni a vonatkozó személyzetük képzési igényeit.

Az elemzésnek meg kell állapítania annak terjedelmét és összetettségét, és figyelembe kell vennie a TEN-en közlekedő vonatok működésével kapcsolatos kockázatokat, különösen az emberi képességek és korlátok (az emberi tényezők) terén, amelyek okai a következők lehetnek:

- a pályahálózat-működtetők üzemeltetési gyakorlatai közötti különbségek és az ezek közötti váltásokkal kapcsolatos kockázatok,

- a feladatok, üzemeltetési eljárások és kommunikációs protokollok közötti különbségek,

- a pályahálózat-működtető személyzete által használt munkanyelv eltérései,

- helyi üzemeltetési utasítások, amelyek tartalmazhatnak egyes esetekben, például egy adott alagútban alkalmazandó speciális eljárásokat vagy meghatározott berendezést.

A figyelembe veendő elemekkel kapcsolatos útmutató a fenti 4.6.1. pontban említett függelékekben található. Adott esetben a személyzet képzésének elemeit olyan helyeken kell elhelyezni, amelyek figyelembe veszik ezeket.

Lehetséges, hogy a vasúttársaság által tervbe vett üzemelés típusa vagy a pályahálózat-működtető által működtetett pályahálózat jellege miatt a 4.6.1. pontban említett függelékekben található elemek némelyike nem indokolt. A képzési igények elemzésének indoklással együtt dokumentálnia kell az indokolatlannak tekintett elemeket.

4.6.3.2.2. A képzési igények elemzésének aktualizálása

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők kötelesek folyamatot meghatározni a saját képzési igényeik felülvizsgálatára és aktualizálására, figyelembe véve olyan szempontokat, mint a korábbi ellenőrzések, a rendszerből érkező visszajelzés, valamint a szabályok, az eljárások, az infrastruktúra és a technológia ismert változásai.

4.6.3.2.3. Konkrét elemek a vonatszemélyzet és a kisegítő személyzet esetében

4.6.3.2.3.1. Az infrastruktúra ismerete

A vasúttársaságnak gondoskodnia kell arról, hogy a vonatszemélyzet megfelelő ismeretekkel rendelkezzen a vonatkozó infrastruktúrával kapcsolatban.

A vasúttársaságnak meg kell határozni azt a folyamatot, amelynek révén a vonatszemélyzet megszerzi és fenntartja azon útvonalak ismeretét, amelyeken dolgozik. A folyamatnak

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

- összhangban kell lennie a 4.2.1. pontban ismertetett folyamattal.

4.6.3.2.3.2. Járműismeret

A vasúttársaságnak meg kell határozni azt a folyamatot, amelynek révén a vonatszemélyzet megszerzi és fenntartja a vontató és vontatott járművek ismeretét.

4.6.3.2.3.3. Kisegítő személyzet

A vasúttársaságnak meg kell bizonyosodnia arról, hogy a „vonatszemélyzet” részét nem képező kisegítő (pl. vendéglátó és takarító) személyzet az alapképzésen túl képzést kap a „vonatszemélyzet” teljesen képzett tagjaitól kapott utasítások végrehajtására.

4.7. Egészségvédelmi és biztonsági feltételek

4.7.1. Bevezetés

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

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

A 4.7.4. pontban meghatározott orvosi vizsgálatokat hivatalos foglalkozás-egészségügyi orvosnak kell elvégeznie, és ezekkel kapcsolatban neki kell döntést hoznia az egyes személyek feladatára való alkalmasságáról.

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

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

4.7.2. Törölve

4.7.3. Törölve

4.7.4. Orvosi vizsgálat és pszichológiai értékelés

4.7.4.1. Az állás betöltése előtt

4.7.4.1.1. Az orvosi vizsgálat minimális tartalma

Az orvosi vizsgálatnak a következőkre kell kiterjednie:

- Általános orvosi vizsgálat,
- Az érzékszervek működésének vizsgálata (látás, hallás, színérzékelés),
- Diabetes mellitus vagy a klinikai vizsgálat által jelzett egyéb állapot kimutatására szolgáló vizelet- vagy vérvizsgálat,
- Drogszűrés.

4.7.4.1.2. Pszichológiai értékelés

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

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

a) Kognitív:

- Figyelem és koncentráció
- Memória
- Felfogóképesség
- Indoklás
- Tájékozottság

b) Pszichomotoros:

- Reakciósebesség
- Mozgáskoordináció

c) Viselkedési és személyiségi

- Érzelmi önkontroll
- Viselkedési megbízhatóság

- Autonómia
- Lelkiismeretesség

Ha a pszichológus eltekint a fenti elemek bármelyikétől, a döntést indokolni és dokumentálni kell.

4.7.4.2. Az állás betöltése után

4.7.4.2.1. Az időszaki orvosi vizsgálatok gyakorisága

Legalább egy teljes körű orvosi vizsgálatot el kell végezni:

- 5 évente a 40 év fölötti személyzet esetében,
- 3 évente a 41 és 62 év közötti személyzet esetében,
- Évente a 62 év fölötti személyzet esetében.

A foglalkozás-egészségügyi orvosnak sűrűbb vizsgálati gyakoriságot kell előírnia, ha a személyzet tagjának egészségi állapota megköveteli.

4.7.4.2.2. Az időszakos orvosi vizsgálat minimális tartalma

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

- Általános orvosi vizsgálat,
- Az érzékszervek működésének vizsgálata (látás, hallás, színérzékelés),
- Diabetes mellitus vagy a klinikai vizsgálat által jelzett egyéb állapot kimutatására szolgáló vizelet- vagy vörvizsgálat,
- Drogszűrés, amennyiben klinikailag javallott.

4.7.4.2.3. További orvosi és/vagy pszichológiai értékelések

Az időszakos orvosi vizsgálat mellett további meghatározott orvosi és/vagy pszichológiai vizsgálatot kell végezni, amennyiben ésszerű alapon gyanú merül fel a személyzet valamely tagjának orvosi vagy pszichológiai alkalmassága terén, vagy ésszerűen feltételezhető a kábítószerfogyasztás vagy az alkohol mértéktelen fogyasztása. Ez különösen az illető által elkövetett emberi hiba által okozott esemény vagy baleset után indokolt.

Az alkalmazottnak bármely 30 napot meghaladó betegszabadság után orvosi vizsgálatot kell kérnie. Megfelelő esetekben az ilyen vizsgálat korlátozódhat arra, hogy az üzemorvos értékeli a rendelkezésre álló orvosi információt, amely azt igazolja, hogy az alkalmazott munkaalkalmassága nem szenvedett kárt.

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

4.7.5. Egészségügyi követelmények

4.7.5.1. Általános követelmények

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

- Hirtelen eszméletvesztés,
- Az öntudat vagy a koncentráció romlása,
- Hirtelen cselekvőképtelenség,
- Az egyensúly vagy mozgáskoordináció romlása,
- Jelentős mozgáskorlátozottság.

Látás és hallás terén a következő követelményeknek kell teljesülniük:

4.7.5.2. Látási követelmények

- Távoli látásélesség segédeszközzel vagy anélkül: 0,8 (jobb szem + bal szem, külön mérve); legalább 0,3 a rosszabb szem esetében.
- A szemüveglencse maximális dioptriája: távollátás: + 5/rövidlátás: – 8. A foglalkozás-egészségügyi orvos kivételes esetekben és a szemész szakorvos véleményének kikérése után engedélyezheti az e tartományon kívüli értékeket.
- Közepes távolságú és közeli látás: segédeszközzel vagy anélkül megfelelő.
- Kontaktlencse használata engedélyezett.
- Normális színlátás: elismert, például Ishihara teszt segítségével, szükség esetén másik elismert teszttel kiegészítve.
- Látómező: normális (az elvégzendő feladatot érintő minden rendellenesség hiánya)
- Látás mindkét szemmel: előfordul

- Kétszemes látás: előfordul
- Kontrasztérzékenység: jó teljesítmény
- Progresszív szembetegség hiánya
- A beültetett szemlencse, a lézer nélküli vagy lézeres látóélesség javító műtét csak azzal a feltétellel engedélyezett, hogy azt évente vagy az üzemorvos által megállapított gyakorisággal ellenőrzik.

4.7.5.3. Hallással kapcsolatos követelmények

A megfelelő hallást hang audiogrammal kell igazolni, azaz:

- A hallás elég jó a telefonbeszélgetések lefolytatásához, valamint a figyelmeztető hangjelzések és rádió-üzenetek meghallásához.
- Az alábbi tájékoztató jellegű adatokat iránymutatásként kell kezelni:
- A halláskárosodás mértéke 500 és 1 000 Hz között nem lehet nagyobb, mint 40 dB.
- A halláskárosodás mértéke 2 000 Hz-en nem lehet nagyobb, mint 45 dB a rosszabban halló fül esetében.

4.8. Infrastruktúra- és járműnyilvántartások

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

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

4.8.1. Infrastruktúra

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

4.8.2. Járművek

A járművekkel kapcsolatban az alábbi adatokat kell elérhetővé tenni a pályavasút számára. A jármű üzem-bentartója felelős az adatok helyességéért:

- a jármű gyártása során felhasználtak-e olyan anyagokat, amelyek baleset vagy tűz esetén veszélyesek lehetnek (például azbeszt)
- az ütközők közötti hossz.

5. KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRTHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEM

5.1. Meghatározás

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

5.2. A rendszerelemek felsorolása

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

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

6.1. Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem

Mivel a jelen ÁME még nem határoz meg semmilyen átjárhatósági rendszerelemet, nem történik említés a értékelési intézkedésekről.

6.2. Forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszer

6.2.1. Elvek

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

Új vagy felülvizsgált biztonsági engedély vagy biztonsági tanúsítvány kiadása előtt a 2004/49/EK irányelv 10. és 11. cikkével összhangban a vasúttársaságoknak és infrastruktúra-kezelőknek biztonsági irányítási rendszerükön belül kell igazolniuk a jelen ÁME követelményeinek való megfelelést.

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

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

7. VÉGREHAJTÁS

7.1. Elvek

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

A tervnek figyelembe kell vennie a következőket:

- a) bármely adott vasútvonal működtetésével kapcsolatos sajátos emberi tényezők,
- b) valamennyi érintett vasútvonal minden egyes üzemeltetési és biztonsági eleme; valamint
- c) hogy a szóban forgó elem(ek) bevezetése
 - a vasútvonalat használó minden vonatra,
 - csak meghatározott vasútvonalakra,
 - az összes TEN vasútvonalra,
 - a TEN vasútvonalakon közlekedő minden vonatra vonatkozik-e.
- d) kapcsolat más (ellenőrző-irányító és jelző, járművek stb.) alrendszerek bevezetésével.

Ekkor minden esetlegesen alkalmazható konkrét kivételt figyelembe kell venni és dokumentálni kell a terv részeként.

A terv megvalósításakor figyelembe kell venni a megvalósítási potenciál különböző szintjeit a következők eseményektől kezdve:

- a) a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető megkezdi a működését,
- b) elvégzik a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető meglévő üzemeltetési rendszereinek megújítását vagy korszerűsítését,
- c) olyan új vagy korszerűsített energia, jármű vagy ellenőrző-irányító és jelzőrendszereket helyeznek üzembe, amelyekhez egy sor megfelelő üzemeltetési eljárásra van szükség.

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

7.2. Végrehajtási iránymutatások

A bevezetés három különböző elemből áll:

- a) Annak megerősítése, hogy minden meglévő rendszer és eljárás megfelel a jelen ÁME követelményeinek
- b) Bármely meglévő rendszer és eljárás módosítása, hogy megfeleljen a jelen ÁME követelményeinek
- c) Más alrendszerek bevezetéséből eredő új rendszerek és eljárások
 - Új/korszerűsített hagyományos vasútvonalak (infrastruktúra/energia)
 - Új vagy korszerűsített ETCS jelzőberendezések, GSM-R rádió-berendezések, hőnfutásjelzők stb. (ellenőrző-irányító és jelző alrendszer)
 - Új járművek (jármű alrendszer)

7.3. Különleges esetek

7.3.1. Bevezetés

Az alábbi különleges esetekben a következő különös rendelkezések megengedettek.

E különleges esetek két kategóriába tartoznak:

- a) a rendelkezések vagy folyamatosan („P” eset), vagy ideiglenesen („T” eset) alkalmazandók.
- b) Ideiglenes esetekben ajánlatos az érintett tagállamok **2016-ig** („T1” eset), vagy **2024-ig** („T2” eset) feleljenek meg a vonatkozó alrendszernek.

7.3.2. *Különleges esetek felsorolása*

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

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

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

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

A. függelék

ERTMS/ETCS ÜZEMELTETÉSI SZABÁLYOK

Az ERTMS/ETCS és az ERTMS/GSM-R üzemeltetésére vonatkozó szabályokat az ERA honlapján (<http://www.era.europa.eu>) közzétett, „ETCS és GSM-R: szabályok és alapelvek – 1. verzió” című műszaki dokumentum határozza meg.

B. függelék

A KÖVETKEZETES MŰKÖDTETÉST LEHETŐVÉ TEVŐ EGYÉB SZABÁLYOK

A. ÁLTALÁNOS

Fenntartva

B. A SZEMÉLYZET SZEMÉLYI ÉS VAGYONI BIZTONSÁGA

Fenntartva

C. ÜZEMELTETÉSI KAPCSOLÓDÁSI PONT A JELZŐ-, ELLENŐRZŐ ÉS IRÁNYÍTÓBERENDEZÉSEKKEL

C1. Homokolás

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

- a kitérők és a kereszteződések területén,
- 20 km/h alatti sebességnél való fékezéskor,
- álló helyzetben.

Ezek a korlátozások azonban nem érvényesek

- amikor SPAD (jelző meghaladási veszély) vagy más súlyos baleset veszélye áll fenn, és a homokolás segítené a tapadást,
- elinduláskor,
- vagy amikor erre a vontatójármű homokoló berendezésének próbája miatt van szükség. (A tesztekkel normál esetben az infrastruktúra-nyilvántartásban e célra kijelölt területeken kell végrehajtani.)

C2. A hőnfutásjelzők aktiválása

Fenntartva

D. VONATKÖZLEKEDÉS

D1. Normál üzemeltetési állapot

D2. Korlátozott körülmények

Fenntartva

E. RENDELLENESSÉGEK, ESEMÉNYEK ÉS BALESETEK

Fenntartva

C. függelék

A BIZTONSÁGGAL KAPCSOLATOS KOMMUNIKÁCIÓS MÓDSZERTAN

BEVEZETÉS

E függelék célja, hogy megállapítsa az átjárható hálózaton a kritikus biztonsági helyzetekben továbbított vagy kicserélt információra vonatkozóan alkalmazható, biztonsággal kapcsolatos föld-mobil és mobil-föld kommunikáció szabályait, és különösen hogy

- meghatározza a biztonsággal kapcsolatos üzenetek jellegét és struktúráját,
- meghatározza az ilyen üzenetek szóbeli továbbításának módszertanát.

Ez a függelék alapul szolgál:

- arra, hogy lehetővé tegye a pályahálózat-működtető számára az üzenetek és a nyomtatványgyűjtemények elkészítését. Az ilyen elemeket közlik a vasúttársasággal azzal egyidejűleg, hogy a szabályok és előírások elérhetővé válnak, a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság számára a személyzetnek szóló dokumentumok (nyomtatványgyűjtemény), a vonatközlekedést engedélyező személyzetnek szóló utasítások és a mozdonyvezetői szabálykönyv „A kommunikációs eljárások kézikönyve” című 1. függelékének összeállítása számára.

A formanyomtatványok használatának terjedelme és azok struktúrája változó lehet. Egyes kockázatok esetén indokolt lehet a formanyomtatványok használata, míg mások esetében nem.

Egy adott kockázattal összefüggésben a pályahálózat-működtető dönti el, hogy egy adott formanyomtatvány használata indokolt-e. Valamely nyomtatvány csak akkor használható, ha a biztonsági értéke és a teljesítménybeli előnyei meghaladják a biztonságával és teljesítményével kapcsolatos hátrányokat.

A pályahálózat-működtetőnek formalizált módon és a következő 3 kategóriával összhangban kell strukturálnia a kommunikációs protokollját:

- sürgős (vészhelyzeti) szóbeli üzenetek,
- írásbeli utasítások,
- a teljesítménnyel kapcsolatos kiegészítő üzenetek.

Az ilyen üzenetek továbbítása fegyelmezett megközelítésének támogatása érdekében kommunikációs módszertant dolgoztak ki.

1. KOMMUNIKÁCIÓS MÓDSZERTAN

1.1. A módszertan elemei és elvei

1.1.1. Az eljárások során használt szabványos terminológia

1.1.1.1. A szóbeli üzenetek továbbítási eljárása

A beszéd lehetőségét a másik félnek átadó kifejezés:

vétel (over)

1.1.1.2. Üzenetfogadási eljárás

- közvetlen üzenet fogadásakor

A küldött üzenet fogadását megerősítő kifejezés:

vettem (received)

Az üzenetet gyenge vétel vagy félreértés esetén megismételtető kifejezés:

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

- a visszaolvasott üzenet fogadását megerősítő kifejezés

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

helyes (correct)

vagy nem:

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

1.1.1.3. A kommunikáció megszakításának eljárása

- ha az üzenet véget ért:

kilépek (out)

- ha a szünet ideiglenes, és nem szakítja meg a kapcsolatot

A másik felet várakozásra felkérő kifejezés:

várj (wait)

- ha a szünet ideiglenes, de a kapcsolat megszakadt

Kifejezés annak közlésére a másik féllel, hogy a kommunikáció meg fog szakadni, de később folytatódni fog:

újrahívlak (I call again)

1.1.1.4. Írásbeli utasítás visszavonása

A folyamatban lévő írásbeli rendelkezési eljárás visszavonására használt kifejezés:

törölt művelet cancel procedure

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

1.1.2. Hiba vagy félreértés esetén alkalmazandó elvek

A kommunikáció közben fellépő esetleges hibák kijavítása érdekében a következő szabályokat kell alkalmazni:

1.1.2.1. Hibák

- átvitel közbeni hibák

Amikor a küldő fél veszi észre a továbbítási hibát, a küldőnek visszavonást kell kérnie a következő eljárási üzenet küldésével:

hibás (+ készítsen új, a ... -ra/-re vonatkozó formanyomtatványt)

vagy:

hibás + megismétlem

majd újból elküldi az első üzenetet.

— visszaolvasás közbeni hiba

Amikor a küldő fél hibát vesz észre, miközben visszaolvassák neki az üzenetet, a küldő fél elküldi a következő eljárási üzenetet:

hibás + megismétlem

majd újból elküldi az első üzenetet.

1.1.2.2. Félreértés

Ha valamelyik fél félreért egy üzenetet, a következő szöveggel kell megkérnie a másik felet az üzenet megismétlésére:

ismételje (+ lassan beszéljen)

1.1.3. A szavak, számok, idők, távolságok, sebességek és dátumok betűzésének kódja

A megértés elősegítése és az üzenetek különböző helyzetekben való kifejezése érdekében minden kifejezést lassan és helyesen kell kiejteni, és ki kell betűzni az esetlegesen félreérthető szavakat, neveket és számokat. Erre példák lehetnek a jelek vagy pontok azonosító kódjai.

A következő betűzési szabályokat kell alkalmazni:

1.1.3.1. Szavak és betűcsoportok betűzése

A nemzetközi fonetikai ábécét kell használni.

A	Alpha	G	Golf	L	Lima	Q	Quebec	V	Victor
B	Bravo	H	Hotel	M	Mike	R	Romeo	W	Whisky
C	Charlie	I	India	N	November	S	Sierra	X	X-ray
D	Delta	J	Juliet	O	Oscar	T	Tango	Y	Yankee
E	Echo	K	Kilo	P	Papa	U	Uniform	Z	Zulu
F	Foxtrot								

Példa:

A B pontok = points alpha-bravo.

KX 835 jelzőszám = signal Kilo X-Ray eight three five.

A pályahálózat-működtető hozzáadhat további betűket az egyes hozzáadott betűk fonetikus kiejtésével együtt, ha a pályahálózat-működtető egy vagy több munkanyelvének ábécéje azt szükségessé teszi.

A vasúttársaság további kiejtési útmutatókat is hozzáadhat, ha azt szükségesnek ítéli.

1.1.3.2. Számok kifejezése

A számokat számjegyenként kell kimondani.

0	zéró	3	három	6	hat	9	kilenc
1	egy	4	négy	7	hét		
2	kettő	5	öt	8	nyolc		

Példa: 2183 sz. vonat = kettő-egy-nyolc-három sz. vonat.

A tizedes törteket a „pont” szóval kell kifejezni.

Példa: 12,50 = egy-kettő-pont-öt-zéró

1.1.3.3. Az idő kifejezése

Az időt helyi időben kell megadni, egyszerű módon.

Példa: 10 óra 52 perc = ten fifty-two.

Bár az alapelv ez, szükség esetén az is elfogadható, ha az időt számjegyenként mondják ki (one zero five two hours).

1.1.3.4. A távolságok és sebességek kifejezése

A távolságokat kilométerben, a sebességeket kilométer per órában fejezik ki.

A mérföldet is lehet használni, ha ez az érintett infrastruktúrán használt mértékegység.

1.1.3.5. Dátumok kifejezése

A dátumokat szokásos módon kell kifejezni.

Példa: 10 December

1.2. A kommunikáció struktúrája

A biztonsággal kapcsolatos szóbeli üzenetek elvileg két fázist tartalmaznak az alábbiak szerint:

- azonosítás és utasításkérés,
- magának az üzenetnek a továbbítása és az átvitel befejezése.

Az elsődleges prioritású biztonsági üzenetek esetében az első fázis lerövidíthető vagy teljesen el is hagyható.

1.2.1. Az azonosítás és utasításkérés szabályai

Ahhoz, hogy a felek azonosíthassák egymást, meghatározassák az üzemeltetési helyzetet, és eljárási utasításokat tudjanak továbbítani, a következő szabályt alkalmazzák:

1.2.1.1. Azonosítás

Nagyon fontos, hogy – a nagyon sürgős, elsődleges prioritású biztonsági üzenetek kivételével – minden egyes kommunikáció kezdetekor azonosítsák magukat a kommunikálni készülő felek. A vezető a vonat közlekedési száma és helyzete alapján azonosítja magát. A diszpécser a vezető közötti kommunikáció során a diszpécser felettesének a felelőssége annak biztosítása, hogy a megfelelő diszpécser a megfelelő vezetővel álljon kapcsolatban. Ez különösen akkor kritikus jelentőségű, ha a kommunikáció olyan területeken történik, ahol a kommunikációs határok átfedik egymást.

Ez az elv a kommunikáció megszakadása után is érvényes.

A különböző felek az alábbi üzeneteket használják erre a célra.

- a vonatközlekedést engedélyező személyzet által:

.....sz. vonat
(szám)
..... mozdonyvezetője.
(név)

- a mozdonyvezető által:

..... mozdonyvezető
(név)
..... sz. vonat
(szám)

Megjegyzendő, hogy az azonosítást további tájékoztató üzenet is követheti, amely kellő részletességgel tájékoztatja a vonatközlekedést engedélyező személyzetet annak pontos megállapításához, hogy ezt követően a mozdonyvezetőnek milyen eljárást kell követnie.

1.2.1.2. Utasításkérés

Az írásos utasítással alátámasztott eljárások minden alkalmazását utasításkérésnek kell megelőznie.

A következő kifejezéseket kell használni utasításkérésre:

Készíts eljárást prepare procedure
--

1.2.2. Az írásbeli utasítások és a szóbeli üzenetek továbbításának szabályai

1.2.2.1. Elsődleges prioritású biztonsági üzenetek

Sürgető és kényszerítő jellegük miatt ezek az üzenetek

- menet közben is elküldhetők és fogadhatók,
- nem kell, hogy azonosító részt tartalmazzanak,
- megismétlendők,
- a lehető leghamarabb további információknak kell követni őket.

1.2.2.2. Írásbeli utasítások

A nyomtatványgyűjteményben lévő eljárási üzenetek biztonságos (álló helyzetben történő) küldéséhez és fogadásához a következő szabályokat kell betartani:

1.2.2.2.1. Üzenet küldése

A nyomtatvány kitölthető az üzenet továbbítása előtt, hogy az üzenet teljes szövege egyetlen átvitelrel elküldhető legyen.

1.2.2.2.2. Üzenet fogadása

Az üzenet fogadójának ki kell töltenie a nyomtatványgyűjteményben található nyomtatványt a küldő által megadott információ alapján.

1.2.2.2.3. Visszaolvasás

A nyomtatványgyűjteményben lévő minden előre meghatározott vasúti üzenetet vissza kell olvasni. A visszaolvasásnak ki kell terjednie a nyomtatványokon szürkével jelzett üzenetekre, a „visszajelentés” részre és minden egyéb vagy kiegészítő információra is.

1.2.2.2.4. A helyes visszaolvasás nyugtázása

Az üzenet küldőjének nyugtáznia kell az összes visszaolvasott üzenet megfelelőségét vagy nem megfelelőségét.

helyes (correct)

vagy

Hiba + megismétlem (error + I say again)

amelyet az eredeti üzenet ismételt elküldése követ.

1.2.2.2.5. Visszaigazolás

Minden fogadott üzenetet pozitívan vagy negatívan vissza kell igazolni az alábbiak szerint:

vettem (received)

vagy

Negatív, ismételd (+ mondd lassabban) negative, say again (+ speak slowly)

1.2.2.2.6. Nyomonkövethetőség és igazolás

Minden, irányítóközpontból kezdeményezett üzenetet egyedi azonosító vagy engedélyező számnak kell kísérnie:

- ha az üzenet olyan tevékenységre vonatkozik, amely esetében a mozdonyvezető meghatározott engedélyt kér (pl. jelző melletti elhaladás veszély esetén stb.):

.....**engedély**
(szám)

- minden egyéb esetben (pl. óvatosan kell továbbhaladni stb.):

.....üzenet
(szám)

1.2.2.2.7. Visszajelentés

Minden „visszajelentési” kérelmet tartalmazó üzenetet „jelentésnek” kell követnie.

1.2.2.3. Kiegészítő üzenetek

Kiegészítő üzenetek

- azonosítási eljárás előzi meg őket,
- rövidék és pontosak (amikor csak lehetséges, a közlendő információra és annak alkalmazási területére korlátozódnak),
- visszaolvassák őket, amit a helyes vagy helytelen visszaolvasás visszaigazolása követ.
- utánuk állhat utasítás vagy további információ kérése.

1.2.2.4. Változó, előre meg nem határozott tartalmú tájékoztató üzenetek

A változó tartalmú tájékoztató üzeneteket

- azonosítási eljárás előzi meg,
- küldés előtt előkészítik,
- visszaolvassák, amit a helyes vagy helytelen visszaolvasás visszaigazolása követ.

2. ELJÁRÁSI ÜZENETEK

2.1. Az üzenetek jellege

Az eljárási üzeneteket a mozdonyvezetői kézikönyvben bemutatott megfelelő helyzetekkel társított üzemeltetési utasítások küldésére használják.

Ezek tartalmazzák magának a helyzetnek megfelelő üzenetnek a szövegét és az üzenet azonosító számát.

Ha az üzenet a fogadó fél visszajelentését igényli, a jelentés szövegét is megadják.

Ezek az üzenetek a pályahálózat-működtető által előírt szövegeket tartalmazzanak annak munkanyelvén, és vagy nyomtatott, vagy elektronikus előre elkészített formátumban küldik el őket.

2.2. Nyomtatványok

A nyomtatványok az eljárási üzenetek közlésének formalizált hordozói. Ezek az üzenete általában korlátozott munkakörülményekkel kapcsolatosak. Jellemző példa a valamely tábla vagy „mozgási engedély vége” melletti elhaladás engedélyezése a mozdonyvezető számára, egy adott területen csökkentett sebességgel való haladásra vagy a vasútvonal megvizsgálására irányuló utasítás. Más olyan körülmények is előfordulhatnak, amelyek szükségessé teszik az ilyen üzenetek alkalmazását.

Ezek célja, hogy

- a vonatközlekedést engedélyező személyzet és a járművezetők által valós időben használt közös munkadokumentumot biztosítsanak,
- emlékeztetőként szolgáljanak a mozdonyvezetők számára az általuk követendő eljárásokról (különösen, amikor ismeretlen vagy ritkán látogatott környezetben dolgoznak),
- lehetővé tegyék a kommunikációk nyomon követését.

A nyomtatványok azonosítása érdekében egyedi kódszót vagy kódszámot kell kidolgozni az eljárással kapcsolatban. Ennek alapja lehet a nyomtatvány használatának potenciális gyakorisága. Ha valószínű, hogy a kidolgozás alatt álló összes nyomtatvány közül a leggyakrabban azt használják, amely a jelző vagy az EOA melletti vesztély esetén történő elhaladásra vonatkozik, ezt kell 001 számmal jelölni, és így tovább.

2.3. Nyomtatványgyűjtemény

A használandó nyomtatványok azonosítása után a teljes készletet egy Nyomtatványgyűjtemény nevű nyomtatott vagy elektronikus dokumentumban kell összegyűjteni.

Ez egy közös dokumentum, amelyet a vezető és a vonatközlekedést engedélyező személyzet együttesen használ, amikor egymással kommunikálnak. Ezért fontos, hogy a vezető és a vonatközlekedést engedélyező személyzet által használt könyv felépítése és számozása azonos legyen.

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

Az üzenetek továbbítására használt nyelv mindig a pályahálózat-működtető munkanyelve.

A nyomtatványgyűjtemény két részből áll.

Az első rész a következő elemeket tartalmazza:

- emlékeztető a nyomtatványgyűjtemény használatáról,
- a földi személyzet által küldött eljárási nyomtatványok mutatója,
- a vezető által küldött eljárási nyomtatványok mutatója (indokolt esetben),
- a helyzetek felsorolása, kereszthivatkozásokkal a használandó eljárási nyomtatványokra,
- az egyes eljárási nyomtatványok használatának alapját képező helyzeteket megadó szójegyzék,
- az üzenetek betűzésének kódja (fonetikus ábécé stb.).

A második rész tartalmazza magukat az eljárási nyomtatványokat. Ezeket a vasúttársaság gyűjti össze és biztosítja a vezető számára.

3. KIEGÉSZÍTŐ ÜZENETEK

A további üzenetek az alábbiak valamelyike által használt tájékoztató üzenetek:

- a vezető, hogy tájékoztassa a vonatközlekedést engedélyező személyzetet, vagy
- a vonatközlekedést engedélyező személyzet, hogy tájékoztassa a mozdonyvezetőt

a ritkán előforduló és olyan helyzetekről, amikor az előre meghatározott nyomtatványokat szükségtelennek tartják, illetve a vonat menetével vagy a vonat vagy a műszaki infrastruktúra állapotáról. A helyzetek leírásának és a tájékoztató üzenetek összeállításának megkönnyítése érdekében hasznosak lehetnek az üzenetekkel kapcsolatos útmutatások, a vasúti terminológia szójegyzéke, az éppen használt járművek leíró vázlata és az infrastruktúra berendezéseinek (a pálya, a vontatási áramellátás stb.) leírása.

3.1. Útmutató az üzenetek struktúrájához

Az ilyen üzeneteket az alábbiak szerint lehet strukturálni:

A kommunikáció szakasza	Az üzenet eleme
Az információ közlésének oka	<input type="checkbox"/> tájékoztatásul <input type="checkbox"/> intézkedés érdekében
Megfigyelés	<input type="checkbox"/> van <input type="checkbox"/> láttam <input type="checkbox"/> történt <input type="checkbox"/> nekiütköztem

3.3. A járművek leíró vázlata

Ha a vasúttársaság megítélése szerint az előnyös a működése szempontjából, elkészíti a használatban lévő járművek leíró vázlatát. Ez felsorolja azoknak a különböző alkotórészeknek a neveit, amelyekkel kapcsolatban kommunikáció történhet a különböző érintett pályahálózat-működtetővel és tartalmaznia kell a közhasználatban lévő kifejezéseket a vasúttársaság által kiválasztott nyelven és annak a pályahálózat-működtetőnek a munkanyelvén, akinek az infrastruktúráján a munkát végzik.

3.4. Az infrastruktúra berendezéseinek (a pálya, a vontatási áramellátás stb.) leírása

Ha a vasúttársaság megítélése szerint az előnyös a működése szempontjából, elkészíti a vonat haladási útvonalán lévő infrastruktúra berendezéseinek (a pálya, a vontatási áramellátás stb.) leírását. Ez felsorolja azoknak a különböző alkotórészeknek a neveit, amelyekkel kapcsolatban kommunikáció történhet az érintett pályahálózat-működtetővel. Tartalmaznia kell a közhasználatban lévő kifejezéseket a vasúttársaság által kiválasztott nyelven és annak a pályahálózat-működtetőnek a munkanyelvén, akinek az infrastruktúráján a munkát végzik.

4. A SZÓBELI ÜZENETEK TÍPUSA ÉS FELÉPÍTÉSE

4.1. Vészhelyzeti üzenetek

A vészhelyzeti üzenetek célja, hogy a vasútvonal biztonságával közvetlen kapcsolatban lévő sürgős üzemeltetési utasításokat adjanak.

A félreértés bármilyen kockázatának elkerülése érdekében az üzeneteket mindig egyszer meg kell ismételni.

Az alábbiakban megtalálhatók az elküldhető főbb üzenetek igény szerint osztályozva.

Emellett a pályahálózat-működtető a működési igényeinek megfelelően más vészhelyzeti üzeneteket is meghatározhat.

A vészhelyzeti üzeneteket írásbeli utasítások követhetik (lásd 2. pont).

A vészhelyzeti üzeneteket alkotó szövegek típusát a mozdonyvezetői szabálykönyv „Kommunikációs eljárások kézikönyve” című 1. függelékében és a vonatközlekedést engedélyező személyzet számára kiadott dokumentációban kell összefoglalni.

4.2. Az üzeneteket a földi személyzet és a mozdonyvezető egyaránt küldheti.

a) Az összes vonatnak meg kell állnia:

Az összes vonatnak meg kell állnia üzenetet hangjelzéssel kell továbbítani; ha ez nem lehetséges, a következő mondatot kell alkalmazni:

Vészhelyzet, minden vonat állj (Emergency, stop all trains)

Az üzenetben szükség esetén meg kell adnia a helyre vagy területre vonatkozó adatokat.

Emellett ezt az üzenetet, ha lehetséges, gyorsan ki kell egészíteni annak okával, a vészhelyzet helyével és a vonat azonosítójával:

Akadály (Obstruction)

Vagy tűz (Or Fire)

Vagy (Or)
(egyéb ok)

A (On) **vonalon (line)** **a (at)** **(km, szelvény)**
(név)

Mozdonyvezető (Driver of train)
(vonatszám)

b) Egy adott vonatot kell megállítani:

..... SZ. vonat (train) sz. vágányon/vonalon (on ... line/track) (név) (név/szám)

Ilyen körülmények között az üzenet kiegészítésére fel lehet használni annak a vonalnak vagy vágálynak a számát, amelyen a vonat halad.

4.3. A mozdonyvezető által küldött üzenetek

Meg kell szakítani a vontatási áramellátást:

Vészhelyzet, áramellátást megszakítani (Emergency current isolation)

Ezt az üzenetet, ha lehetséges, gyorsan ki kell egészíteni annak okával, a vészhelyzet helyével és a vonat azonosítójával:

tól	(km, szelvénytől)
..... (sz. vágányon/vonalon)	(név/szám)
..... és	között
(állomás)	(állomás)
Oka	
..... számú vonat mozdonyvezetője	(szám)

Ilyen körülmények között az üzenet kiegészítésére fel lehet használni annak a vonalnak vagy vágálynak a számát, amelyen a vonat halad.

D. függelék

OLYAN INFORMÁCIÓK, AMELYEKHEZ A VASÚTTÁRSASÁGNAK HOZZÁFÉRÉSSEL KELL RENDELKEZNI AZON ÚTVONALAKKAL KAPCSOLATBAN, AMELYEKEN MŰKÖDNI SZÁNDÉKOZIK

1. RÉSZ: ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓK A PÁLYAHÁLÓZAT-MŰKÖDTETŐRŐL

- 1.1. A pályahálózat-működtető(k) neve(i)
- 1.2. Ország(ok)
- 1.3. Rövid leírás
- 1.4. Az általános üzemeltetési szabályok és előírások (és azok beszerzési módjának) felsorolása

2. RÉSZ: TÉRKÉPEK ÉS ÁBRÁK

- 2.1. Földrajzi térkép
 - 2.1.1. Útvonalak
 - 2.1.2. Fő helyek (állomások, rendező pályaudvarok, csatlakozások, áruszállítási terminálok)
- 2.2. Vonalas ábra

Az ábrákon feltüntetendő adatok, szükség esetén szöveggel kiegészítve. Amennyiben külön ábrát biztosítanak az állomásról/rendező pályaudvarról/járműszínről, a vonalas ábrán lévő információ egyszerűsíthető

 - 2.2.1. A távolság megjelölése
 - 2.2.2. A forgalmi vágányok, kerülők, csatlakozó vágányok és kisiklasztó kitérők/leválasztók azonosítása
 - 2.2.3. A forgalmi vágányok közötti kapcsolatok
 - 2.2.4. Fő helyek (állomások, rendező pályaudvarok, csatlakozások, áruszállítási terminálok)
 - 2.2.5. Az összes rögzített jel helye és jelentése
- 2.3. Az állomás/rendező pályaudvar/járműszín ábrái (Megj.: ez csak az átjárható forgalom számára elérhető helyekre vonatkozik)

A helyre jellemző ábrákon azonosítandó adatok, szükség esetén szöveggel kiegészítve

 - 2.3.1. A hely neve
 - 2.3.2. A hely azonosító kódja
 - 2.3.3. A hely típusa (utasterminál, áruterminál, rendező pályaudvar, járműszín)
 - 2.3.4. Az összes rögzített jel helye és jelentése
 - 2.3.5. A pályák azonosítása és rajza a kisiklasztó kitérőkkel/leválasztókkal együtt
 - 2.3.6. A peronok azonosítása
 - 2.3.7. A peronok hossza
 - 2.3.8. A peronok magassága
 - 2.3.9. A csatlakozó vágányok azonosítása
 - 2.3.10. A csatlakozó vágányok hossza
 - 2.3.11. A pálya menti elektromos áramellátás elérhetősége
 - 2.3.12. Távolság a peron széle és a pálya közepe között a haladási felülettel párhuzamosan
 - 2.3.13. (Utasállomások esetén) Mozgássérültek általi elérhetőség
3. RÉSZ: A KONKRÉT VONALSZAKASSZAL KAPCSOLATOS ADATOK
 - 3.1. Általános jellemzők
 - 3.1.1. Ország
 - 3.1.2. A vonalszakasz azonosító kódja: nemzeti kód

- 3.1.3. A vonalszegmens 1. vége
- 3.1.4. A vonalszegmens 2. vége
- 3.1.5. A forgalom számára elérhetőség ideje (időpontok, napok, különleges munkaszüneti elrendezések)
- 3.1.6. Pálya menti távolságjelzés (gyakoriság, megjelenés és elhelyezés)
- 3.1.7. A forgalom típusa (vegyes, utas, áru stb.)
- 3.1.8. Megengedett legnagyobb sebesség(ek)
- 3.1.9. Biztonsági okokból szükséges minden egyéb információ
- 3.1.10. Meghatározott helyi üzemeltetési követelmények (a személyzetre minden speciális képzettségével)
- 3.1.11. A veszélyes árukra vonatkozó különleges korlátozások
- 3.1.12. Különleges rakodási korlátozások
- 3.1.13. Az ideiglenes munkaértésítés mintája (és megszerzésének módja)
- 3.1.14. Annak jelzése, hogy a vonalszakasz telített (2001/14/EK, 22. cikk)
- 3.2. Meghatározott műszaki jellemzők
 - 3.2.1. EK-hitelesítés az infrastruktúra ÁME esetében
 - 3.2.2. A kölcsönösen átjárható vonalként való üzembe helyezés éve
 - 3.2.3. Lehetséges különleges esetek felsorolása
 - 3.2.4. Lehetséges különleges eltérések felsorolása
 - 3.2.5. Nyomtáv
 - 3.2.6. Szerkezeti szelvény
 - 3.2.7. Legnagyobb tengelyterhelés
 - 3.2.8. Folyóméterenkénti legnagyobb terhelés
 - 3.2.9. Oldalirányú vágányerők
 - 3.2.10. Hosszanti irányú vágányerők
 - 3.2.11. Legkisebb görbületi sugár
 - 3.2.12. Az emelkedő százaléka
 - 3.2.13. Az emelkedő helye
 - 3.2.14. Elfogadható fékezési erő olyan fék esetében, amely nem alkalmaz kerék és sín közötti tapadást
 - 3.2.15. Hidak
 - 3.2.16. Viaduktok
 - 3.2.17. Alagutak
 - 3.2.18. Észrevételek
- 3.3. Energiaellátás alrendszer
 - 3.3.1. EK-hitelesítés az energia ÁME esetében
 - 3.3.2. A kölcsönösen átjárható vonalként való üzembe helyezés éve
 - 3.3.3. Lehetséges különleges esetek felsorolása
 - 3.3.4. Lehetséges különleges eltérések felsorolása
 - 3.3.5. Az áramellátási rendszer típusa (pl. nincs, légvezeték, 3. sín)
 - 3.3.6. Az áramellátási rendszer frekvenciája (pl. váltakozó áram, egyenáram)
 - 3.3.7. Legkisebb feszültség

- 3.3.8. Legnagyobb feszültség
- 3.3.9. Meghatározott elektromos vontatóegységek áramfogyasztásával kapcsolatos korlátozások
- 3.3.10. A többszörös vontatóegységek pozíciójával kapcsolatos korlátozások az érintkező vezeték elkülönítésének való megfelelés érdekében (az áramszedő helye)
- 3.3.11. Az elektromos szigetelés megszerzésének módja
- 3.3.12. Az érintkező vezeték magassága
- 3.3.13. Az érintkező vezeték megengedett lejtése a pályához képest és a lejtés eltérései
- 3.3.14. A jóváhagyott áramszedők típusa
- 3.3.15. Legkisebb statikus erő
- 3.3.16. Legnagyobb statikus erő
- 3.3.17. A semleges szakaszok helye
- 3.3.18. Az üzemeltetésre vonatkozó információk
- 3.3.19. Az áramszedők leengedése
- 3.3.20. Folyamatos aktiválás, tekintettel a visszatápláló fékre
- 3.3.21. A vonat megengedett legnagyobb áramerőssége
- 3.4. Ellenőrző-irányító és jelző alrendszer
 - 3.4.1. EK-hitelesítés a CCS ÁME esetében
 - 3.4.2. A kölcsönösen átjárható vonalként való üzembe helyezés éve
 - 3.4.3. Lehetséges különleges esetek felsorolása
 - 3.4.4. Lehetséges különleges eltérések felsorolása
 - ERTMS/ETCS*
 - 3.4.5. Az alkalmazás szintje
 - 3.4.6. Opcionális vonal menti funkciók
 - 3.4.7. A fedélzeten előírt opcionális funkciók
 - 3.4.8. Szoftver verziószáma
 - 3.4.9. A jelen verzió üzembe helyezésének napja
 - ERTMS/GSM-R rádió*
 - 3.4.10. Az FRS-ben meghatározott opcionális funkciók
 - 3.4.11. Verziószám
 - 3.4.12. A jelen verzió üzembe helyezésének napja
 - Az ERTMS/ETCS 1. szint esetén, kitöltési funkcióval*
 - 3.4.13. A járművek esetében szükséges műszaki megvalósítás
 - B. osztályú vonatvédelmi, ellenőrző és riasztó rendszer(ek)*
 - 3.4.14. A B. osztályú rendszerek működtetésére vonatkozó nemzeti szabályok (+ a megszerzésük módja)
 - Vonalrendszer*
 - 3.4.15. Felelős tagállam
 - 3.4.16. A rendszer neve:
 - 3.4.17. Szoftver verziószáma
 - 3.4.18. A jelen verzió üzembe helyezésének napja

- 3.4.19. Az érvényességi időszak vége
- 3.4.20. Egynél több rendszer egyidejű aktivitásának igénye
- 3.4.21. Fedélzeti rendszer
- B. osztályú rádiórendszer*
- 3.4.22. Felelős tagállam
- 3.4.23. A rendszer neve:
- 3.4.24. Verziószám
- 3.4.25. A jelen verzió üzembe helyezésének napja
- 3.4.26. Az érvényességi időszak vége
- 3.4.27. A különféle B. osztályú vonatvédelmi, ellenőrzési és figyelmeztető rendszerek közötti átkapcsolás különleges feltételei
- 3.4.28. A különféle B. osztályú és ERTMS/ETCS rendszerek közötti átkapcsolás különleges feltételei
- 3.4.29. A különféle rádiórendszerek közötti átkapcsolás különleges feltételei
- Műszaki korlátozott üzemmódok:*
- 3.4.30. ERTM/ETCS
- 3.4.31. B. osztályú vonatvédelmi, ellenőrző és riasztó rendszer
- 3.4.32. ERTM/GSM-R
- 3.4.33. B. osztályú rádiórendszer
- 3.4.34. Pálya menti jelzések
- A fékteljesítménnyel kapcsolatos sebességkorlátozások*
- 3.4.35. ERTM/ETCS
- 3.4.36. B. osztályú vonatvédelmi, ellenőrző és riasztó rendszerek
- A B. osztályú rendszer működtetésének nemzeti szabályai*
- 3.4.37. A fékteljesítménnyel kapcsolatos nemzeti szabályok
- 3.4.38. Egyéb nemzeti szabályok, pl.: az 512-es UIC tájékoztatójának (1979. január 1-jei 8. kiadás és 2 módosítás) megfelelő adatok
- Az EMC alkalmassága az infrastruktúra oldali ellenőrző-irányító és jelzőrendszerre*
- 3.4.39. Az európai szabványok szerint meghatározandó követelmény
- 3.4.40. Örvényáramú vágányfék használatának engedélyezhetősége
- 3.4.41. Mágnesfék használatának engedélyezhetősége
- 3.4.42. A végrehajtott eltéréseket érintő műszaki megoldásokkal szembeni követelmények
- 3.5. Forgalmi műveletek és forgalomirányítás alrendszer
- 3.5.1. EK-hitelesítés a OPE ÁME esetében
- 3.5.2. A kölcsönösen átjárható vonalként való üzembe helyezés éve
- 3.5.3. Lehetséges különleges esetek felsorolása
- 3.5.4. Lehetséges különleges eltérések felsorolása
- 3.5.5. A pályahálózat-működtető személyzetével folytatott biztonsági szempontból kritikus kommunikáció nyelve
- 3.5.6. Különleges éghajlati viszonyok és az azokhoz kapcsolódó elrendezések
-

E. függelék

NYELVI ÉS KOMMUNIKÁCIÓS SZINT

A nyelvi szóbeli kommunikáció öt szintre osztható:

Szint	Leírás
5	<ul style="list-style-type: none">— beszédmódját bármely beszélgetőpartnerhez hozzá tudja igazítani— meg tudja fogalmazni véleményét— képes tárgyalni— képes meggyőzni— képes tanácsot adni
4	<ul style="list-style-type: none">— képes megbirkózni a teljesen előreláthatatlan helyzetekkel— képes feltételezéseket tenni— képes érvekkel ellátott véleményt kifejezni
3	<ul style="list-style-type: none">— képes megbirkózni előre nem látható elemeket tartalmazó gyakorlati helyzetekkel— képes leírni dolgokat— képes fenntartani egy egyszerű párbeszédet
2	<ul style="list-style-type: none">— képes megbirkózni egyszerű gyakorlati helyzetekkel— képes kérdéseket feltenni— képes kérdéseket megválaszolni
1	<ul style="list-style-type: none">— képes elmondani betanult mondatokat

F. függelék

Használaton kívül

G. függelék

Használaton kívül

H. függelék

Használaton kívül

I. függelék

Használaton kívül

*J. függelék***A „VONATKÍSÉRÉSI” FELADATOK SZAKMAI KÉPESÍTÉSEINEK MINIMÁLIS ELEMEI****1. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK**

- a) Ez a függelék, amelyet a 4.6. és 4.7. ponttal együtt kell olvasni, felsorolja azokat az elemeket, amelyeket relevánsnak tekintenek a vonatok TEN-en való kísérése szempontjából.
- b) A „szakmai minősítés” kifejezés a jelen ÁME szövegösszefüggésében az annak biztosítása szempontjából fontos elemekre utal, hogy az üzemi személyzet képzett legyen, és képes legyen megérteni és elvégezni a feladat elemeit.
- c) A szabályok és eljárások az elvégzett feladatra és a feladatot elvégző személyre vonatkoznak. Ezeket a feladatokat bármilyen arra feljogosított, képzett személy elvégezheti függetlenül a szabályokban, az eljárásokban vagy az egyes társaságok által használt bármilyen névtől, beosztástól vagy fokozattól.
- d) Minden arra feljogosított, képezített személynek alkalmaznia kell az elvégzett feladattal kapcsolatos összes szabályt és eljárást.

2. SZAKMAI ISMERETEK

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

2.1. Általános szakismeretek

- a) A vasúti rendszeren belüli biztonsági irányítás feladatra vonatkozó általános elvei, ideértve a más alrendszerekkel való interfészeket is.
- b) Az utasok és/vagy a rakomány, illetve a vasúti pályán vagy amellettt lévő személyek biztonságához kapcsolódó általános feltételek
- c) Munkaegészségügyi és munkavédelmi feltételek
- d) A vasúti rendszer biztonságának általános elvei
- e) Személyi biztonság, ideértve a vonat forgalmi vágányon való elhagyásának esetét

2.2. Az üzemi eljárások és biztonsági rendszerek ismerete a használt infrastruktúrára alkalmazva

- a) Üzemi eljárások és biztonsági szabályok
- b) Ellenőrző-irányító és jelző rendszerek
- c) Kommunikációs elvek és előírt üzenetküldési eljárás, a kommunikációs berendezés használatát is ideértve

2.3. Járműismeret

- a) A személyszállító járművek belső berendezései
- b) A járművek utasterében keletkezett kisebb hibák kijavítása a vasúttársaság igényeitől függően

2.4. Az útvonal ismerete

- a) Üzemeltetési elrendezések (például a vonat küldésének módja) az egyes helyeken (jelzések, állomáson lévő berendezések stb.)
- b) Azok az állomások, ahol az utasok fel- és leszállhatnak
- c) Az útvonal egy vagy több vasútvonalára vonatkozó helyi forgalmi és vészhelyzeti intézkedések

3. KÉPESSÉG AZ ISMERET GYAKORLATBA VALÓ ÁTÜLTETÉSÉRE

- a) Elindulás előtti ellenőrzések, ideértve a fékpróbákat és az ajtók megfelelő záródását.
- b) Elindulási eljárások

- c) Kommunikáció az utasokkal, különösen az utasok biztonságát érintő körülményekkel kapcsolatban
 - d) Üzemzavar
 - e) Az utastéren belüli potenciális hibák felmérése és reagálás a szabályok és eljárások szerint
 - f) Védelmi és figyelmeztető intézkedések a szabályokkal és eljárásokkal összhangban vagy a mozdonyvezetőnek segítve
 - g) A vonat evakuálása és az utasok biztonsága, különösen, ha azoknak a pályán vagy annak közelében kell lenniük
 - h) Kommunikáció a pályahálózat-működtető személyzetével a mozdonyvezetőnek nyújtott segítség vagy evakuálás közben.
 - i) A vonat működéssel, a járművek állapotával és az utasok biztonságával kapcsolatos minden szokatlan esemény jelentése. Szükség esetén ezeket a jelentéseket írásban kell benyújtani a vasútvállalat által kiválasztott nyelven.
-

K. függelék

Használaton kívül

—

*L. függelék***A VONAT-ELŐKÉSZÍTÉSI FELADAT SZAKMAI KÉPESÍTÉSEINEK MINIMÁLIS ELEMEI****1. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK**

Ez a függelék, amelyet a 4.6. ponttal együtt kell olvasni, felsorolja azokat az elemeket, amelyeket relevánsnak tekintenek a vonatok TEN-en való használatra történő előkészítése szempontjából.

- a) A „szakmai minősítés” kifejezés a jelen ÁME szövegösszefüggésében az annak biztosítása szempontjából fontos elemekre utal, hogy az üzemi személyzet képzett legyen, és képes legyen megérteni és elvégezni a feladat elemeit.
- b) A szabályok és eljárások az elvégzett feladatra és a feladatot elvégző személyre vonatkoznak. Ezeket a feladatokat bármilyen arra feljogosított, képzett személy elvégezheti függetlenül a szabályokban, az eljárásokban vagy az egyes társaságok által használt bármilyen névtől, beosztástól vagy fokozattól.
- c) Minden arra feljogosított, képezített személynek be kell tartania az elvégzett feladattal kapcsolatos összes szabályt és eljárást.

2. SZAKMAI ISMERETEK

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

2.1. Általános szakismeretek

- a) A vasúti rendszeren belüli biztonsági irányítás feladatra vonatkozó általános elvei, ideértve a más alrendszerekkel való interfészeket is
- b) Az utasok és/vagy a rakomány biztonságával kapcsolatos általános feltételek, ideértve a veszélyes áruk és rendkívüli küldemény szállítást
- c) Munkaegészségügyi és munkavédelmi feltételek
- d) A vasúti rendszer biztonságának általános elvei
- e) Személyes biztonság a vasútvonalon vagy annak közelében tartózkodás során
- f) Kommunikációs elvek és előírt üzenetküldési eljárás, a kommunikációs berendezés használatát is ideértve

2.2. Az üzemi eljárások és biztonsági rendszerek ismerete a használt infrastruktúrára alkalmazva

- a) Munkavégzés a vonaton rendes, üzemmódos és vészhelyzeti üzemmódban
- b) Üzemeltetési eljárások az egyes helyeken (jelzések, állomás/járműszín/rendező pályaudvar berendezései) és biztonsági szabályok
- c) A helyi üzemi intézkedések

2.3. A vonat berendezéseinek ismerete

- a) A kocsik és a járművek berendezéseinek célja és használata
- b) A műszaki átvizsgálások azonosítása és megszervezése

3. KÉPESSÉG AZ ISMERET GYAKORLATBA VALÓ ÁTÜLTETÉSÉRE

- a) A vonat-összeállítás, fékezési, vonatterhelési stb. szabályok alkalmazása a vonat biztonságos közlekedésének biztosítása érdekében
- b) A járműveken lévő jelzések és címkék megértése
- c) A vonat adatainak meghatározása és elérhetővé tétele
- d) Kommunikáció a vonat személyzetével
- e) Kommunikáció a vonatközlekedés ellenőrzéséért felelős személyzettel

-
- f) Korlátozott üzemmód, különösen a vonatok előkészítése tekintetében
 - g) Védelmi és figyelmeztető intézkedések a szabályokkal és rendelkezésekkel vagy a szóban forgó helyre vonatkozó helyi intézkedésekkel összhangban
 - h) Veszélyes áru szállítását érintő balesetekkel kapcsolatban megteendő intézkedések (adott esetben)
-

M. függelék

Használaton kívül

N. függelék

Használaton kívül

O. függelék

Használaton kívül

P. függelék

„0”. RÉSZ – JÁRMŰAZONOSÍTÓ

Általános észrevételek

1. Ez a függelék melléklet a járműveken az üzem közbeni egyedi azonosítás érdekében látható módon elhelyezett számokat és kapcsolódó jelzéseket ismerteti. Nem írja le azokat a jármű alvázán vagy fő alkatrészein gyártás közben véglegesen bemart vagy tartósan rögzített egyéb számokat vagy jelzéseket.
2. Az e mellékletben meghatározott számnak és a hozzá kapcsolódó jelzésnek való megfelelés nem kötelező az alábbi esetekben:

- a csak olyan hálózatokon használt járművek, amelyekre a jelen ÁME nem vonatkozik;
- történelmi jellegű járművek,
- ezen ÁME hatálya alatti hálózatokon normál esetben nem közlekedő vagy szállított járművek.

Ennek ellenére ezeknek a járműveknek is működésüket lehetővé tevő ideiglenes számot kell kapniuk.

A standard szám és a hozzá kapcsolódó rövidítések

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

A járművek típusai	Járműtípus és az átjárható forgalomképesség jelzése [2 számjegy]	A jármű nyilvántartásba vétele szerinti ország [2 számjegy]	Műszaki jellemzők [4 számjegy]	Gyári szám [3 számjegy]	Önellenző számjegy [1 számjegy]
Kocsik	00–09 10–19 20–29 30–39 40–49 80–89 [részletek a 6. részben]	01–99 [részletek a 4. részben]	0000–9999 [részletek a 9. részben]	001–999	0–9 [részletek a 3. részben]
Vontatott utasszállító járművek	50–59 60–69 70–79 [részletek a 7. részben]		0000–9999 [részletek a 10. részben]	001–999	
Vontató járművek	90–99 [részletek a 8. részben]		0000001–8999999 [e számok jelentését a tagállamok határozzák meg, esetlegesen két- vagy többoldalú megállapodással]		
Különleges járművek			9000–9999 [részletek a 11. részben]	001–999	

Egy adott országban a műszaki jellemzők és a gyári szám 7 számjegye elegendő a járművek egyedi azonosítására a kocsik, vontatott személyszállító járművek, vontató járművek ⁽¹⁾ és speciális járművek ⁽²⁾ egyes csoportjain belül

A számot betűjelzések egészítik ki:

- az átjárhatósági képességgel kapcsolatos jelzés (részletek a P.5. részben),
- a jármű nyilvántartásba vétele szerinti ország rövidítése (részletek a 4. részben);

⁽¹⁾ A vontató járművek esetén a számnak hatjegyűnek és egy adott országban egyedinek kell lennie.

⁽²⁾ A speciális járművek esetében a műszaki jellemzők és a gyártási szám első számjegyével és utolsó öt számjegyével rendelkező számnak egy adott országban egyedinek kell lennie.

- az üzemtartó (1) rövidítése (részletek az 1. részben,;
- a műszaki jellemzők rövidítése (részletek a 13. részben a vontatott személyszállító járművek, a 12. részben a kocsik és a 14. részben a speciális járművek esetében).

A műszaki jellemzőket, kódokat és rövidítéseket az ERA (Európai Vasúti Ügynökség) által a 2005. évi munkaprogramjának 15. tevékenysége eredményeként javasolt egy vagy több szervezet (a továbbiakban: központi szervezet) kezeli.

A számok kiadása

A számok kezelésének szabályaira az ERA tesz javaslatot a 2005. évi munkaprogramjának 15. tevékenysége részeként.

1. RÉSZ – ÜZEMBENTARTÓI JELZÉS

Az üzemtartói jelzés (VKM) meghatározása

Az üzemtartói jelzés (VKM) egy 2–5 betűből álló alfanumerikus kód (2). A VKM-et minden egyes járművön feltüntetik a jármű száma közelében. A VKM jelzi a jármű járműnyilvántartásba bejegyzett üzemtartóját.

A VKM a jelen ÁME hatálya alá tartozó minden és az összes olyan országban egyedi, amely a jelen ÁME-ben leírt járműszámozási és üzemtartói jelzési rendszer alkalmazását tartalmazó megállapodást köt.

Az üzemtartói jelzés formátuma

A VKM az üzemtartó teljes nevének vagy annak rövidítésének feltüntetése, lehetőleg felismerhető formában. A latin ábécé mind a 26 betűjét fel lehet használni. A VKM betűit nyomtatott nagybetűkkel írják. Az üzemtartó nevében a szavak nem első betűje helyén álló betűket lehet kisbetűkkel írni. Az egyediség ellenőrzése érdekében figyelmen kívül hagyják az írott neveket.

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

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

Mentesség az üzemtartói jelzés használata alól

A tagállamok úgy határozhatnak, hogy alkalmazzák a következő mentességeket.

A VKM nem kötelező olyan járműveken, amelyek számozási rendszere nem a jelen függelék szerinti (v.ö. a 0. rész 2. pontja alatti általános megjegyzéssel). Ennek ellenére megfelelő információt kell adni a jármű üzemtartójáról azoknak a jelen ÁME hatálya alatt álló hálózatokon való működtetésével foglalkozó szervezeteknek.

Amikor a járművön feltüntetik a teljes nevet és a címet, a VKM nem kötelező a következő esetekben:

- olyan korlátozott járműállománnyal rendelkező üzemtartók járművei, hogy a VKM használata nem indokolt.
- az infrastruktúra karbantartására használt speciális járművek.

A VKM nem kötelező a csak nemzeti forgalomban közlekedő mozdonyok, többrészes egységek és személyszállító járművek esetében, ha

- azokon szerepel az üzemtartó logója, és az jól felismerhetően tartalmazza ugyanazokat a betűket, mint a VKM,
- olyan jól felismerhető logót viselnek, amelyet az illetékes nemzeti hatóság elfogadott a VKM megfelelő egyenértékűként.

Amikor a vállalat logóját is feltüntetik a VKM mellett, csak a VKM érvényes, és a logó figyelmen kívül hagyható.

(1) A jármű üzemtartója az a személy, aki a jármű tulajdonosaként vagy a felette való rendelkezési jogánál fogva egy járművet közlekedési eszközként tartósan gazdaságilag kiaknáz, és ekként szerepel a járműnyilvántartásban.

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

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

Az üzembentartói jelzés kiosztásával kapcsolatos rendelkezések

Az üzembentartók egynél több VKM-et is kiadhatnak, amennyiben

- az üzembentartó egynél több nyelven is rendelkezik hivatalos névvel,
- az üzembentartónak jó oka van megkülönböztetni a szervezetén belüli különálló járműállományokat.

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

- amely egyetlen olyan vállalati struktúrához tartozik, amely a szervezetén belül kijelölt és megbízott egy szervezetet azzal, hogy minden kérdést kezeljen az összes többi nevében,
- amely kijelölt egy különálló, adott jogi személyt az ügyek nevében való kezelésére, amely esetben a jogi személy az üzembentartó.

Az üzembentartói jelzések nyilvántartása és kiosztási eljárása

A VKM nyilvántartása nyilvános, és aktualizálása valós időben történik.

A VKM iránti kérelmet a kérelmező az illetékes nemzeti hatósághoz nyújtja be, amely továbbítja azt a központi szervezetnek. A VKM csak a központi szervezet általi közzétételt követően használható.

A VKM birtokosának tájékoztatnia kell az illetékes nemzeti hatóságot, amikor beszünteti a VKM használatát, és az illetékes nemzeti hatóság továbbítja ezt az információt a központi szervezetnek. Ekkor a VKM azt követően vonható vissza, hogy az üzembentartó bizonyította a jelzés megváltoztatását az összes érintett járművön. Ez 10 évig nem adható ki újból, kivéve, ha újból az eredeti birtokosnak vagy annak kérésére más birtokosnak adják ki.

A VKM más birtokosra ruházható, amely az eredeti birtokos jogutódja. A VKM érvényben marad akkor is, ha a birtokos olyan névre változtatja a nevét, amely nem hasonlít a VKM-re.

A VKM első listáját a vasúttársaságok meglévő rövidítései alapján állítják össze.

A VKM-et minden újonnan épített kocsin elhelyezik a vonatkozó ÁME-k hatályba lépése után. A meglévő kocsik esetében 2013. december 31-ig kell biztosítani a VKM-jelzéssel kapcsolatos megfelelést. Amennyiben a járműn jelzett VKM és az NVR-ben bejegyzett adatok között ellentmondás van, az NVR-ben bejegyzett adatok tekintendők mérvadónak.

2. RÉSZ – A SZÁM ÉS A HOZZÁ KAPCSOLÓDÓ BETŰJELZÉS ELHELYEZÉSE A KOCSISZEKRÉNYEN**A külső jelzések általános szabályai**

A jelzéseket alkotó nyomtatott nagybetűknek és számoknak legalább 80 mm magasnak kell lenniük, levelezési minőségű, betűtálp nélküli betűtípussal. Kisebb betűk csak akkor használhatók, ha a betűket csak a hosszartón lehet elhelyezni.

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

Kocsik

A jelzést a következő módon kell elhelyezni a kocsiszekrényen:

23	TEN	31	TEN	33	TEN	43	(Ebben az esetben VKM nélkül, a teljes név és cím szerepel a járművön)	
80	D-RFC	80	D-DB	84	NL-ACTS	87		F
7369	553-4	0691	235-2	4796	100-8	4273		361-3
Zcs		Tanoos		Slpss		Laeks		

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

0187 3320 644-7
TEN F-SNCF Ks

Amikor egy vagy több nemzeti jelentőségű indexbetűt helyeznek el a kocsin, ezt a nemzeti jelzést a nemzetközi jelzés mögött kell elhelyezni, kötőjellel elválasztva.

Személykocsik és vontatott személyszállító járművek

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

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

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

A vezetőfülkével rendelkező személykocsik esetében a számot a vezetőfülkében is feltüntetik.

Mozdonyok, motorkocsik és speciális járművek

A 12 jegyű standard számot a nemzetközi forgalomban használt vontató jármű mindkét oldalán fel kell tüntetni a következő módon:

91 88 0001323-0

A 12 jegyű standard számot a vontató járművek valamennyi vezetőfülkéjében is feltüntetik.

Az üzembentartó elhelyezhet a standard számoknál nagyobb betűket és saját számjelzést is (amely általában a gyári számból és egy betűkódból áll), ha az hasznos a működés szempontjából. A saját számot az üzembentartó bárhol szabadon elhelyezheti.

Példák	SP 42037	ES 64 F4-099	88-1323	473011	
	92 51 0042037-9	94 80 0189 999-6	91 88 0001323-0	92 87 473011-0	94 79 2 642 185-5

Ezek a szabályok kétoldalú megállapodással változtathatók meg a meglévő járművek esetében, amikor az ÁME hatályba lép és egy meghatározott szolgálatra vonatkozik, és amennyiben nem áll fenn az érintett vasúthálózatokon üzemelő eltérő járművekkel való összetévesztés veszélye. A mentesség az illetékes nemzeti hatóságok által meghatározott időszakra érvényes.

A nemzeti hatóság előírhatja, hogy a 12 jegyű járműszám mellett tüntessék fel az ország kódját és a VKM-et.

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

Az ellenőrző számjegyet a következő módon határozzák meg:

- az alapszám páros pozícióinak számjegyeit (jobbról balra haladva) saját, tízes számrendszer szerinti értéken veszik;
- az alapszám páratlan pozícióinak számjegyeit (jobbról balra haladva) megszorozzák 2-vel,

- ekkor összeadják a páratlan pozíciók összegét a páros pozíciók összegével,
- megtartják az így kapott részösszeg utolsó számjegyét,
- az utolsó számjegy értéke és a 10 közötti különbség alkotja az ellenőrző számjegyet; amennyiben az utolsó számjegy értéke nulla, akkor az ellenőrző számjegy is nulla.

Példák

1 – Legyen az alapszám	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Szorzó tényező	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Összeg: $6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52$

Az összeg utolsó számjegye 2.

Az ellenőrző számjegy ezért 8, és így a 33 84 4796 100-8 regisztrációs szám lesz az alapszámjegy.

2 – Legyen az alapszám	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Szorzó tényező	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Összeg: $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

Az összeg utolsó számjegye 0.

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

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

A harmadik országokra vonatkozó információk csak tájékoztató jellegűek

Ország	Betűrendes ország kód ⁽¹⁾	Numerikus ország kód	A 6. és 7. részekben ⁽²⁾ a szögletes zárójel által érintett társaságok	Ország	Betűrendes ország kód ⁽¹⁾	Numerikus ország kód	A 6. és 7. részekben ⁽²⁾ a szögletes zárójel által érintett társaságok
Albánia	AL	41	HSh	Kína	RC	33	KZD
Algéria	DZ	92	SNTF	Horvátország	HR	78	HŽ
Örményország	AM ⁽³⁾	58	ARM	Kuba	CU ⁽³⁾	40	FC
Ausztria	A	81	ÖBB	Ciprus	CY		
Azerbajdzsán	AZ	57	AZ	Cseh Köztársaság	CZ	54	ČD
Belarusz	BY	21	BC	Dánia	DK	86	DSB, BS
Belgium	B	88	SNCB/NMBS	Egyiptom	ET	90	ENR
Bosznia-Hercegovina	BIH	44	ŽRS	Észtország	EST	26	EVR
		50	ŽFBH	Finnország	FIN	10	VR, RHK
Bulgária	BG	52	BDZ, SRIC	Franciaország	F	87	SNCF, RFF

Ország	Betűrendes ország kód ⁽¹⁾	Numerikus ország kód	A 6. és 7. részekben ⁽²⁾ a szögletes zárójel által érintett társaságok
Grúzia	GE	28	GR
Németország	D	80	DB, AAE ⁽⁴⁾
Görögország	GR	73	CH
Magyarország	H	55	MÁV, GySEV/ROeEE ⁽⁴⁾
Irán	IR	96	RAI
Irak	IRQ ⁽³⁾	99	IRR
Írország	IRL	60	CIE
Israel	IL	95	IR
Olaszország	I	83	FS, FNME ⁽⁴⁾
Japán	J	42	EJRC
Kazahsztán	KZ	27	KZH
Kirgizisztán	KS	59	KRG
Lettország	LV	25	LDZ
Libanon	RL	98	CEL
Liechtenstein	LIE ⁽³⁾		
Litvánia	LT	24	LG
Luxemburg	L	82	CFL
Macedónia (volt jugoszláv köztársaság)	MK	65	CFARYM (MŽ)
Málta	M		
Marokkó	MD ⁽³⁾	23	CFM
Mexikó	MC		
Mongólia	MGL	31	MTZ
Malajzia	MA	93	ONCFM
Hollandia	NL	84	NS
Észak-Korea	PRK ⁽³⁾	30	ZC
Norvégia	N	76	NSB, JBV

Ország	Betűrendes ország kód ⁽¹⁾	Numerikus ország kód	A 6. és 7. részekben ⁽²⁾ a szögletes zárójel által érintett társaságok
Lengyelország	PL	51	PKP
Portugália	P	94	CP, REFER
Románia	RO	53	CFR
Oroszország	RUS	20	RZD
Szerbia-Montenegró	SCG	72	JŽ
Szlovákia	SK	56	ŽSSK, ŽSR
Szlovénia	SLO	79	SŽ
Dél-Korea	ROK	61	KNR
Spanyolország	E	71	RENFE
Svédország	S	74	GC, BV
Svájc	CH	85	SBB/CF/FFS, BLS ⁽⁴⁾
Szíria	SYR	97	CFS
Tádzsikisztán	TJ	66	TZD
Tunézia	TN	91	SNCFT
Törökország	TR	75	TCDD
Türkmenisztán	TM	67	TRK
Ukrajna	UA	22	UZ
Egyesült Királyság	GB	70	BR
Üzbegisztán	UZ	29	UTI
Vietnam	VN ⁽³⁾	32	DSVN

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

⁽²⁾ Azok a társaságok, amelyek a hatálybalépés idején az UIC vagy az OSJD tagjai voltak, és a megnevezett országcódot használták a társaság kódjaként.

⁽³⁾ A kódok megerősítésre várnak.

⁽⁴⁾ Az általános megjegyzések 3. pontjában említett fejlesztések hatályba lépéséig ezek a társaságok használhatják a 43 (GySEV/ROeEE), 63 (BLS), 64 (FNME), 68 (AAE) kódokat. Ekkor aktualizálási időszakot határoznak meg az érintett tagállamokkal közösen.

5. RÉSZ – A KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRTHATÓSÁGI KÉPESSÉG BETŰJELE

„TEN”: Olyan jármű, amely:

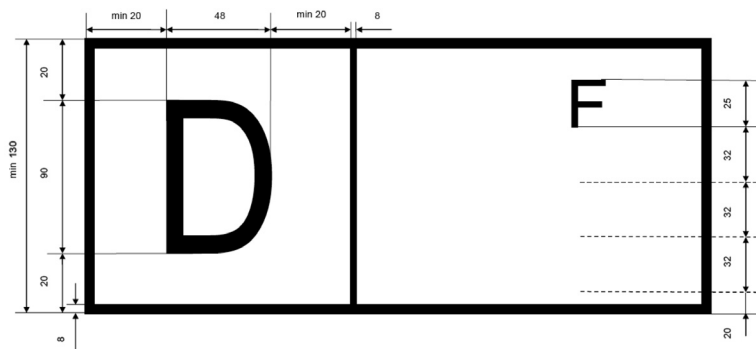
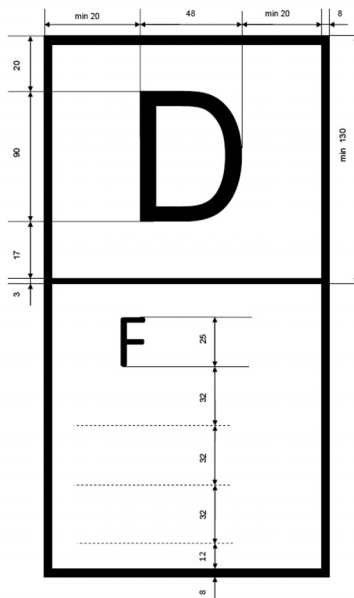
- teljesíti az összes vonatkozó, az üzembe helyezés időpontjában hatályos ÁME előírásait, és rendelkezik a 2008/87/EK irányelv 22. cikke (1) bekezdése szerinti üzembe helyezési engedéllyel, valamint
- rendelkezik az összes tagállamban érvényes, a 2008/57/EK irányelv 23. cikke (1) bekezdése szerinti engedéllyel.

„PPV/PPW”: A PPV/PPW megállapodásnak megfelelő kocsi (az OSZZSD államokon belül)

(eredeti: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении); PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Megjegyzések:

- A TEN jelöléssel ellátott járművek a 6. részben meghatározott járműszám első számjegyének 0–3 értékeinek felelnek meg.
- Azokat a járműveket, amelyek nem rendelkeznek az összes tagállamra érvényes üzembe helyezési engedéllyel, az engedélyezett tagállamokat feltüntető jelzéssel kell ellátni. Az engedélyező tagállamok felsorolását a következő rajzok valamelyikén jelölt módon kell feltüntetni, ahol D jelöli az első engedélyt kiadó tagállamot (a példában Németország), és F jelöli a második engedélyt kiadó tagállamot (a példában Franciaország). A tagállamok kódjának feltüntetését a 4. részzel összhangban kell elvégezni. Ez kiterjedhet az ÁME előírásait teljesítő és nem teljesítő járművekre egyaránt. Ezek a járművek a 6. részben meghatározott járműszám első számjegye 4–8 értékeinek felelnek meg.



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

		2. számjegy		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. számjegy	
		1. számjegy												1. számjegy	
		Nyomtávolság		rögzített vagy változó	rögzített	változó	rögzített	változó	rögzített	változó	rögzített	változó	rögzített vagy változó	Nyomtávolság	
ÁME ^(a) és/vagy COTIF ^(b) és/vagy PPW	0	tengellyel	Fenntartva	ÁME és/vagy COTIF kocsik ^(b) [amelyek üzemeltetője a 4 részben felsorolt vasúttársaság]	További döntés nem használható							PPW kocsik (változó nyomtáv)	tengellyel	0	
	1	forgóvázal	Műhelykocsik		Forgóvázal	1									
	2	tengellyel	Fenntartva	ÁME és/vagy COTIF kocsik ^(b) [amelyek üzemeltetője a 4 részben felsorolt vasúttársaság] PPW kocsik	ÁME és/vagy COTIF kocsik ^(b) PPW kocsik			Egyéb ÁME és/vagy COTIF kocsik ^(b) PPW kocsik		PPW kocsik (rögzített nyomtáv)	tengellyel	2			
	3	forgóvázal			forgóvázal	3									
Nem ÁME és nem COTIF ^(b) és nem PPW	4	tengellyel ^(c)	Kiszolgáló kocsik	Egyéb kocsik [amelyek üzemeltetője a 4 részben felsorolt vasúttársaság]	Egyéb kocsik							Műszaki jellemzők miatt speciális számozással rendelkező kocsik	tengellyel ^(c)	4	
	8	forgóvázal ^(c)			forgóvázal ^(c)	8									
		Forgalom		Belföldi vagy nemzetközi forgalom speciális megállapodással	Külön megállapodással nemzetközi forgalmú	Belföldi forgalom	Külön megállapodással nemzetközi forgalmú	Belföldi forgalom	Külön megállapodással nemzetközi forgalmú	Belföldi forgalom	Külön megállapodással nemzetközi forgalmú	Belföldi forgalom	Belföldi vagy nemzetközi forgalom speciális megállapodással	Forgalom	
		1. számjegy 2. számjegy		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1. számjegy 2. számjegy	

^(a) Megfelelés legalább a jármű ÁME-nek.

^(b) Ideértve azokat a járműveket, amelyek a jelenlegi szabályozás szerint ezeket a számokat viselik az említett új előírások hatályaba lépésekor.

^(c) Rögzített vagy változó nyomtáv.

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

Figyelmeztetés: A szögletes zárójelben lévő feltételek átmenetiek, és a RIC fejlesztésekor törlik azokat (lásd az általános megjegyzések 3. pontját).

2. számjegy 1. számjegy	Belföldi forgalom	ÁME ^(*) és/vagy RIC/COTIF ^(*) és/vagy PPW				Belföldi vagy külön megállapodással nemzetközi forgalmú	ÁME ^(*) és/vagy RIC/COTIF ^(*)	PPW		
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Belföldi forgalmú kocsik [amelyek üzem-bentartója a 4 részben felsorolt RIC vasúttársaság]	Rögzített nyomtávú nem klimatizált kocsik (az autószállító kocsikat is ideértve) [amelyek üzem-bentartója a 4 részben felsorolt RIC vasúttársaság]	Állítható nyomtávú (1435/1520) nem légkondicionált járművek [amelyek üzem-bentartója a 4 részben felsorolt RIC vasúttársaság]	Fenntartva	Állítható nyomtávú (1435/1672) nem légkondicionált járművek [amelyek üzem-bentartója a 4 részben felsorolt RIC vasúttársaság]	Műszaki jellemzők miatt speciális számozással rendelkező kocsik	Rögzített nyomtávú kocsik	Rögzített nyomtávú kocsik	Állítható nyomtávú (1435/1520) járművek cserélhető forgóvázzal	Állítható nyomtávú (1435/1520) járművek állítható nyomtávú tengelyekkel
6	Nem üzleti célú üzemi kocsik	Rögzített nyomtávú légkondicionált kocsik [amelyek üzem-bentartója a 4 részben felsorolt RIC vasúttársaság]	Állítható nyomtávú (1435/1520) légkondicionált járművek [amelyek üzem-bentartója a 4 részben felsorolt RIC vasúttársaság]	Nem üzleti célú üzemi kocsik [amelyek üzem-bentartója a 4 részben felsorolt RIC vasúttársaság]	Állítható nyomtávú (1435/1672) légkondicionált járművek [amelyek üzem-bentartója a 4 részben felsorolt RIC vasúttársaság]	Autószállító kocsik	Különböző nyomtávú kocsik			
7	Klimatizált és nyomásálló szekrényű kocsik [amelyek üzem-bentartója a 4 részben felsorolt RIC vasúttársaság]	Fenntartva	Fenntartva	Nyomásálló szekrényű rögzített nyomtávú klimatizált kocsik [amelyek üzem-bentartója a 4 részben felsorolt RIVC vasúttársaság]	Fenntartva	Egyéb kocsik	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva

^(*) Megfelelés legalább a vontatott személyszállító járművekre vonatkozó jövőbeni ÁME-nek.

^(*) Megfelelés a RIC-nek és a COTIF-nak a hatályos előírások szerint.

8. RÉSZ – A VONTATÓ JÁRMŰVEK TÍPUSAI (1–2. SZÁMJEGY)

Az első számjegy a „9”.

A második számjegyet az egyes tagállamok határozzák meg. Megfelelhet például az önellenőrző számjegynek, ha a kiszámítása során a gyári számot is felhasználják.

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

Kód	A jármű általános típusa
0	Vegyes
1	Villanymozdony
2	Dízelmotordony
3	Elektromos többrészes egység (nagysebességű) [motorkocsi vagy vontatott kocsi]
4	Elektromos többrészes egység (nagysebességű kivételével) [motorkocsi vagy vontatott kocsi]
5	Dízelmotordony többrészes egység [motorkocsi vagy vontatott kocsi]
6	Speciális vontatott kocsi
7	Elektromos tolatókocsi
8	Dízelmotordony tolatókocsi
9	Speciális jármű

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

Ez a rész táblázatos formában foglalja össze a kocsi fő műszaki jellemzőihez kapcsolódó 4 számjegyes jelzést.

Ezt a részt külön adathordozón (elektronikus fájlban) terjesztik.

10. RÉSZ

A VONTATOTT SZEMÉLYKOSCIK MŰSZAKI JELELMZŐINEK KÓDJAI (5-6. SZÁMJEGY)

	6. szjegy 5. szjegy	0	1	2	3	4
Fenntartva	0	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva
1. osztályú helyekkel rendelkező járművek	1	10 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolysóval rendelkező nyitott középfolysós kocsi	≥ 11 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolysóval rendelkező nyitott középfolysós kocsi	Fenntartva	Fenntartva	Két vagy három tengely
2. osztályú helyekkel rendelkező járművek	2	10 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolysóval rendelkező nyitott középfolysós kocsi	11 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolysóval rendelkező nyitott középfolysós kocsi	≥ 12 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolysóval rendelkező nyitott középfolysós kocsi	Három tengely	Két tengely
1. vagy 1./2. osztályú helyekkel rendelkező járművek	3	10 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolysóval rendelkező nyitott középfolysós kocsi	11 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolysóval rendelkező nyitott középfolysós kocsi	≥ 12 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolysóval rendelkező nyitott középfolysós kocsi	Fenntartva	Két vagy három tengely
1. vagy 1./2. osztályú fekvőhelyes kocsik	4	10 darab 1./2. osztályú fülke	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	≤ 9 darab 1./2. osztályú fülke
2. osztályú fekvőhelyes kocsik	5	10 fülke	11 fülke	≥ 12 fülke	Fenntartva	Fenntartva
Fenntartva	6	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva
Hálóhelyes kocsik	7	10 fülke	11 fülke	12 fülke	Fenntartva	Fenntartva
Speciális tervezésű kocsik és poggyászkocsik	8	Vezethető kocsi ülésekkel, minden osztály, poggyásztérrel vagy anélkül, vezetőfülkével a kétirányú haladáshoz	1. vagy 1./2. osztályú ülésekkel rendelkező járművek, poggyász- vagy csomagtérral	2. osztályú ülésekkel rendelkező járművek, poggyász- vagy postacsomagtérral	Fenntartva	Ülésekkel rendelkező járművek, minden osztály, speciálisan felszerelt terekkel, pl. gyermekjátszóterrel
	9	Postakocsik	Poggyászkocsik postacsomagtérral	Poggyászkocsik	Poggyászkocsik és két- vagy háromtengelyes 2. osztályú járművek ülésekkel, poggyász- és postacsomagtérral.	Oldalfolyosós poggyászkocsik vámzár alatti raktérrel vagy anélkül

Megjegyzés: A fülkék töredékeit nem veszik figyelembe. A középfolysóval rendelkező nyitott középfolysós kocsik egyenértékű szálláshelyeit a rendelkezésre álló ülőhelyek 6-tal, 8-cal vagy 10-zel való elosztásával számolják ki a jármű konstrukciójától függően.

A VONTATOTT SZEMÉLYKOSCIK MŰSZAKI JELLEMZŐINEK KÓDJAI (5-6. SZÁMJEGY)

	6. szjegy 5. szjegy	5	6	7	8	9
Fenntartva	0	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva
1. osztályú helyekkel rendelkező járművek	1	Fenntartva	Kétszintes kocsik	≥ 7 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsi	8 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsi	9 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsi
2. osztályú helyekkel rendelkező járművek	2	Csak az OSJD esetében, kétszintes kocsik	Kétszintes kocsik	Fenntartva	≥ 8 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsi	9 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsi
1. vagy 1./2. osztályú helyekkel rendelkező járművek	3	Fenntartva	Kétszintes kocsik	Fenntartva	≥ 8 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsi	9 oldalfolyosós fülke vagy egyenértékű, középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsi
1. vagy 1./2. osztályú fekvőhelyes kocsik	4	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	≤ 9 1. osztályú fülke
2. osztályú fekvőhelyes kocsik	5	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	≤ 9 fülke
Fenntartva	6	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva
Hálóhelyes kocsik	7	> 12 fülke	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva	Fenntartva
Speciális tervezésű kocsik és poggyászkocsik	8	Ülésekkel ellátott és fekvőhelyes kocsik, bárral vagy büfével	Kétszintes vezethető kocsi ülésekkel, minden osztály, poggyásztérrel vagy anélkül, vezetőfülkével a kétirányú haladáshoz	Étteremkocsi vagy bárral vagy büfével rendelkező kocsik, poggyásztérrel	Étteremkocsik	Más speciális kocsik (konferencia, diszkó, bár, mozi, videó, mentőkocsik)
	9	Két- vagy háromtengelyes poggyászkocsik postacsomag-térrel	Fenntartva	Két- vagy háromtengelyes autószállító kocsik	Autószállító kocsik	Szervizkocsik

Megjegyzés: A fülkék töredékeit nem veszik figyelembe. A középfolyosóval rendelkező nyitott középfolyosós kocsik egyenértékű szálláshelyeit a rendelkezésre álló ülőhelyek 6-tal, 8-cal vagy 10-zel való elosztásával számolják ki a jármű konstrukciójától függően.

A VONTATOTT SZEMÉLYKOCSIK ÁLTALÁNOS JELLEMZŐINEK KÓDJAI (7–8. SZÁMJEGY)

Legnagyobb Energiaellátás megengedett sebesség	8. számjegy 7. számjegy	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
< 120 km/h	0	Az összes feszültség (*)	Fenntartva	3 000 V~ + 3 000 V =	1 000 V~ (*)	Fenntartva	1 500 V~	1 000, 1 500 és 3 000 volttól eltérő feszültségek	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	Fenntartva
	1	Az összes feszültség (*) + Gőz (1)	1 000 V~ + Gőz (1)	1 000 V~ + Gőz (1)	1 000 V~ + Gőz (1)	1 000 V~ + Gőz (1)	1 000 V~ + Gőz (1)	Fenntartva	1 500 V~ + 1 500 V = + Gőz (1)	3 000 V = + Gőz (1)	3 000 V = + Gőz (1)
	2	Gőz (1)	Gőz (1)	3 000 V~ + 3 000 V = + Gőz (1)	Gőz (1)	3 000 V~ + 3 000 V = + Gőz (1)	Gőz (1)	3 000 V~ + 3 000 V = 1 500 V~ + Gőz (1)	1 500 V~ + Gőz (1)	1 500 V~ + Gőz (1)	A (1)
121–140 km/h	3	Az összes feszültség	Fenntartva	1 000 V~ + 3 000 V =	1 000 V~ (1) (*)	1 000 V~ (1) (*)	1 000 V~	1 000 V~ + 1 500 V~ + 1 500 V =	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	3 000 V =
	4	Az összes feszültség (*) + Gőz (1)	Az összes feszültség + Gőz (1)	Az összes feszültség + Gőz (1)	1 000 V~ (1) (*) + Gőz (1)	1 500 V~ + 1 500 V =	1 000 V~ + Gőz (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	1 500 V~ + 1 500 V = + Gőz (1)	3 000 V = + Gőz (1)	Fenntartva
	5	Az összes feszültség (*) + Gőz (1)	Az összes feszültség + Gőz (1)	Az összes feszültség + Gőz (1)	1 000 V~ + Gőz (1)	Fenntartva	1 500 V~ + Gőz (1)	1 000, 1 500 és 3 000 volttól eltérő feszültségek	1 500 V~ + 1 500 V = + Gőz (1)	Fenntartva	Fenntartva
	6	Gőz (1)	Fenntartva	3 000 V~ + 3 000 V =	Fenntartva	3 000 V~ + 3 000 V =	Fenntartva	Gőz (1)	Fenntartva	Fenntartva	A (1)
141–160 km/h	7	Az összes feszültség (*)	Az összes feszültség	1 500 V~ (1) + 3 000 V = (1) Az összes feszültség (2)	1 000 V~ (*)	1 500 V~ + 1 500 V =	1 000 V~	1 500 V~	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	3 000 V =
	8	Az összes feszültség (*) + Gőz (1)	Az összes feszültség + Gőz (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	Fenntartva	Az összes feszültség (*) + Gőz (1)	1 000 V~ + Gőz (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	1 000, 1 500 és 3 000 volttól eltérő feszültségek	Az összes feszültség (*) + Gőz (1)	A (1) G (2)

Energiaellátás Legnagyobb megengedett sebesség	8. számjegy 7. számjegy	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
> 160 km/h	9	Az összes feszültség (*) (2)	Az összes feszültség	Az összes feszültség + Gőz (1)	1 000 V~ + 1 500 V~	1 000 V~	1 000 V~	Fenntartva	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	A (1) G (2)

Megjegyzések:

(1) Csak belföldi forgalomban közlekedő járművek esetében

(2) Csak nemzetközi forgalomra alkalmas kocsik esetében

Az összes feszültség Egyfázisú váltakozó áram 1 000 V, 51–15 Hz, egyfázisú váltakozó áram 1 000 V, 50 Hz, egyenáram 1 000 V, egyenáram 3 000 V. Tartalmazhat még: egyfázisú váltakozó áram 3 000 V, 50 Hz

(*) Egyes 1 000 V-os egyfázisú váltakozó árammal rendelkező járművek esetében csak egy – 16 2/3 vagy 50 Hz – frekvenciát engednek meg.

A Autonóm fűtés, a vonat gyűjtősínes elektromos áramellátási vezetéke nélkül

G A vonat gyűjtősínes elektromos áramellátási vezetékkel rendelkező, de a légkondicionáláshoz generátorkocsit igénylő járművek

Gőz Csak gőzfűtés. Ha a feszültségnemek fel vannak tüntetve, akkor érvényes azokra a kocsikra is, amelyek nem rendelkeznek gőzfűtéssel.

11. RÉSZ

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

A speciális járművek engedélyezett sebessége (6. számjegy)

Besorolás			Önjáró utazósebesség		
			≥ 100 km/óra	< 100 km/óra	0 km/óra
Vonatba sorozható	V ≥ 100 km/óra	Önjáró	1	2	
		Nem önjáró			3
	V < 100 km/h és/vagy korlátozások ^(a)	Önjáró		4	
		Nem önjáró			5
Nem illeszthető vonatba		Önjáró		6	
		Nem önjáró			7
Önjáró vasúti/közúti jármű, amely vonatba illeszthető ^(b)				8	
Önjáró vasúti/közúti jármű, amely vonatba nem illeszthető ^(b)				9	
Nem önjáró vasúti/közúti jármű ^(b)					0

^(a) A korlátozás a vonatban elfoglalt speciális (pl. hátsó) helyet, kötelező védőkocsit stb. jelent.

^(b) Meg kell felelni a vonatba illesztésre vonatkozó speciális feltételeknek.

A SPECIÁLIS JÁRMŰVEK TÍPUSAI ÉS ALTÍPUSAI (7–8. SZÁMJEGY)

7. számjegy	8. számjegy	Járművek/gépek
1 Infrastruktúra és felépítmény	1	Vágányfektető és felújító vonat
	2	Váltó- és kereszteszdésfektető berendezés
	3	Vágányrehabilitáló vonat
	4	Ágyazattisztító gép
	5	Földmunkagép
	6	
	7	
	8	
	9	Sínre helyezett daru (a vágányra való visszaemelés kivételével)
	0	Egyéb vagy általános
2 Nyomtáv	1	Nagykapacitású sima síndöngölő gép
	2	Más sima síndöngölő gépek
	3	Döngölőgép stabilizátorral
	4	Döngölőgép a váltókhoz és kereszteszdeszekhez
	5	Ágyazatrendező
	6	Stabilizáló gép
	7	Csiszoló- vagy hegesztőgép
	8	Általános célú gép
	9	Vágányvizsgáló kocsi
	0	Más

7. számjegy	8. számjegy	Járművek/gépek
3 Felsővezeték	1	Általános célú gép
	2	Guruló és nem guruló gép
	3	Oszlopállító gép
	4	Kábeldob-szállító gép
	5	Felsővezeték-feszítő gép
	6	Megemelt munkafelülettel rendelkező gép és állvánnyal rendelkező gép
	7	Tisztítóvonat
	8	Zsírúvonat
	9	Felsővezeték-vizsgáló kocsi
	0	Más
4 Szerkezetek	1	Hídlemezfektető gép
	2	Hídvizsgáló felület
	3	Alagútvizsgáló felület
	4	Gáztisztító gép
	5	Szellőztető gép
	6	Megemelt munkafelülettel vagy állvánnyal rendelkező gép
	7	Alagútvilágító gép
	8	
	9	
	0	Más

7. számjegy	8. számjegy	Járművek/gépek
5 Berakodás, kirakodás és különféle szállítás	1	Vasúti berakodó, kirakodó és szállítógép
	2	Ágyazat, kavics stb. berakodó, kirakodó és szállítógép
	3	
	4	
	5	Talpfá berakodó, kirakodó és szállítógép
	6	
	7	
	8	Váltóberendezés stb. berakodó, kirakodó és szállítógép
	9	Egyéb anyag berakodó, kirakodó és szállítógépe
	0	Más
6 Mérés	1	Földmunkaíró kocsi
	2	Vágányíró kocsi
	3	Felsővezeték-író kocsi
	4	Nyomtávíró kocsi
	5	Jelzésíró kocsi
	6	Távközlésíró kocsi
	7	
	8	
	9	
	0	Más
	7 Szükséghelyzet	1
2		Vészhelyzeti vontató kocsi
3		Vészhelyzeti alagút kocsi
4		Vészhelyzeti kocsi
5		Tűzoltó kocsi
6		Szaniterkocsi
7		Berendezés-szállító kocsi
8		
9		
0		Más

7. számjegy	8. számjegy	Járművek/gépek
8 Vontatás, szállítás, energiaellátás stb.	1	Vontatóegységek
	2	
	3	Szállítókocsi (az 59. kivételével)
	4	Motorkocsi
	5	Vágánykocsi / hajtott kocsi
	6	
	7	Betonzóvonat
	8	
	9	
	0	Más
9 Környezet	1	Önjáró hóeke
	2	Vontatott hóeke
	3	Hókefe
	4	Jégmentesítő gép
	5	Gyomirtó gép
	6	Síntisztító gép
	7	
	8	
	9	
	0	Más
0 Vasúti/közúti	1	1- kategóriás vasúti/közúti gép
	2	
	3	2- kategóriás vasúti/közúti gép
	4	
	5	3- kategóriás vasúti/közúti gép
	6	
	7	4- kategóriás vasúti/közúti gép
	8	
	9	
	0	Más

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

A KATEGÓRIA ÉS AZ INDEXBETŰK DEFINÍCIÓJA

1. Fontos megjegyzések

A mellékelt táblázatokban:

- a méterben megadott adatok a kocsik belső hosszára vonatkoznak (lu),
- a tonnában megadott adatok (tu) a szóban forgó kocsik terhelési táblázatában szereplő legmagasabb terhelési határértéket jelentik, amit a megállapított eljárásokkal összhangban határoznak meg.

2. A nemzetközi értékekkel rendelkező indexbetűk minden kategória esetében közősek

q cső az elektromos fűtés számára, amely minden elfogadható árammal működtethető

qq cső és szerelvények az elektromos fűtés számára, amely minden elfogadható árammal működtethető

s az „s” feltételek alatti haladásra engedélyezett kocsik (lásd a járművek ÁME B. mellékletét)

ss az „ss” feltételek alatti haladásra engedélyezett kocsik (lásd a járművek ÁME B. mellékletét)

3. Nemzeti értékkel rendelkező indexbetűk

t, u, v, w, x, y, z

E betűk értékeit az egyes tagállamok külön határozzák meg.

A KATEGÓRIA BETŰJELE: E – NYITOTT MAGAS OLDALÚ KOCSI

Referenciakocsi		normál típusú, oldalsó és homloklali billentéssel, egyenes padlóval 2 tengellyel: $lu \geq 7,70 \text{ m}$; $25 \text{ t} \leq tu \leq 30 \text{ t}$ 4 tengellyel: $lu \geq 12 \text{ m}$; $50 \text{ t} \leq tu \leq 60 \text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $lu \geq 12 \text{ m}$; $60 \text{ t} \leq tu \leq 75 \text{ t}$
Index betűk	a	4 tengellyel
	aa	6 vagy több tengelyes
	c	padlónyílásokkal ^(a)
	k	2 tengellyel: $tu < 20 \text{ t}$ 4 tengellyel: $tu < 40 \text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $tu < 50 \text{ t}$
	kk	2 tengellyel: $25 < tu < 30 \text{ t}$ 4 tengellyel: $40 \text{ t} < tu < 50 \text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $60 \text{ t} \leq tu < 30 \text{ t}$
	l	oldalra nem buktatható
	ll	padlónyílás nélkül ^(b)
	m	2 tengellyel: $lu < 7,70 \text{ m}$; 4 vagy több tengellyel: $lu < 12 \text{ m}$
	mm	4 vagy több tengellyel: $lu > 12 \text{ m}$ ^(b)
	n	2 tengellyel: $tu > 30 \text{ t}$ 4 tengellyel: $tu > 60 \text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $tu > 75 \text{ t}$
	o	zárt homloklal
p	helyel a fékező számára ^(b)	

^(a) Ez a koncepció csak egyenes padlóval rendelkező nyitott magas oldalú, és olyan eszközzel ellátott kocsikra vonatkozik, amelyek lehetővé teszik vagy az egyenes padlóval rendelkező normál kocsiként, vagy egyes áruk esetében a gravitációs ürítésű kocsiként való használatot a nyílások megfelelő elhelyezésével.

^(b) Csak 1 520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

A KATEGÓRIA BETŰJELE: F – NYITOTT MAGAS OLDALÚ KOCSI

Referenciakocsi		Különleges típusú 2 tengellyel: $25\text{ t} \leq tu \leq 30\text{ t}$ 3 tengellyel: $25\text{ t} \leq tu \leq 40\text{ t}$ 4 tengellyel: $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $60\text{ t} \leq tu \leq 75\text{ t}$
Index betűk	a	4 tengellyel
	aa	6 vagy több tengelyes
	b	nagykapacitású, tengelyekkel (térfogat $> 45\text{ m}^3$)
	c	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, felül ^(a)
	cc	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, alul ^(a)
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	k	2 vagy 3 tengelyes: $tu < 20\text{ t}$ 4 tengellyel: $tu < 40\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $tu < 50\text{ t}$
	kk	2 vagy 3 tengelyes: $20\text{ t} \leq tu < 25\text{ t}$ 4 tengellyel: $40\text{ t} \leq tu < 50\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $50\text{ t} \leq tu < 60\text{ t}$
	l	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, felül ^(a)
	ll	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, alul ^(a)
	n	2 tengellyel: $tu > 30\text{ t}$ 3 vagy több tengellyel: $tu > 40\text{ t}$ 4 tengellyel: $tu > 60\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $tu > 75\text{ t}$
	o	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, felül ^(a)
	oo	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, alul ^(a)
	p	axiális vezérelt gravitációs kirakodással, felül ^(a)
pp	axiális vezérelt gravitációs kirakodással, alul ^(a)	
ppp	helytel a fékező számára ^(b)	

^(a) Az F kategóriába tartozó, gravitációs üritésű kocsik olyan nyitott kocsik, amelyek padlója nem egyenes, és sem oldalra, sem a homlokkal felé nem billenthető.

^(b) Csak 1 520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

Az ilyen kocsik kirakodásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:

Az *üritőnyílások elrendezése*:

- axiális: A nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el
- kétoldali: A nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el
(ilyen kocsik esetében a kirakodás:
 - egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,
 - váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)
- felső: Az üritőnyílás alsó szélé (figyelmen kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sín fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el
- alsó: Az üritőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:

- ömlesztett: Kinyitás után nem lehet bezárni az üritőnyílásokat, amíg a kocsit ki nem ürítették
- vezérelt: Ürités közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása

A KATEGÓRIA BETŰJELE: G – FEDETT KOCSI

Referenciakocsi		Normál típusú legalább 8 szellőzőnyílással 2 tengellyel: $9\text{ m} \leq lu < 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq tu \leq 30\text{ t}$ 4 tengellyel: $15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq tu \leq 75\text{ t}$
Index betűk	a	4 tengellyel
	aa	6 vagy több tengelyes
	b	nagyrakterű: — 2 tengellyel: $lu < 12\text{ m}$ és a hasznos térfogat 70 m^3 — 4 vagy több tengellyel: $lu \geq 18\text{ m}$;
	bb	4 tengellyel: $lu > 18\text{ m}$ ^(a)
	g	gabona szállítására
	h	gyümölcsöz és zöldséghez ^(b)
	k	2 tengellyel: $tu < 20\text{ t}$ 4 tengellyel: $tu < 40\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $tu < 50\text{ t}$
	kk	2 tengellyel: $20\text{ t} \leq tu < 25\text{ t}$ 4 tengellyel: $40\text{ t} \leq tu < 50\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $50\text{ t} \leq tu < 60\text{ t}$
	l	kevesebb, mint 8 szellőzőnyílással
	ll	megnagyobbított ajtókkal és nyílásokkal ^(a)
	m	2 tengellyel: $lu < 9\text{ m}$ 4 vagy több tengellyel: $lu < 15\text{ m}$
	n	2 tengellyel: $tu > 30\text{ t}$ 4 tengellyel: $tu > 60\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $tu > 75\text{ t}$
	o	2 tengellyel: $lu < 12\text{ m}$ és a hasznos teher kapacitás 70 m^3
p	helytel a fékező számára ^(a)	

^(a) Csak 1 520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

^(b) A „gyümölcs és zöldség szállítására” fogalom csak további padlószintű szellőzőnyílással ellátott kocsikra vonatkozik.

A KATEGÓRIA BETŰJELE: H – FEDETT KOCSI

Referenciakocsi		különleges típusú 2 tengellyel: $9\text{ m} \leq lu \leq 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq tu \leq 28\text{ t}$ 4 tengellyel: $15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq tu \leq 75\text{ t}$
Index betűk	a	4 tengellyel
	aa	6 vagy több tengelyes
	b	2 tengellyel: $12\text{ m} \leq lu \leq 14\text{ m}$ és a hasznos teher kapacitás $\geq 70\text{ m}^3$ ^(a) 4 vagy több tengellyel: $18\text{ m} \leq lu < 22\text{ m}$
	bb	2 tengellyel: $lu \geq 14\text{ m}$ 4 vagy több tengellyel: $lu \geq 22\text{ m}$
	c	homlokajtókkal
	cc	homlokajtókkal és belső berendezéssel gépjármű szállításához
	d	fenékajtókkal
	dd	dönthető szekrénnel ^(b)
	e	2 szintes
	ee	3 vagy több szintes
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas ^(a)
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon) ^(a)
	g	gabona szállítására
	gg	cement szállítására ^(b)
	h	gyümölcsöz és zöldséghez ^(c)
	hh	műtrágyához ^(b)
	i	nyitható vagy eltolható falakkal
	ii	nagyon robusztus nyitható vagy tolnható falakkal ^(d)
	k	2 tengellyel: $tu < 20\text{ t}$ 4 tengellyel: $tu < 40\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $tu < 50\text{ t}$
kk	2 tengellyel: $20\text{ t} \leq tu < 25\text{ t}$ 4 tengellyel: $40\text{ t} \leq tu < 50\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $50\text{ t} \leq tu < 60\text{ t}$	
l	mozgatható válaszfalakkal ^(e)	
ll	zárható mozgatható válaszfalakkal ^(b)	
m	2 tengellyel: $lu < 9\text{ m}$ 4 vagy több tengellyel: $lu < 15\text{ m}$	
mm	4 vagy több tengellyel: $lu > 18\text{ m}$ ^(b)	
n	2 tengellyel: $tu > 28\text{ t}$ 4 tengellyel: $tu < 60\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $tu > 75\text{ t}$	
o	2 tengellyel: $lu > 12\text{ m} < 14\text{ m}$ és hasznos térfogat $\geq 70\text{ m}^3$	
p	helyel a fékező számára ^(b)	

^(a) Az „f” vagy „fff” indexbetűkkel jelölt kéttengelyes kocsik hasznos térfogata lehet kisebb, mint 70 m^3 .

^(b) Csak 1 520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

^(c) A „gyümölcs és zöldség szállítására” fogalom csak további padlószintű szellőzőnyílással ellátott kocsikra vonatkozik.

^(d) Csak 1 435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

^(e) A mozgatható válaszfalak ideiglenesen kiserelhetők.

A KATEGÓRIA BETŰJELE: I – ÁLLANDÓ HŐMÉRSÉKLETŰ KOCSI

Referenciakocsi		hűtőkocsi IN osztályú hőszigeteléssel, motoros hajtású szellőzéssel, ráccsal és jégveremmel $\geq 3,5 \text{ m}^3$ 2 tengellyel: 19 m^2 alapterület $< 22 \text{ m}^2$; $15 \text{ t} \leq t_u \leq 25 \text{ t}$ 4 tengellyel: alapterület $\geq 39 \text{ m}^2$; $30 \text{ t} \leq t_u \leq 40 \text{ t}$
Index betűk	a	4 tengellyel
	b	2 tengelyes és nagy rakfelülettel: 22 m^2 alapterület $\leq 27 \text{ m}^2$
	bb	2 tengelyes és nagyon nagy rakfelülettel: rakfelület $> 27 \text{ m}^2$
	c	húshorgokkal
	d	halak szállítására
	e	elektromos szellőzéssel
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	mechanikus hűtéssel ^(a) ^(b)
	gg	cseppfolyós gázzal működő hűtő ^(a)
	h	IR osztályú hőszigeteléssel,
	i	a kísérő műszaki kocsin lévő gép általi mechanikus hűtéssel ^(a) ^(b) ^(c)
	ii	kísérő műszaki kocsi ^(a) ^(c)
	k	2 tengellyel: $t_u > 15 \text{ t}$ 4 tengellyel: $t_u < 30 \text{ t}$
	l	szigetelve jégvermek nélkül ^(a) ^(d)
m	2 tengellyel: alapterület $< 19 \text{ m}^2$ 4 tengellyel: alapterület $< 39 \text{ m}^2$	
mm	4 tengellyel: alapterület $\geq 39 \text{ m}^2$ ^(e)	
n	2 tengellyel: $t_u > 25 \text{ t}$ 4 tengellyel; $t_u > 40 \text{ t}$	
o	kevesebb mint $3,5 \text{ m}^3$ térfogatú jégvermekkel ^(d)	
p	3-részes egység	

^(a) Az „l” indexbetű nem alkalmazható „g”, „gg”, „i” vagy „ii” indexbetűkkel rendelkező kocsik jelölésére.

^(b) A „g” és „i” indexbetűket viselő kocsik használhatók egyénileg vagy mechanikusan hűtött utánfutóként.

^(c) A „kísérő műszaki kocsi” fogalom egyszerre vonatkozik (hálókocsi) gyártó, szerelő és hálókocsikra is.

^(d) Az „o” indexbetű nem alkalmazható „l” indexbetűkkel rendelkező kocsik jelölésére.

^(e) Csak 1 520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

Megjegyzés: A fedett hűtőkocsi alapterületének meghatározásakor mindig figyelembe kell venni a jégvermeket.

A KATEGÓRIA BETŰJELE: K — KÉTTENGELYES PÓREKOCSI

Referenciakocsi		Normál típusú Lehajtható oldalfallal és rövid rakoncákkal $lu \geq 12 \text{ m}; 25 \text{ t} \leq tu \leq 30 \text{ t}$
Index betűk	b	hosszú rakoncákkal
	g	konténerek szállítására felszerelve ^(a)
	i	eltávolítható fedéllel, de nem eltávolítható végekkel ^(b)
	j	lökéscsillapító készülékkel
	k	$tu < 20 \text{ t}$
	kk	$20 \text{ t} \leq tu < 25 \text{ t}$
	l	rakonca nélkül
	m	$9 \text{ m} \leq lu < 12 \text{ m}$
	mm	$lu < 9 \text{ m};$
	n	$tu > 30 \text{ t}$
	o	rögzített oldalfalakkal
	p	oldalfalak nélkül ^(b)
pp	eltávolítható oldalfalakkal	

^(a) A „g” indexbetű csak olyan rendes kocsik esetében használható együtt a K betűvel, amelyeket csak utólag szereltek fel konténerek szállítására. A csak konténerek szállítására felszerelt kocsikat az L osztályba kell sorolni.

^(b) A „p” indexbetű nem alkalmazható az „i” indexbetűvel rendelkező kocsikon.

A KATEGÓRIA BETŰJELE: L – KÉTTENGELYES PÓREKOCSI

Referenciakocsi	különleges típusú $l_u \geq 12 \text{ m}; 25 \text{ t} \leq t_u \leq 30 \text{ t}$
Index betűk	b közepes méretű tartályok rögzítésére szolgáló speciális szerelvényekkel (pa) ^(a)
	c forgóvázal ^(a)
	d gépjárművek szállítására felszerelve vagontető nélkül ^(a)
	e gépjárművek szállítására szolgáló vagontetővel ^(a)
	f Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g konténerek szállítására felszerelve (pa kivételével) ^(a) ^(b)
	h oldalra néző nyílású acéltekercek szállítására felszerelve ^(a) ^(c)
	hh felfelé néző nyílású acéltekercek szállítására felszerelve ^(a) ^(c)
	i eltávolítható fedéllel, de nem eltávolítható végekkel ^(a)
	ii nagyon robusztus fémfedéllel ^(d) és el nem távolítható homlokfalakkal ^(a)
	j lökéscsillapító készülékkel
	k $t_u < 20 \text{ t}$
	kk $20 \text{ t} \leq t_u < 25 \text{ t}$
	l rakonca nélkül ^(a)
	m $9 \text{ m} \leq l_u < 12 \text{ m}$
	mm $l_u < 9 \text{ m}$
	n $t_u > 30 \text{ t}$
	p oldalfalak nélkül ^(a)

^(a) Az „l” és „p” indexbetűk feltüntetése nem kötelező a „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „h”, „hh”, „i” és „ii” indexbetűkkel ellátott kocsik esetében. A számkódoknak azonban mindig meg kell felelniük a kocsikon lévő betűjelzéseknek.

^(b) Kizárólag konténerek szállítására használt kocsik (pa kivételével).

^(c) Kizárólag acéltekercek szállítására használt kocsik.

^(d) Csak 1 435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

A KATEGÓRIA BETŰJELE: O – VEGYES PÓRE ÉS MAGAS OLDALÚ NYITOTT KOCSI

Referenciakocsi		normál típusú 2 vagy 3 tengellyel, lehajtható oldalakkal és rakoncákkal 2 tengellyel: $lu \geq 12 \text{ m}$; $25 \text{ t} \leq tu \leq 30 \text{ t}$ 3 tengellyel: $lu \geq 12 \text{ m}$; $25 \text{ t} \leq tu \leq 40 \text{ t}$
Index betűk	a	3 tengellyel
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	k	$tu < 20 \text{ t}$
	kk	$20 \text{ t} \leq tu < 25 \text{ t}$
	l	rakonca nélkül
	m	$9 \text{ m} \leq lu < 12 \text{ m}$
	mm	$lu < 9 \text{ m}$;
	n	2 tengellyel: $tu > 30 \text{ t}$ 3 tengellyel: $tu > 40 \text{ t}$

A KATEGÓRIA BETŰJELE: R – FORGÓVÁZAS PÓREKOCSI

Referenciakocsi		normál típusú lehajtható homlokfalakkal és rakoncákkal $18\text{ m} \leq lu < 22\text{ m}$; $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$
Index betűk	b	$lu \geq 22\text{ m}$;
	e	lehajtható oldalakkal
	g	konténerek szállítására felszerelve ^(a)
	h	oldalra néző nyílású acéltekercek szállítására felszerelve ^(b)
	hh	felfelé néző nyílású acéltekercek szállítására felszerelve ^(b)
	i	eltávolítható fedéllel, de nem eltávolítható végekkel ^(c)
	j	lökéscsillapító készülékkel
	k	$tu < 40\text{ t}$
	kk	$40\text{ t} \leq tu < 50\text{ t}$
	l	rakonca nélkül
	m	$15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$
	mm	$lu < 15\text{ m}$
	n	$tu > 60\text{ t}$
	o	2 méternél alacsonyabb, rögzített homlokfalakkal
	oo	2 méteres vagy annál magasabb, nem eltávolítható homlokfalakkal ^(c)
	p	lehajtható homlokfalak nélkül ^(c)
pp	eltávolítható oldalfalakkal	

^(a) A „g” indexbetű használata az R betűvel együtt csak utólag konténerek szállítására felszerelt normál kocsik esetében lehetséges. A csak konténerek szállítására felszerelt kocsikat az S osztályba kell sorolni.

^(b) A „h” vagy „hh” indexbetű használata az R betűvel együtt csak utólag konténerek szállítására felszerelt normál kocsik esetében lehetséges. A csak konténerek szállítására felszerelt kocsikat az S osztályba kell sorolni.

^(c) Az „oo” és/vagy „p” indexbetűk nem használhatók olyan kocsikon, amelyeken rajta van az „i” indexbetű

A KATEGÓRIA BETŰJELE: R – FORGÓVÁZAS PÓREKOCSI

Referenciakocsi		különleges típusú 4 tengellyel: $lu \geq 18 \text{ m}$; $50 \text{ t} \leq tu \leq 60 \text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $lu \geq 22 \text{ m}$; $60 \text{ t} \leq tu \leq 75 \text{ t}$
Index betűk	a	6 tengellyel (2 darab 3 tengelyes forgóváz)
	aa	8 vagy több tengelyes
	aaa	4 tengellyel (2 darab 2 tengelyes forgóváz) ^(a)
	b	közepes méretű tartályok rögzítésére szolgáló speciális szerelvényekkel (pa) ^(b)
	c	forgóvázal ^(b)
	d	gépjárművek szállítására felszerelve vagontető nélkül ^(b) ^(c)
	e	gépjárművek szállítására szolgáló vagontetővel ^(b)
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	konténerek szállítására felszerelve, teljes rakodási hossz $\leq 60'$ (a pa kivételével) ^(b) ^(c) ^(d)
	gg	konténerek szállítására felszerelve, teljes rakodási hossz $> 60'$ (a pa kivételével) ^(b) ^(c) ^(d)
	h	oldalra néző nyílású acéltekerccsek szállítására felszerelve ^(b) ^(e)
	hh	felfelé néző nyílású acéltekerccsek szállítására felszerelve ^(b) ^(e)
	i	eltávolítható fedéllel, de nem eltávolítható végekkel ^(b)
	ii	nagyon robusztus fémfedéllel ^(f) és el nem távolítható homlokfalakkal ^(b)
	j	lökéscsillapító készülékkel
	k	4 tengellyel: $tu < 40 \text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $tu < 50 \text{ t}$
kk	4 tengellyel: $40 \text{ t} \leq tu < 50 \text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $50 \text{ t} \leq tu < 60 \text{ t}$	
l	rakoncák nélkül ^(b)	
m	4 tengellyel: $15 \text{ m} \leq lu < 18 \text{ m}$; 6 vagy több tengellyel: $18 \text{ m} \leq lu < 22 \text{ m}$	
mm	4 tengellyel: $lu < 15 \text{ m}$ 6 vagy több tengellyel: $lu < 18 \text{ m}$	
mmm	4 tengellyel: $lu \geq 22 \text{ m}$ ^(a)	
n	4 tengellyel: $tu > 60 \text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $tu > 75 \text{ t}$	
p	oldalfalak nélkül ^(b)	

^(a) Csak 1 520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

^(b) Az „l” és „p” indexbetűk feltüntetése nem kötelező a „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „gg”, „h”, „hh”, „i” és „ii” indexbetűkkel ellátott kocsik esetében. A számkódoknak azonban mindig meg kell felelniük a kocsikon lévő betűjelzéseknek.

^(c) Az olyan kocsikat, amelyeket konténerek és cserefelépítmény szállítás mellett járművek szállítására is használnak, a „g” vagy „gg” és a „d” indexbetűkkel kell megjelölni.

^(d) Kizárólag konténerek vagy cserefelépítmény szállítására használt kocsik rögzítő fogantyúk és teherelosztó fogókészülékek esetén.

^(e) Kizárólag acéltekerccsek szállítására használt kocsik.

^(f) Csak 1 435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

A KATEGÓRIA BETŰJELE: T – NYITOTT TETŐVEL RENDELKEZŐ KOCSI

Referenciakocsi		2 tengellyel: $9\text{ m} \leq l_u < 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq t_u \leq 30\text{ t}$ 4 tengellyel: $15\text{ m} \leq l_u < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq t_u \leq 60\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $15\text{ m} \leq l_u < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq t_u \leq 75\text{ t}$
Index betűk	a	4 tengellyel
	aa	6 vagy több tengelyes
	b	nagyrakterű: 2 tengellyel: $l_u \geq 12\text{ m}$; 4 vagy több tengellyel: $l_u \geq 18\text{ m}$ ^(a) ^(b)
	c	homlokajtókkal
	d	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, felül ^(a) ^(b) ^(c)
	dd	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, alul ^(a) ^(b) ^(c)
	e	az ajtók akadálymentes magassága $> 1,90\text{ m}$ ^(a) ^(b) ^(c)
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	gabona szállítására
	h	acéltekercek álló helyzetben történő szállítására
	hh	acéltekercek fekvő helyzetben történő szállítására
	i	nyitható falakkal ^(a)
	j	lökéscsillapító készülékkel
	k	2 tengellyel: $t_u < 20\text{ t}$ 4 tengellyel: $t_u < 40\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $t_u < 50\text{ t}$
	kk	2 tengellyel: $20\text{ t} \leq t_u < 25\text{ t}$ 4 tengellyel: $40\text{ t} \leq t_u < 50\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $50\text{ t} \leq t_u < 60\text{ t}$
	l	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, felül ^(a) ^(b) ^(c)
	ll	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, alul ^(a) ^(b) ^(c)
	m	2 tengellyel: $l_u < 9\text{ m}$; 4 vagy több tengellyel: $l_u < 15\text{ m}$ ^(b)
n	2 tengellyel: $t_u > 30\text{ t}$ 4 tengellyel: $t_u > 60\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $t_u > 75\text{ t}$	
o	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, felül ^(a) ^(b) ^(c)	
oo	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, alul ^(a) ^(b) ^(c)	
p	axiális szabályozott gravitációs kirakodással, felül ^(a) ^(b) ^(c)	
pp	axiális szabályozott gravitációs kirakodással, alul ^(a) ^(b) ^(c)	

^(a) Az „e” indexbetű:

- opcionális a „b” indexbetűt viselő kocsikon (de a számkódoknak mindig meg kell felelniük a kocsik betűjelzéseinek),
- nem szerepelhet a „d”, „dd”, „i”, „l”, „ll”, „o”, „oo”, „p” vagy „pp” indexbetűket viselő kocsikon.

^(b) A „b” és az „m” indexbetű nem szerepelhet a „d”, „dd”, „i”, „l”, „ll”, „o”, „oo”, „p” vagy „pp” indexbetűket viselő kocsikon.

^(c) A gravitációs üritésű kocsik a T kategóriában olyan nyitható tetővel felszerelt kocsik, amely a járműszekrény teljes hosszán hozzáférést biztosít a rakodónyíláshoz; az ilyen kocsiknak nincs egyenes padlójuk, és nem homlokfali billentésre tervezték őket.

Az ilyen kocsik kirakodásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:

Az üritőnyílások elrendezése:

- axiális: A nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el
- kétoldali: A nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el
(ilyen kocsik esetében a kirakodás:
 - egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,
 - váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)
- felső: Az üritőnyílás alsó széle (figyelmen kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sín fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el
- alsó: Az üritőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:

- ömlesztett: Kinyitás után nem lehet bezárni az üritőnyílásokat, amíg a kocsi ki nem ürítették
- adagolható: Ürités közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása

A KATEGÓRIA BETŰJELE: U – KÜLÖNLEGES KOCSIK

Referenciakocsi		eltérő az F, H, L, S és Z kategóriáktól 2 tengellyel: $25\text{ t} \leq tu \leq 30\text{ t}$ 3 tengellyel: $25\text{ t} \leq tu \leq 40\text{ t}$ 4 tengellyel: $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $60\text{ t} \leq tu \leq 75\text{ t}$
Index betűk	a	4 tengellyel
	aa	6 vagy több tengelyes
	c	nyomás alatt üríthető
	d	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, felül ^(a)
	dd	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, alul ^(a)
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	gabona szállítására
	i	olyan tárgyak szállítására felszerelve, amelyek normál kocsira lennének helyezve túllőgnének a nyomtávon ^(b) ^(c)
	k	2 vagy 3 tengelyes: $tu < 20\text{ t}$ 4 tengellyel: $tu < 40\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $tu < 50\text{ t}$
	kk	2 vagy 3 tengelyes: $20\text{ t} \leq tu < 25\text{ t}$ 4 tengellyel: $40\text{ t} \leq tu < 50\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $50\text{ t} \leq tu < 60\text{ t}$
	l	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, felül ^(a)
	ll	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, alul ^(a)
	n	2 tengellyel: $tu > 30\text{ t}$ 3 tengellyel: $tu > 40\text{ t}$ 4 tengellyel: $tu > 60\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $tu > 75\text{ t}$ ^(c)
	o	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, felül ^(a)
oo	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, alul ^(a)	
p	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, felül ^(a)	
pp	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, alul ^(a)	

^(a) Az U kategóriájú gravitációs ürített kocsi olyan zárt kocsi, amelynek rakodása egy vagy több, a kocsiszekrény felső részén kialakított rakodónyíláson át lehetséges, amelyek nyitott méretei kisebbek, mint a kocsiszekrény hossza; az ilyen kocsinak nincs egyenes padlójuk, és nem homlokfali billentésre tervezték őket.

^(b) Ezen belül:

- súlyszettelt rakfelületű kocsi
- középső mélyedéssel rendelkező kocsi
- normál lejtős átlós állandó vezérlőpulttal rendelkező kocsi

^(c) Az „n” indexbetű nem alkalmazható az „l” indexbetűvel rendelkező kocsikon.

Az ilyen kocsi kirakodásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:

Az *ürítőnyílások elrendezése*:

- axiális: A nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el
- kétoldali: A nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el
(ilyen kocsi esetében a kirakodás:
 - egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,
 - váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)
- felső: Az ürítőnyílás alsó szélé (figyelmetlenül kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sín fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el
- alsó: Az ürítőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:

- ömlesztett: Kinyitás után nem lehet bezárni az ürítőnyílásokat, amíg a kocsit ki nem ürítették
- adagolható: Ürítés közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása

A KATEGÓRIA BETŰJELE: Z – TARTÁLYKOCSI

Referenciakocsi		fémköpennyel, folyadékok és gázok szállítására 2 tengellyel: $25\text{ t} \leq lu \leq 30\text{ t}$ 3 tengellyel: $25\text{ t} \leq tu \leq 40\text{ t}$ 4 tengellyel: $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $60\text{ t} \leq tu \leq 75\text{ t}$
Index betűk	a	4 tengellyel
	aa	6 vagy több tengelyes
	b	olajtermékek számára ^(a)
	c	nyomás alatti üritéssel ^(b)
	d	élelmiszerek és vegyipari termékek számára ^(a)
	e	fűtőberendezéssel felszerelve
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	nyomás alatti, cseppfolyós vagy nyomás alatt oldott állapotú gázok szállítására ^(b)
	i	nem fémből készült tartály
	j	lökéscsillapító készülékkel
	k	2 vagy 3 tengelyes: $tu < 20\text{ t}$ 4 tengellyel: $tu < 40\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $tu < 50\text{ t}$
	kk	2 vagy 3 tengelyes: $20\text{ t} \leq tu < 25\text{ t}$ 4 tengellyel: $40\text{ t} \leq tu < 50\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $50\text{ t} \leq tu < 60\text{ t}$
	n	2 tengellyel: $tu > 30\text{ t}$ 3 tengellyel: $tu > 40\text{ t}$ 4 tengellyel: $tu > 60\text{ t}$ 6 vagy több tengellyel: $tu > 75\text{ t}$
p	helytel a fékező számára ^(a)	

^(a) Csak 1 520 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

^(b) A „c” indexbetű nem alkalmazható „g” indexbetűvel rendelkező kocsik jelölésére.

A KOCSIKAT JELZŐ BETŰK A CSUKLÓS ÉS TÖBBRÉSSES KOCSIK ESETÉBEN
A KATEGÓRIA ÉS AZ INDEXBETŰK DEFINÍCIÓJA

1. Fontos megjegyzések

A mellékelt táblázatban a méterben megadott adatok a kocsik belső hosszára vonatkoznak (lu).

2. A nemzetközi értékekkel rendelkező indexbetűk minden kategória esetében közösek

q cső az elektromos fűtés számára, amely minden elfogadható árammal működtethető

qq cső és szerelvények az elektromos fűtés számára, amely minden elfogadható árammal működtethető

s Az „s” feltételek alatti haladásra engedélyezett kocsik (lásd a járművek ÁME B. mellékletét)

ss Az „ss” feltételek alatti haladásra engedélyezett kocsik (lásd a járművek ÁME B. mellékletét)

3. Nemzeti értékkel rendelkező indexbetűk

t, u, v, w, x, y, z

E betűk értékeit az egyes tagállamok külön határozzák meg.

A KATEGÓRIA BETŰJELE: F – NYITOTT MAGAS OLDALÚ KOCSI

Referenciakocsi	Csuklós vagy többrészes kocsi tengellyel, 2 egységgel $22\text{ m} \leq lu < 27\text{ m}$	
Index betűk	a	forgóvázzal
	c	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, felül ^(e)
	cc	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, alul ^(e)
	e	3 egységgel
	ee	4 vagy több egységgel
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	l	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, felül ^(e)
	ll	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, alul ^(e)
	m	2 egységgel: $lu \geq 27\text{ m}$;
	mm	2 egységgel: $lu < 22\text{ m}$
	o	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, felül ^(e)
	oo	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, alul ^(e)
	p	axiális vezérelt gravitációs kirakodással, felül ^(e)
	pp	axiális vezérelt gravitációs kirakodással, alul ^(e)
r	csuklós kocsi	
rr	többrészes kocsi	

^(e) Az F kategóriába tartozó, gravitációs üritésű kocsik olyan nyitott kocsik, amelyek padlója nem egyenes, és sem oldalra, sem a homlokfal felé nem billenthető.

Az ilyen kocsik kirakodásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:

Az üritőnyílások elrendezése:

- axiális: A nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el
- kétoldali: A nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el
(ilyen kocsik esetében a kirakodás:
 - egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,
 - váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)
- felső: Az üritőnyílás alsó széle (figyelmen kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sín fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el
- alsó: Az üritőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:

- ömlesztett: Kinyitás után nem lehet bezárni az üritőnyílásokat, amíg a kocsit ki nem ürítették
- adagolható: Ürités közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása

A KATEGÓRIA BETŰJELE: H – FEDETT KOCSI

Referenciakocsi	csuklós vagy többrészes kocsi tengellyel, 2 egységgel $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$	
Index betűk	a	forgóvázzal
	c	homlokajtókkal
	cc	homlokajtókkal és belső berendezéssel gépjármű szállításához
	d	fenékajtókkal
	e	3 egységgel
	ee	4 vagy több egységgel
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	gabona szállítására
	h	gyümölcshez és zöldséghez ^(a)
	i	nyitható vagy eltolható falakkal
	ii	nagyon robusztus nyitható vagy tolható falakkal ^(b)
	l	mozgatható válaszfalakkal ^(c)
	ll	zárható, mozgatható válaszfalakkal ^(c)
	m	2 egységgel: $l_u \geq 27\text{ m}$;
mm	2 egységgel: $l_u < 22\text{ m}$	
r	csuklós kocsi	
rr	többrészes kocsi	

^(a) A „gyümölcs és zöldség szállítására” fogalom csak további padlószintű szellőzőnyílással ellátott kocsikra vonatkozik.

^(b) Csak 1 435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

^(c) A mozgatható válaszfalak ideiglenesen kiserelhetők.

A KATEGÓRIA BETŰJELE: I – ÁLLANDÓ HŐMÉRSÉKLETŰ KOCSI

Referenciakocsi		hűtőkocsi IN osztályú hőszigeteléssel, motoros hajtású szellőzéssel, ráccsal és jégveremmel $\geq 3,5 \text{ m}^3$ csuklós vagy többrészes kocsi tengellyel, 2 egységgel $22 \text{ m} \leq \text{lu} < 27 \text{ m}$
Index betűk	a	forgóvázzal
	c	húshorgokkal
	d	halak szállítására
	e	elektromos szellőzéssel
	ee	4 vagy többrészes egység
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	mechanikus hűtéssel ^(a)
	gg	cseppfolyós gázzal működő hűtő ^(a)
	h	IR osztályú hőszigeteléssel,
	i	a kiegészítő műszaki kocsin lévő gép általi mechanikus hűtéssel ^(a) ^(b)
	ii	kísérő műszaki kocsi ^(a) ^(b)
	l	szigetelve jégvermek nélkül ^(a) ^(c)
	m	2 egységgel: $\text{lu} \geq 27 \text{ m}$;
	mm	2 egységgel: $\text{lu} < 22 \text{ m}$
	o	kevesebb mint $3,5 \text{ m}^3$ térfogatú jégvermekkel ^(c)
	oo	3 egységgel
	p	rács nélkül
	r	csuklós kocsi
rr	többrészes kocsi	

^(a) Az „l” indexbetű nem alkalmazható „g”, „gg”, „i” vagy „ii” indexbetűkkel rendelkező kocsik jelölésére.

^(b) A „kísérő műszaki kocsi” fogalom egyszerre vonatkozik (hálókocsi helyett ellátott vagy anélküli) gyártó, szerelő és hálókocsikra is.

^(c) Az „o” indexbetű nem alkalmazható „l” indexbetűkkel rendelkező kocsik jelölésére.

A KATEGÓRIA BETŰJELE: L – PŐREKOCSI KÜLÖN TENGELYEKKEL

Referenciakocsi	csuklós vagy többrészes kocsi 2 egységgel $22\text{ m} \leq lu < 27\text{ m}$	
Index betűk	a	csuklós kocsi
	aa	többrészes kocsi
	b	közepes méretű tartályok rögzítésére szolgáló speciális szerelvényekkel (pa) ^(a)
	c	forgóvázzal ^(a)
	d	gépjárművek szállítására felszerelve vagontető nélkül ^(a)
	e	gépjárművek szállítására szolgáló vagontetővel ^(a)
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	konténerek szállítására felszerelve ^(a) ^(b)
	h	oldalra néző nyílású acéltekerccsek szállítására felszerelve ^(a) ^(c)
	hh	felfelé néző nyílású acéltekerccsek szállítására felszerelve ^(a) ^(c)
	i	eltávolítható fedéllel, de nem eltávolítható végekkel ^(a)
	ii	nagyon robusztus fémfedéllel ^(d) és el nem távolítható homlokfalakkal ^(a)
	j	lökéscsillapító készülékkel
	l	rakonca nélkül ^(a)
	m	2 egységgel: $18\text{ m} \leq lu < 22\text{ m}$
	mm	2 egységgel: $lu < 18\text{ m}$
o	3 egységgel	
oo	4 vagy több egységgel	
p	oldalfalak nélkül ^(a)	
r	2 egységgel: $lu \geq 27\text{ m}$	

^(a) Az „l” és „p” indexbetűk feltüntetése nem kötelező a „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „h”, „hh”, „i” és „ii” indexbetűkkel ellátott kocsik esetében. A számkódoknak azonban mindig meg kell felelniük a kocsikon lévő betűjelzéseknek.

^(b) Kizárólag konténerek szállítására használt kocsik (pa kivételével).

^(c) Kizárólag acéltekerccsek szállítására használt kocsik.

^(d) Csak 1 435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

A KATEGÓRIA BETŰJELE: S – FORGÓVÁZAS PŐREKOSCI

Referenciakocsi		csuklós vagy többrészes kocsi 2 egységgel $22\text{ m} \leq lu < 27\text{ m}$
Index betűk	b	közepes méretű tartályok rögzítésére szolgáló speciális szerelvényekkel (pa) ^(a)
	c	forgóvázal ^(a)
	d	gépjárművek szállítására felszerelve vagontető nélkül ^(a) ^(b)
	e	gépjárművek szállítására szolgáló vagontetővel ^(a)
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	konténerek szállítására felszerelve, teljes rakodási hossz $\leq 60'$ (a pa kivételével) ^(a) ^(b) ^(c)
	gg	konténerek szállítására felszerelve, teljes rakodási hossz $> 60'$ (a pa kivételével) ^(a) ^(b) ^(c)
	h	oldalra néző nyílású acéltekercek szállítására felszerelve ^(a) ^(d)
	hh	felfelé néző nyílású acéltekercek szállítására felszerelve ^(a) ^(d)
	i	eltávolítható fedéllel, de nem eltávolítható végekkel ^(a)
	ii	nagyon robusztus fémfedéllel ^(a) és el nem távolítható homlokfalakkal ^(c)
	j	lökéscsillapító készülékkel
	l	rakonca nélkül ^(a)
	m	2 egységgel: $lu \geq 27\text{ m}$
	mm	2 egységgel: $lu < 22\text{ m}$
	o	3 egységgel
	oo	4 vagy több egységgel
	p	oldalfalak nélkül ^(a)
r	csuklós kocsi	
rr	többrészes kocsi	

^(a) Az „l” és „p” indexbetűk feltüntetése nem kötelező a „b”, „c”, „d”, „e”, „g”, „gg”, „h”, „hh”, „i” és „ii” indexbetűkkel ellátott kocsik esetében. A számkódoknak azonban mindig meg kell felelniük a kocsikon lévő betűjelzéseknek.

^(b) Az olyan kocsikat, amelyeket konténerek és cserefelépítmény szállítására mellett járművek szállítására is használnak, a „g” vagy „gg” és a „d” indexbetűkkel kell megjelölni.

^(c) Kizárólag konténerek vagy cserefelépítmény szállítására használt kocsik rögzítő fogantyúk és teherelosztó fogókészülékek esetén.

^(d) Kizárólag acéltekercek szállítására használt kocsik.

^(e) Csak 1 435 mm nyomtávú kocsikra alkalmazható.

A KATEGÓRIA BETŰJELE: T – NYITOTT TETŐVEL RENDELKEZŐ KOCSI

Referenciakocsi		csuklós vagy többrészes kocsi tengellyel, 2 egységgel $22\text{ m} \leq l_u < 27\text{ m}$
Index betűk	a	forgóvázzal
	b	az ajtók akadálymentes magassága $> 1,90\text{ m}$ ^(b)
	c	homlokajtókkal
	d	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, felül ^(b)
	dd	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, alul ^(a) ^(b)
	e	3 egységgel
	ee	4 vagy több egységgel
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	gabona szállítására
	h	acéltekercek álló helyzetben történő szállítására
	hh	acéltekercek fekvő helyzetben történő szállítására
	i	nyitható falakkal ^(a)
	j	lökéscsillapító készülékkel
	l	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, felül ^(a) ^(b)
	ll	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, alul ^(a) ^(b)
	m	2 egységgel: $l_u \geq 27\text{ m}$
	mm	2 egységgel: $l_u < 22\text{ m}$
	o	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, felül ^(a) ^(b)
oo	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, alul ^(a) ^(b)	
p	axiális vezérelt gravitációs kirakodással, felül ^(a) ^(b)	
pp	axiális vezérelt gravitációs kirakodással, alul ^(a) ^(b)	
r	csuklós kocsi	
rr	többrészes kocsi	

^(a) A „b” indexbetű nem szerepelhet a „d”, „dd”, „i”, „l”, „ll”, „o”, „oo”, „p” vagy „pp” indexbetűket viselő kocsikon.

^(b) A gravitációs ürítésű kocsik a T kategóriában olyan nyitható tetővel felszerelt kocsik, amely a járműszekrény teljes hosszán hozzáférést biztosít a rakodónyíláshoz; az ilyen kocsiknak nincs egyenes padlójuk, és nem homlokfali billentésre tervezték őket.

Az ilyen kocsik kirakodásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:

Az ürítőnyílások elrendezése:

- axiális: A nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el
- kétoldali: A nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el
(ilyen kocsik esetében a kirakodás:
 - egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,
 - váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)
- felső: Az ürítőnyílás alsó széle (figyelmen kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sín fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el
- alsó: Az ürítőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:

- ömlesztett: Kinyitás után nem lehet bezárni az ürítőnyílásokat, amíg a kocsit ki nem ürítették
- adagolható: Ürítés közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása

A KATEGÓRIA BETŰJELE: U – KÜLÖNLEGES KOCSIK

Referenciakocsi		csuklós vagy többrészes kocsi, tengellyel, 2 egységgel 22 m ≤ lu < 27 m
Index betűk	a	forgóvázal
	e	3 egységgel
	ee	4 vagy több egységgel
	c	nyomás alatt üríthető
	d	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, felül ^(a)
	dd	vezérelt gravitációs kirakodással mindkét oldalon váltakozva, alul ^(a)
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	gabona szállítására
	i	olyan tárgyak szállítására felszerelve, amelyek normál kocsira lennének helyezve túllóg- nának a nyomtávon ^(b)
	l	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, felül ^(b)
	ll	ömlesztett gravitációs kirakodással mindkét oldalon egyidejűleg, alul ^(b)
	m	2 egységgel: lu ≥ 27 m
	mm	2 egységgel: lu < 22 m
	o	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, felül ^(b)
	oo	axiális ömlesztett gravitációs kirakodással, alul ^(a) ^(b)
	p	axiális vezérelt gravitációs kirakodással, felül ^(a)
	pp	axiális vezérelt gravitációs kirakodással, alul ^(a)
r	csuklós kocsi	
rr	többrészes kocsi	

^(a) Az U kategóriájú gravitációs ürített kocsi olyan zárt kocsi, amely rakodása egy vagy több, a kocsiszekrény felső részén kialakított rakodónyíláson át lehetséges, amelyek nyitott méretei kisebbek, mint a kocsiszekrény hossza; az ilyen kocsiknak nincs egyenes padlójuk, és nem homlokfali billentésre tervezték őket.

^(b) Ezen belül:

- süllyesztett rakfelületű kocsi
- középső mélyedéssel rendelkező kocsi
- normál lejtős átlos állandó vezérlőpulttal rendelkező kocsi

Az ilyen kocsik kirakodásának módját a következő jellemzők kombinációja határozza meg:

Az ürítőnyílások elrendezése:

- axiális: A nyílások a vágány közepe fölött helyezkednek el
- kétoldali: A nyílások a vágány egyik oldalán, a síneken kívül helyezkednek el
(ilyen kocsik esetében a kirakodás:
 - egyidejű, ha a kocsi teljes kiürítéséhez mindkét oldalon ki kell nyitni a nyílásokat,
 - váltakozó, ha a kocsi teljes kiürítéséhez csak az egyik oldalon kell kinyitni a nyílásokat)
- felső: Az ürítőnyílás alsó széle (figyelmetlenül kívül hagyva a nyíláson esetleg túlnyúló mozgatható eszközöket) legalább 0,700 mm-rel a sín fölött van, és lehetővé teszi, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el
- alsó: Az ürítőnyílás alsó szélének elhelyezkedése nem teszi lehetővé, hogy az árut szállítószalaggal szállítsák el

Kirakodási sebesség:

- ömlesztett: Kinyitás után nem lehet bezárni az ürítőnyílásokat, amíg a kocsi ki nem ürítették
- adagolható: Ürítés közben bármikor szabályozható, sőt, le is állítható az áru áramlása

A KATEGÓRIA BETŰJELE: Z – TARTÁLYKOCSI

Referenciakocsi		fémköpennyel, folyadékok és gázok szállítására csuklós vagy többrészes kocsi tengellyel, 2 egységgel $22\text{ m} \leq lu < 27\text{ m}$
Index betűk	a	forgóvázzal
	c	nyomás alatti ürítéssel ⁽⁴⁾
	e	fűtőberendezéssel felszerelve
	f	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas
	ff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag alagútban)
	fff	Nagy-Britanniában való közlekedésre alkalmas (kizárólag kompon)
	g	nyomás alatti, cseppfolyós vagy nyomás alatt oldott állapotú gázok szállítására ⁽⁴⁾
	i	nem fémből készült tartály
	j	lökéscsillapító készülékkel
	m	2 egységgel: $lu \geq 27\text{ m}$
	mm	2 egységgel: $lu < 22\text{ m}$
	o	3 egységgel
	oo	4 vagy több egységgel
	r	csuklós kocsi
	rr	többrészes kocsi

⁽⁴⁾ A „c” indexbetű nem alkalmazható „g” indexbetűvel rendelkező kocsik jelölésére.

13. RÉSZ – A VONTATOTT SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ KOCSIK BETŰJELEI

Nemzetközi értékkel rendelkező betűjelek:

A	1. osztályú kocsik ülésekkel
B	2. osztályú kocsik ülésekkel
AB	1./2. osztályú kocsik ülésekkel
WL	Hálókocsi, az A, B, vagy AB sorozatjelzéssel, a fülketípustól függően. A különleges szakaszokkal ellátott hálókocsik esetében a sorozatjelet az S indexbetűvel kell kiegészíteni.
WR	Étkezőkocsi
R	Személykocsi étteremmel, büfével vagy bárral (a betűjelet kiegészítő jelleggel használják)
D	Poggyászkocsi
DD	Nyitott, kétszintes autószállító kocsi
Post	Postakocsi
AS SR WG	Társaskocsi (bár és tánc lehetőség)
WSP	Pullmankocsi
Le	Nyitott, kéttengelyes, kétszintes autószállító kocsi
Leq	Nyitott kéttengelyes kétszintes autószállító kocsi villamos fővezetékekkel
Laeq	Nyitott háromtengelyes kétszintes autószállító kocsi villamos fővezetékekkel

Nemzetközi értékkel rendelkező indexbetűk:

b h	Mozgássérült utasok szállítására alkalmas kocsi
c	Fekvőhelyessé átalakítható fülkék
d v	Kerékpár szállítására alkalmas jármű
ee z	Központi áramellátású jármű
f	Vezetőfülkével ellátott jármű (vezethető vontatott kocsi)
p t	Középfolyosós kocsi ülésekkel
m	24,5 m-nél hosszabb jármű
s	Középfolyosós poggyász és poggyászfülkés kocsi

A fülkék számát index formájában tüntetik fel (például: Bc9)

Nemzeti értékkel rendelkező betűjelek és indexbetűk

A többi betűjel és indexbetű nemzeti értékkel rendelkezik, amelyeket az egyes tagállamok határoznak meg.

14. RÉSZ – A SPECIÁLIS JÁRMŰVEK BETŰJELEI

Ez a jelölés az EN 14033-1 dokumentumban található, amelynek címe: „Vasúti alkalmazások – Pálya – A sínhez kötött építkezési és karbantartási gépek műszaki követelményei – 1. rész: A sínhez kötött gépek üzemeltetése”.

Pa. függelék

„0”. RÉSZ – JÁRMŰAZONOSÍTÓ

Általános megjegyzések

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

Az európai járműszám és a hozzá kapcsolódó rövidítések

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

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

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

A számot betűjelzések egészítik ki:

- az átjárhatósági képességgel kapcsolatos jelzés (részletek az 5. részben),
- a jármű nyilvántartásba vétele szerinti ország rövidítése (részletek a 4. részben);
- az üzemben tartói jelzés (részletek az 1. részben),
- a műszaki jellemzők rövidítése (részletek a 12. részben a teherkocsik és a 13. részben a vontatott személyszállító járművek esetében).

A számok kiadása

Az európai járműszámot a 2007/756/EK bizottsági határozatban ⁽²⁾ megállapított szabályok alapján adják ki.

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

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

⁽²⁾ HL L 305., 2007.11.23., 30. o.

1. RÉSZ – ÜZEMBEN TARTÓI JELZÉS

1. AZ ÜZEMBEN TARTÓI JELZÉS (VKM) MEGHATÁROZÁSA

Az üzemben tartói jelzés (VKM) egy 2–5 betűből álló alfabetikus kód ⁽¹⁾. A VKM-et minden egyes járművön feltüntetik az európai járműszám közelében. A VKM azonosítja a járműnek a nemzeti járműnyilvántartásba bejegyzett üzemben tartóját.

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

2. AZ ÜZEMBEN TARTÓI JELZÉS FORMÁTUMA

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

A betűk tartalmazhatnak diakritikus jeleket ⁽²⁾. Az ilyen betűkön lévő diakritikus jeleket figyelmen kívül hagyják az egyediség ellenőrzésekor.

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

3. AZ ÜZEMBEN TARTÓI JELZÉS KIOSZTÁSÁVAL KAPCSOLATOS RENDELKEZÉSEK

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

- az üzemben tartó egynél több nyelven is rendelkezik hivatalos névvel,
- az üzemben tartónak jó oka van megkülönböztetni a szervezetén belüli különálló járműállományokat.

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

- amely egyetlen vállalati struktúrához tartozik (pl. holdingtársaság),
- amely egyetlen olyan vállalati struktúrához tartozik, amely a szervezetén belül kijelölt és megbízott egy szervezetet azzal, hogy minden kérdést kezeljen az összes többi nevében,
- amely kijelölt egy különálló, adott jogi személyt az ügyek nevében való kezelésére, amely esetben a jogi személy az üzemben tartó.

4. AZ ÜZEMBEN TARTÓI JELZÉSEK NYILVÁNTARTÁSA ÉS KIOSZTÁSI ELJÁRÁSA

A VKM nyilvántartása nyilvános, és aktualizálása valós időben történik.

A VKM iránti kérelmet a kérelmező az illetékes nemzeti hatósághoz nyújtja be, amely továbbítja azt az ERA-nak. A VKM csak az ERA általi közzétételt követően használható.

A VKM birtokosának tájékoztatnia kell az illetékes nemzeti hatóságot, amikor beszünteti a VKM használatát, és az illetékes nemzeti hatóság továbbítja ezt az információt az ERA-nak. Ekkor a VKM azt követően vonható vissza, hogy az üzemben tartó bizonyította a jelzés megváltoztatását az összes érintett járművön. Ez 10 évig nem adható ki újból, kivéve, ha újból az eredeti birtokosnak vagy annak kérésére más birtokosnak adják ki.

A VKM más birtokosra ruházható, amely az eredeti birtokos jogutódja. A VKM érvényben marad akkor is, ha a VKM birtokosa olyan névre változtatja a nevét, amely nem hasonlít a VKM-re.

⁽¹⁾ Az NMBS/SNCB esetében folytatják a bekarikázott önálló B betű használatát.

⁽²⁾ A diakritikus jelek „ékezetek”, például A, Ç, Ö, Ć, Ž, A stb. Az olyan speciális betűket, mint az O és A egyetlen betűvel jelzik; az egyediségi vizsgálatokban az Ø -t O-ként és az Æ -t A-ként kezelik.

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

2. RÉSZ – A SZÁM ÉS A HOZZÁ KAPCSOLÓDÓ BETŰJELZÉS ELHELYEZÉSE A KOCSISZEKRÉNYEN

1. A KÜLSŐ JELZÉSEK ÁLTALÁNOS SZABÁLYAI

A jelzéseket alkotó nyomtatott nagybetűknek és számoknak legalább 80 mm magasnak kell lenniük, levelezési minőségű, betűtálp nélküli betűtípussal. Kisebb betűk csak akkor használhatók, ha a betűket csak a hosszartón lehet elhelyezni.

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

2. KOCSIK

A jelzést a következő módon kell elhelyezni a kocsiszekevényen:

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

Az olyan kocsik esetében, amelyek kocsiszekevényén nincs elég hely az ilyenfajta elrendezéshez, különösen pórekocsik esetében, a jelzés a következőképpen is elhelyezhető:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks

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

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks-xy

3. SZEMÉLYKOCSIK ÉS VONTATOTT SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ JÁRMŰVEK

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

F-SNCF 61 87 20 – 72 021 – 7
B¹⁰ tu

A jármű nyilvántartása szerinti ország és a műszaki jellemzők jelzését közvetlenül az európai járműszám elé, mögé vagy alá írják.

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

4. MOZDONYOK, MOTORKOCSIK ÉS SPECIÁLIS JÁRMŰVEK

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

92 10 1108 062-6

Az európai járműszámot a vontató járművek valamennyi vezetőállásában is feltüntetik.

Az üzemben tartó elhelyezhet az európai járműszámnál nagyobb betűméretű saját számjelzést is (amely általában a gyártási számból és egy betűkódból áll), ha az hasznos a működés szempontjából. A saját számot az üzemben tartó bárhol szabadon elhelyezheti; azonban gondoskodni kell arról, hogy az európai járműszám minden esetben könnyen megkülönböztethető legyen az üzemben tartó saját számjelzésétől.

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

Az ellenőrző számjegyet a következő módon határozzák meg:

- az alapszám páros pozícióinak számjegyeit (jobbról balra haladva) saját, tízes számrendszer szerinti értéken veszik,
- az alapszám páratlan pozícióinak számjegyeit (jobbról balra haladva) megszorozzák 2-vel,
- ekkor összeadják a páratlan pozíciók összegét a páros pozíciók összegével,
- megtartják az így kapott részösszeg utolsó számjegyét,
- az utolsó számjegy értéke és a 10 közötti különbség alkotja az ellenőrző számjegyet; amennyiben az utolsó számjegy értéke nulla, akkor az ellenőrző számjegy is nulla.

Példák

1 – Legyen az alapszám	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Szorzó tényező	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Összeg: $6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52$

Az összeg utolsó számjegye 2.

Az ellenőrző számjegy ezért 8, és így a 33 84 4796 100 - 8 regisztrációs szám lesz az alapszámjegy.

2 – Legyen az alapszám	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Szorzó tényező	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Összeg: $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

Az összeg utolsó számjegye 0.

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

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

A harmadik országokra vonatkozó információk csak tájékoztató jellegűek.

Ország	Betűrendes ország kód (!)	Numerikus ország kód	Ország	Betűrendes ország kód (!)	Numerikus ország kód
Albánia	AL	41	Bulgária	BG	52
Algéria	DZ	92	Kína	RC	33
Örményország	AM	58	Horvátország	HR	78
Ausztria	A	81	Kuba	CU (!)	40
Azerbajdzsán	AZ	57	Ciprus	CY	
Belarusz	BY	21	Cseh Köztársaság	CZ	54
Belgium	B	88	Dánia	DK	86
Bosznia-Hercegovina	BIH	49	Egyiptom	ET	90

Ország	Betűrendes ország kód ⁽¹⁾	Numerikus ország kód
Észtország	EST	26
Finnország	FIN	10
Franciaország	F	87
Grúzia	GE	28
Németország	D	80
Görögország	GR	73
Magyarország	H	55
Irán	IR	96
Irak	IRQ ⁽¹⁾	99
Írország	IRL	60
Izrael	IL	95
Olaszország	I	83
Japán	J	42
Kazahsztán	KZ	27
Kirgizisztán	KS	59
Lettország	LV	25
Libanon	RL	98
Liechtenstein	FL	
Litvánia	LT	24
Luxemburg	L	82
Macedónia	MK	65
Málta	M	
Moldova	MD ⁽¹⁾	23
Monaco	MC	
Mongólia	MGL	31

Ország	Betűrendes ország kód ⁽¹⁾	Numerikus ország kód
Montenegró	ME	62
Marokkó	MA	93
Hollandia	NL	84
Észak-Korea	PRK ⁽¹⁾	30
Norvégia	N	76
Lengyelország	PL	51
Portugália	P	94
Románia	RO	53
Oroszország	RUS	20
Szerbia	SRB	72
Szlovákia	SK	56
Szlovénia	SLO	79
Dél-Korea	ROK	61
Spanyolország	E	71
Svédország	SE	74
Svájc	CH	85
Szíria	SYR	97
Tadzsikisztán	TJ	66
Tunézia	TN	91
Törökország	TR	75
Türkmenisztán	TM	67
Ukrajna	UA	22
Egyesült Királyság	GB	70
Üzbegisztán	UZ	29
Vietnam	VN ⁽¹⁾	32

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

5. RÉSZ – A KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRTHATÓSÁGI KÉPESSÉG BETŰJELE

„TEN”: Olyan jármű, amely:

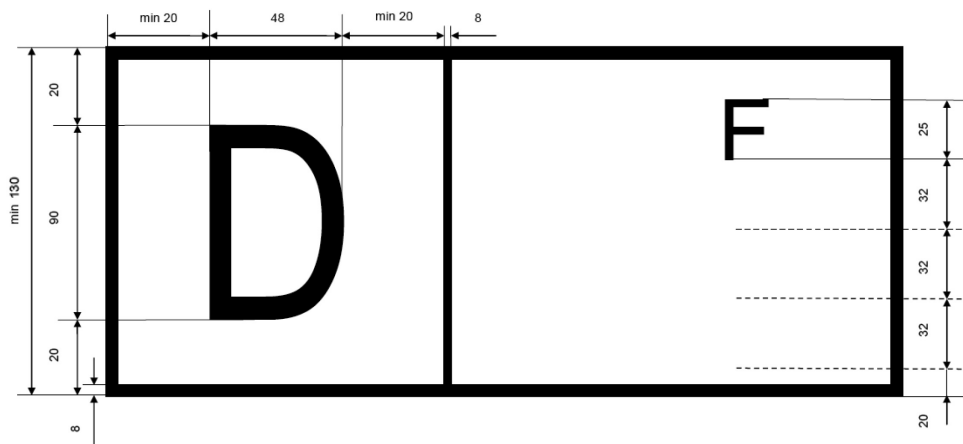
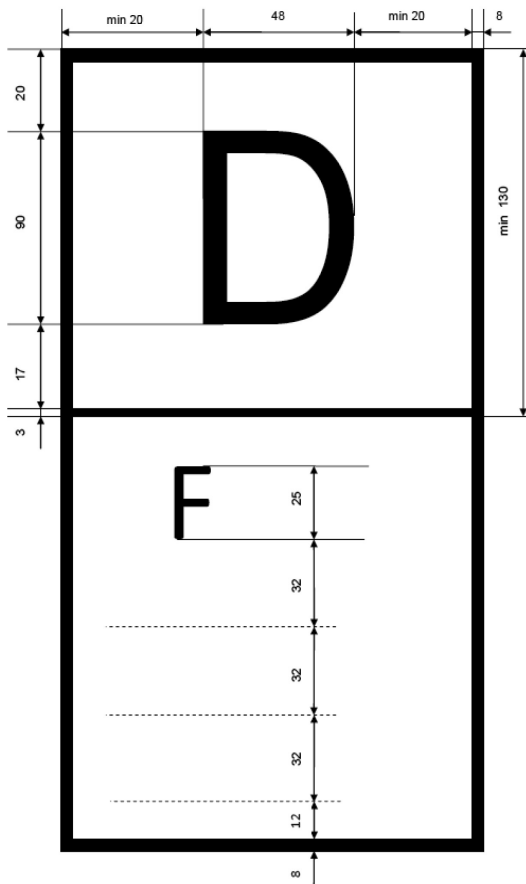
- teljesíti az összes vonatkozó, az üzembe helyezés időpontjában hatályos ÁME előírásait, és rendelkezik a 2008/87/EK irányelv 22. cikke (1) bekezdése szerinti üzembe helyezési engedéllyel; valamint
- rendelkezik az összes tagállamban érvényes, a 2008/57/EK irányelv 23. cikke (1) bekezdése szerinti engedéllyel.

„PPV/PPW”: A PPV/PPW megállapodásnak megfelelő kocsik (az OSZZSD államokon belül)

(eredeti: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении); PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Megjegyzések:

- a) A TEN jelöléssel ellátott járművek a P. függelék 6. részében meghatározott járműszám első számjegyének 0–3 értékeinek felelnek meg.
- b) Azokat a járműveket, amelyek nem rendelkeznek az összes tagállamra érvényes üzembe helyezési engedéllyel, az engedélyezett tagállamokat feltüntető jelzéssel kell ellátni. Az engedélyező tagállamok felsorolását a következő rajzok valamelyikén jelölt módon kell feltüntetni, ahol D jelöli az első engedélyt kiadó tagállamot (a példában Németország), és F jelöli a második engedélyt kiadó tagállamot (a példában Franciaország). A tagállamok kódjának feltüntetését a 4. részzel összhangban kell elvégezni. Ez kiterjedhet az ÁME előírásait teljesítő és nem teljesítő járművekre egyaránt. Ezek a járművek a 6. részben meghatározott járműszám első számjegye 4–8 értékeinek felelnek meg.



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

		2. számjegy		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. számjegy		
		1. számjegy													1. számjegy	
			Nyomtáv	rögzített vagy változó	rögzített	változó	rögzített	változó	rögzített	változó	rögzített	változó	rögzített vagy változó	Nyomtáv		
TEN ^(a) és/vagy COTIF ^(b) és/vagy PPV/PPW	0	tengellyel	Nem használható	TEN ^(a) és/vagy COTIF kocsik	nem használható ^(d)								PPV/PPW kocsik (változó nyomtáv)	tengellyel	0	
	1	forgóvázzal			forgóvázzal	1										
TEN ^(a) és/vagy COTIF ^(b) és/vagy PPV/PPW	2	tengellyel	TEN ^(a) és/vagy COTIF kocsik								PPV/PPW kocsik (rögzített nyomtáv)	tengellyel	2			
	3	forgóvázzal	forgóvázzal	3												
Egyéb kocsik	4	tengellyel ^(c)	A kapcsolódó kocsik karbantartása	Egyéb kocsik								Műszaki jellemzőik miatt speciális számozással rendelkező kocsik, melyeket az EU-n kívül helyeztek üzembe	tengellyel	4		
	8	forgóvázzal ^(c)		forgóvázzal	8											
		Forgalom	Belföldi vagy nemzetközi forgalom speciális megállapodással													
		2. számjegy		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2. számjegy		
		1. számjegy													1. számjegy	

^(a) A TEN-jelzés viselésére engedélyt kapott kocsik, lásd az 5. részt.

^(b) Beleértve azokat a kocsikat is, amelyek az érvényes szabályozás alapján a jelen táblázatban meghatározott számokat viselik. COTIF: az üzembe helyezés időpontjában hatályos COTIF-előírásoknak megfelelő jármű.

^(c) Rögzített vagy változó nyomtáv.

^(d) Az 1. kategóriájú (állandó hőmérsékletű) kocsik kivételével, nem használható az üzembe helyezett új járművek esetében.

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

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

^(a) A vonatkozó ÁME-knek való megfelelés, lásd a P. függelék 5. részét.

^(b) Beleértve azokat a kocsikat is, amelyek az érvényes szabályozás alapján a jelen táblázatban meghatározott számokat viselik. COTIF: az üzembe helyezés időpontjában hatályos COTIF-előírásoknak megfelelő jármű.

^(c) A már üzembe helyezett rögzített nyomtávú (56) és az állítható nyomtávú (66) kocsik kivételével, nem használandó az új kocsikra vonatkozóan.

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

Az első számjegy a „9”.

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

Kód	A jármű általános típusa
0	Vegyes
1	Villanymozdony
2	Dízelmotdony
3	Elektromos többrészes egység (nagy sebességű) [motorkocsi vagy vontatott kocsi]
4	Elektromos többrészes egység (nagy sebességű kivételével) [motorkocsi vagy vontatott kocsi]
5	Dízel többrészes egység [motorkocsi vagy vontatott kocsi]
6	Speciális vontatott kocsi
7	Elektromos tolatókocsi
8	Dízel tolatókocsi
9	Speciális jármű

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

Ez a függelék a kocsi fő műszaki jellemzőihez kapcsolódó számjegyes jelzést tartalmazza és az ERA honlapján (<http://www.era.europa.eu>) teszik közzé.

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

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

A 10. részt közzéteszik az ERA honlapján (<http://www.era.europa.eu>).

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

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

A 11. részt közzéteszik az ERA honlapján (<http://www.era.europa.eu>).

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

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

A 12. részt közzéteszik az ERA honlapján (<http://www.era.europa.eu>).

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

13. RÉSZ – A VONTATOTT SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ KOCSIK BETŰJELEI

A 13. részt közzéteszik az ERA honlapján (<http://www.era.europa.eu>).

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

14. RÉSZ – A SPECIÁLIS JÁRMŰVEK BETŰJELEI

Törölve

Q. függelék

Használaton kívül

R. függelék

Használaton kívül

S. függelék

Használaton kívül

T. függelék

FÉKTELJESÍTMÉNY**A. A PÁLYAHÁLÓZAT-MŰKÖDTETŐ SZEREPE**

A pályahálózat-működtető tájékoztatja a vasúttársaságot az egyes útvonalakra előírt fékteljesítményről és az útvonal egyedi jellemzőiről. A pályahálózat-működtető gondoskodik róla, hogy az előírt fékteljesítmény tartalmazza az útvonal egyedi jellemzőinek és a pálya menti tényezők által indokolt eltérések hatását.

Az előírt fékteljesítményt elvileg féksúlyszázalékban kell kifejezni, kivéve ha a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság más mértékegységben állapodtak meg a fékteljesítmény kifejezésére (pl. féksúly tonnában, fékerő, lassulási érték, lassítási profil).

A vonatszerelvények és a rögzített vonatösszeállítások esetében a pályahálózat-működtető a fékteljesítményre vonatkozó követelményeket lassulási értékekben adja meg, amennyiben azt a vasúttársaság kéri.

B. A VASÚTTÁRSASÁG SZEREPE

A vasúttársaság gondoskodik arról, hogy minden vonat teljesítse vagy túllépje a pályahálózat-működtető által előírt fékteljesítményt. Ezért a vasúttársaság a vonat összeállításának figyelembevételével számítja ki a vonat fékteljesítményét.

A vasúttársaságnak figyelembe kell vennie a járműnek vagy vonatszerelvénynek az üzembe helyezés időpontjában meghatározott fékteljesítményét. A járműtől függő eltéréseket, mint a fékek megbízhatóságát és hozzáférhetőségét is tekintetbe kell venni. A vasúttársaságnak továbbá figyelembe kell vennie az útvonaljellemzőkre vonatkozó információkat, amelyek befolyásolhatják a vonat működését a fékteljesítménynek a vonat megállításához és rögzítéséhez szükséges beállításakor.

Az adott vonat (vonatösszetétel, fék hozzáférhetősége, fékbeállítások) ellenőrzéséből eredő fékteljesítményt bemeneti értéként használják bármely, a vonatra később alkalmazandó működési előíráshoz.

C. NEM KIELÉGÍTŐ FÉKTELJESÍTMÉNY

A pályahálózat-működtető előírásokat hoz létre arra az esetre, ha a vonat nem éri el az előírt fékteljesítményt, és ezeket az előírásokat hozzáférhetővé teszi a vasúttársaságok számára.

Amennyiben a vonat nem éri el a vonat által megteendő útvonalhoz megkívánt fékteljesítményt, a vasúttársaságnak be kell tartania az ebből eredő korlátozásokat, mint például a sebességkorlátozást.

U. függelék

A NYITOTT KÉRDÉSEK FELSOROLÁSA

B. FÜGGELÉK (LÁSD A JELEN ÁME 4.4. PONTJÁT)

A következetes működtetés lehetővé tevő egyéb szabályok

4.2.2.1.3.3. PONT

A tagállamok közötti határokon nem áthaladó tehervonatok

V. függelék

Használaton kívül

W. függelék

GLOSSZÁRIUM

A glosszáriumban található fogalom meghatározások az itt szereplő fogalmaknak a hagyományos vasúti rendszerre vonatkozó OPE ÁME-ben történő felhasználására vonatkoznak.

Kifejezés	Meghatározás
Baleset	A 2004/49/EK irányelv 3. cikkének fogalom meghatározása szerint.
Vonatközlekedés engedélyezése	A jelzőállító központok, vontatási áramellátási központok vezérlőtermeinek és a forgalomirányító központok vonatok mozgását engedélyező berendezéseinek működtetése. Ez nem tartalmazza a vasútvállalat azon személyzetét, akik a vonat személyzete és a járművek kezeléséért (üzemeltetés) felelősek.
Képesség	Az elvégzett feladat biztonságos és megbízható elvégzéséhez szükséges képesítés vagy tapasztalat. A tapasztalat képzés során is megszerezhető.
Veszélyes áruk	A veszélyes áruk szárazföldi szállításáról szóló, 2008. szeptember 24-i 2008/68/EK irányelv szerint.
Korlátozott üzemmód	Olyan, nem tervezett eseményből eredő működés, amely megakadályozza a vasúti szolgáltatások normál végzését.
Indítás	Lásd: Vonatok indítása.
Vezető	A 2007/59/EK irányelv 3. cikkének fogalom meghatározása szerint.
Rendkívüli küldemények	Vasúti járművön szállított olyan rakomány, például konténer, cserefelépítmény vagy más, amely esetében a vasúti jármű mérete vagy a tengelyterhelés speciális engedélyt tesz szükségessé a továbbítás és/vagy a speciális közlekedési feltételek alkalmazása esetén az egész útra vonatkozóan.
Egészségvédelmi és biztonsági feltételek	Ezen ÁME alkalmazásában ez csak az alrendszer megfelelő elemeinek működtetéséhez szükséges orvosi és pszichológiai képesítésekre vonatkozik.
Hőnfutott csapágó	A maximális tervezési hőmérsékletet túllépő tengelycsapágó.
Esemény	A 2004/49/EK irányelv 3. cikkének fogalom meghatározása szerint.
A vonat hossza	Az összes jármű ütközők közötti hossza, beleértve a mozdonyokat is.
Munkanyelv	A pályavasút által a napi üzemelés közben a pályavasút és a vasútvállalat személyzete közötti üzemeltetéssel vagy biztonsággal kapcsolatos üzenetek váltására használt, valamint a Hálózati Üzletszabályzatban közzétett egy vagy több nyelv.
Személyhajó	A vasúti járművön utazó vagy a vonat útja előtt vagy után azon tartózkodó személy (a vonattal kapcsolatos meghatározott feladatokat teljesítő alkalmazott kivételével).
Teljesítményfigyelés	A vonatközlekedés és az infrastruktúra teljesítményének módszeres figyelése és rögzítése mindkettő teljesítményének javítása érdekében.
Képzettség	A feladatra való fizikai és pszichológiai alkalmasság a szükséges tudással együtt.
Valós idejű	Meghatározott eseményekkel (például állomásra való megérkezéssel, állomáson való áthaladással vagy állomásról való elindulással) kapcsolatos információk cseréjének vagy feldolgozásának képessége azok megtörténtének idejében.
Jelentési pont	A vonat menetrendjének olyan pontja, ahol kötelező jelenteni az érkezési, indulási vagy áthaladási időt.
Útvonal	A vasútvonal egy vagy több adott szakasza.

Kifejezés	Meghatározás
Biztonsági szempontból kritikus munka	A személyzet által valamely jármű mozgásainak ellenőrzésekor vagy befolyásolásakor elvégzett olyan munka, amely érintheti személyek egészségét és biztonságát.
A személyi állomány	A vasútállomás, a pályavasút vagy azok alvállalkozóinak olyan alkalmazottai, akik az ezen ÁME-ben meghatározott feladatokat végzik.
Megállás helye	A vonat menetrendjében azonosított hely, ahol a vonatnak terv szerint meg kell állnia, általában egy bizonyos tevékenység elvégzése, például utasok fel- és leszállása érdekében.
Ütemterv	A vonat(ok) adott útvonalon való közlekedési tervének részleteit tartalmazó dokumentum vagy rendszer.
Időmérő pont	A vonat menetrendjében azonosított olyan hely, amelyhez konkrét időadat kapcsolódik. Ez lehet érkezési idő, indulási idő vagy – amennyiben a vonatnak nem kell megállnia az adott helyen – áthaladási idő.
Vontatójármű	Olyan meghajtással rendelkező jármű, amely képes mozgatni saját magát és a hozzá csatlakoztatott más járműveket.
Vonat	A vonat egy vagy több vontatójármű, a hozzá csatlakoztatott vasúti járművekkel vagy azok nélkül, amely elérhető vonatadatokkal rendelkezik, és a két vagy több meghatározott pont között közlekedik.
Vonatok indítása	Annak jelzése a vonatot vezető személy számára, hogy az állomással vagy a vontatási telephellyel kapcsolatos minden tevékenység befejeződött, és hogy a felelős személyzet részéről a vonat továbbhaladási engedélyt kapott.
Vonatszemélyzet	A vonaton szolgálatot teljesítő személyzet azon tagjai, akiket a vasúttársaság alkalmaznak nyilvánított és kijelölt a vonat biztonságával kapcsolatos meghatározott feladatok ellátására, például a mozdonyvezető vagy az őr.
Vonat előkészítése	Annak biztosítása, hogy a vonat az üzem megkezdéséhez alkalmas állapotban van, hogy a vonat berendezései megfelelően használhatók, és hogy a vonat megfelel a kijelölt útvonalnak. A vonat előkészítése a vonat közlekedésének megkezdése előtt elvégzett műszaki ellenőrzéseket is jelenti.

Rövidítés	Magyarázat
AC	Váltakozó áram
CCS	Ellenőrző, irányító és jelző (alrendszer)
CEN	Európai Szabványügyi Bizottság (Comité Européen de Normalisation)
COTIF	Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires)
CR	Hagyományos vasút
dB	Decibel
DC	Egyenáram
DMI	Vezető és gép közötti interfész (vezetői felhasználói felület)
EK	Európai Közösség
EKG	Elektrokardiogram
EIRENE	Integrált európai vasúti rádióhálózat

Rövidítés	Magyarázat
EN	Európai szabvány
Energia	Energiaügy
ERA	Európai Vasúti Ügynökség
ERTMS	Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer
ETCS	Európai Vonatbefolyásoló Rendszer
EU	Európai Unió
FRS	Funkcionális követelmények specifikációi
GSM-R	Globális Mobil Kommunikációs Rendszer – Vasút
HABD	Hőnfutásjelző
Hz	Hertz
PM	Pályahálózat-működtető
INF	Infrastruktúra
OPE	Forgalmi szolgálat és forgalmirányítás
OSJD	Vasúti Együtműködés Szervezete
PPV/PPW	A nemzetközi személy- és teherforgalomban közlekedő kocsik használatára vonatkozó előírások (a „Prawila Polzowaniiia Wagonami w mejdunarodnom soobqeni” orosz kifejezés rövidítése)
RST	Vasúti járművek
VV	Vasúttársaság
SMS	Biztonsági irányítási rendszer
SPAD	Jelző meghaladási veszély
SRS	Rendszerkövetelmény-előírás
TAF	Árufuvarozási telematikai alkalmazások
TEN	Transzeurópai hálózat
ÁME	Átjárhatósági műszaki előírások
UIC	Nemzetközi Vasútegyet (Union Internationale des Chemins de fer)
VKM	Üzembentartói jelzés