

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

L 64

Magyar nyelvű kiadás

Jogszabályok

51. évfolyam

2008. március 7.

Tartalom

II Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező

HATÁROZATOK

Bizottság

2008/163/EK:

- ★ A Bizottság határozata (2007. december 20.) a hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerben a „vasúti alagutak biztonságával” kapcsolatban elfogadott kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól (az értesítés a C(2007) 6450. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 1

2008/164/EK:

- ★ A Bizottság határozata (2007. december 21.) a hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerben a „mozgáskorlátozott személyekkel” kapcsolatos kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól (az értesítés a C(2007) 6633. számú dokumentummal történt) 72

Ár: 34 EUR

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg

HU

Azok a jogi aktusok, amelyek címe normál szedéssel jelenik meg, a mezőgazdasági ügyek napi intézésére vonatkoznak, és rendszerint csak korlátozott ideig maradnak hatályban.

Valamennyi más jogszabály címét vastagon szedik, és előtte csillag szerepel.

II

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

HATÁROZATOK

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2007. december 20.)

a hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerben a „vasúti alagutak biztonságával” kapcsolatban elfogadott kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól

(az értesítés a C(2007) 6450. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/163/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

Európai Szövetsége (AEIF) által kidolgozott ÁME-tervezet megléte.

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽¹⁾ és különösen annak 6. cikke (1) bekezdésére,

(3) A 2001/16/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdésével összhangban az AEIF megbízást kapott a „vasúti alagutak biztonságára” vonatkozó ÁME-tervezet kidolgozására.

tekintettel a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 1996. július 23-i 96/48/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽²⁾ és különösen annak 6. cikke (1) bekezdésére,

(4) Az ÁME-tervezetet a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 96/48/EK irányelv által létrehozott és a 2001/16/EK irányelv 21. cikkében említett bizottság vizsgálta meg.

mivel:

(1) A 2001/16/EK irányelv 5. cikke (1) bekezdésével, valamint a 96/48/EK irányelv 5. cikke (1) bekezdésével összhangban minden alrendszerre vonatkozik egy ÁME. Szükség esetén egy alrendszerre több ÁME is vonatkozhat, és egy ÁME több alrendszerre is vonatkozhat. Az ÁME kidolgozásával, illetve felülvizsgálatával kapcsolatos döntéshez és annak műszaki és területi hatályának megválasztásához a 2001/16/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdése és a 96/48/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdése szerinti megbízás szükséges.

(5) A 2001/16/EK irányelv, a 96/48/EK irányelv és az ÁME-k a felújításokra vonatkoznak, de a karbantartással összefüggő alkatrészcserekre nem. A tagállamokat azonban arra biztatják, hogy amikor módjukban áll, és ahol a karbantartással összefüggő munka mértéke indokoltá teszi, alkalmazzák az ÁME-ket a karbantartással összefüggő alkatrészcserekre.

(2) Az ÁME létrehozásának első lépése a közös képviseleti testületnek kinevezett Vasutak Kölcsönös Átjárhatóságának

(6) Jelenlegi változatában az ÁME nem foglalkozik teljes mértékben valamennyi alapvető követelménnyel. A 2001/16/EK irányelv 17. cikkével, valamint a 96/48/EK irányelv 17. cikkével összhangban azokat a technikai részleteket, amelyekre itt nem térnek ki, „nyitott kérdésként” azonosítják ezen ÁME C. mellékletében.

⁽¹⁾ HL L 110., 2001.4.20., 1. o. A legutóbb a 2007/32/EK irányelvvel (HL L 141., 2007.6.2) módosított irányelv.

⁽²⁾ HL L 235., 1996.9.17., 6. o. A legutóbb a 2007/32/EK irányelvvel módosított irányelv.

- (7) A 2001/16/EK irányelv 17. cikkével, valamint a 96/48/EK irányelv 17. cikkével összhangban az egyes tagállamoknak tájékoztatniuk kell a többi tagállamot és a Bizottságot az ilyen „nyitott kérdésekkel” kapcsolatos alapvető követelmények megvalósítására alkalmazott nemzeti műszaki szabályokról, valamint az általuk a megfelelőség- vagy az alkalmazhatóság-értékelési eljárások végrehajtására, valamint az alrendszerre – a 2001/16/EK irányelv 16. cikkének (2) bekezdése szerinti – kölcsönös átjárhatóságának igazolására alkalmazott ellenőrzési eljárás végrehajtása érdekében kinevezett testületekről. Ez utóbbi célból a tagállamoknak lehetőség szerint alkalmazniuk kell a 2001/16/EK és a 96/48/EK irányelvben előírt elveket és feltételeket. A tagállamok lehetőség szerint igénybe kell vegyék a 2001/16/EK irányelv 20. cikke, valamint a 96/48/EK irányelv 20. cikke alapján bejelentett szervezeteket. A Bizottságnak el kell végeznie a tagállamok által a nemzeti szabályok, eljárások, az eljárások végrehajtásáért felelős testületek és az ilyen eljárások időtartama formájában továbbított adatok elemzését, és adott esetben meg kell vitatniuk a bizottsággal, hogy szükség van-e bármilyen intézkedés elfogadására.
- (8) A szóban forgó ÁME nem írhatja elő különleges technológiák vagy műszaki megoldások alkalmazását, kivéve, ha az a hagyományos transzeurópai vasúti hálózat kölcsönös átjárhatósága érdekében feltétlenül szükséges.
- (9) Az ÁME a vonatkozó tervezet előkészítésekor elérhető legjobb szakmai ismereten alapul. A technológia, az üzemeltetési, a biztonsági vagy a társadalmi követelmények fejlődése szükségessé teheti az ÁME módosítását vagy kiegészítését. Adott esetben a 2001/16/EK irányelv 6. cikkének (3) bekezdésével, vagy a 96/48/EK irányelv 6. cikkének (3) bekezdésével összhangban felülvizsgálati vagy korszerűsítési eljárást kell kezdeményezni.
- (10) Az innováció előmozdítása és a megszerzett tapasztalatok figyelembe vétele érdekében a csatolt ÁME-t rendszeres időközönként időszakos felülvizsgálatnak kell alávetni.
- (11) Innovatív megoldási javaslatok esetén a gyártónak vagy a szerződő szervnek ismertetnie kell az ÁME vonatkozó szakaszától való eltérést. Az Európai Vasúti Ügynökség véglegesíti a megoldás megfelelő funkcionális és az interfészekre vonatkozó előírásait, valamint kialakítja az értékelési módszereket.
- (12) A megbízás azt igényelte, hogy a „vasúti alagutak biztonságára” vonatkozó ÁME tartalmazza az alagutakban történő balesetek és események megelőzését és enyhítését, különösen a tűz miatti kockázatok terén. Ebben az összefüggésben az összes vonatkozó potenciális kockázattal foglalkozni kellett, ideértve a kisiklással, az ütközéssel, a tűzzel és a veszélyes anyagok felszabadulásával járókat is. Ezeket a célkitűzéseket és kockázatokat azonban csak annyiban veszik figyelembe, amennyiben hatással vannak az irányelvekben leírt alrendszerre, és ha az ennek eredményeként létrejövő előírások összekapcsolhatók az irányelv vonatkozó alapvető követelményeivel. Várható volt, hogy több alrendszer is figyelembe kell venni, főleg a következőket: infrastruktúra, járművek, üzemeltetés és forgalomirányítás, karbantartás – az irányelvek II. mellékletében leírtak szerint.
- (13) Az UIC (Nemzetközi Vasútegyet) és az UNECE (ENSZ-EGB, az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága) vasútialagút-szakértői a 2000 és 2003 közötti időszakban értékelték és összeállították az új és meglévő alagutak biztonságának biztosítására Európában jelenleg alkalmazott legjobb intézkedéseket. A 2003 és 2005 közötti időszakban az ÁME-munkacsoportban a pályahálózat-működtetők, a vasúti társaságok és a járműgyártók részéről összegyűlt szakértők és tudósok a jelen ajánlások alapján megkezdték a legjobb gyakorlatok kiválasztását. Az UIC és az UNECE szakértőihez hasonlóan az AEIF szakértői is azon a véleményen voltak, hogy a vasutak erőssége a balesetek megelőzésében rejlik. A megelőző intézkedések általában költséghatékonyabbak, mint az enyhítő vagy mentési intézkedések. Az önmentési és mentési intézkedésekkel kiegészített megelőző és enyhítő jellegű intézkedések kombinálása szolgálja legjobban az ésszerű költséggel elért optimális biztonság célját.
- (14) Az alapul szolgáló 96/48/EK és 2001/16/EK irányelvek fő célkitűzése a kölcsönös átjárhatóság. A cél a jelenleg érvényben lévő biztonsági intézkedések és műszaki szabályok harmonizálása volt, amelynek révén elérhetővé válik a kölcsönös átjárhatóság, és hasonló biztonsággal kapcsolatos felfogásról és biztonsági intézkedésekről lehet gondoskodni minden utas számára egész Európában. Emellett az ezen (és a járművekről szóló) ÁME-nek megfelelő vonatoknak általában lehetővé kell tenni a transzeurópai hálózat összes alagútjába való belépést.
- (15) A Közösség vasúti rendszerének biztonsági szintjei általában véve magasak, különösen a közúti közlekedéshez viszonyítva. Az alagutak statisztikai szempontból biztonságosabbak, mint a hálózat többi eleme. Fontos azonban, hogy a biztonságot legalábbis fenntartsák a jelenlegi vasútszerkezetátalakítási fázis során, amely elkülöníti a korábban integrált vasúttársaságok funkcióit, és az önszabályozás felől még inkább a közszabályozás felé mozdítja el a vasúti ágazatot. Ez volt a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrapotencia elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló 2004/49/EK irányelv⁽³⁾ fő szerepe: tovább kell javítani a biztonságot, ahol az ésszerűen megvalósítható, figyelembe véve a vasúti közlekedés versenyképességét.
- (16) Ezen ÁME célkitűzése az volt, hogy harmonizált és költséghatékony intézkedések felé irányítsa az alagutak biztonságával kapcsolatos műszaki haladást; ezeknek – amennyire az ésszerűen megvalósítható – azonosnak kell lenniük egész Európában.

(3) HL L 164., 2004.4.30., 44. o.

(17) Ez az ÁME a kisforgalmú vidéki és a városi területek szívében lévő, sok vonatot és utast kiszolgáló alagutakra vonatkozik. Csak minimumkövetelményeket ír elő. Az ÁME alkalmazása önmagában még nem garantálja a biztonságos üzembe helyezést és működést. A biztonsági munkálatokban részt vevő felek együttműködnek a szóban forgó alagút megfelelő biztonsági szintjének megvalósítása érdekében ezen ÁME és a kölcsönös átjárhatóságra vonatkozó irányelvek rendelkezéseivel összhangban. A tagállamokat kéri, hogy amikor új alagutat nyitnak meg, vagy amikor a meglévő alagutakat az átjárhatóságra felkészített vonatok használják, vizsgálják meg, hogy a helyi körülmények (a forgalom típusát és sűrűségét is ideértve) szükségessé tesznek-e további intézkedéseket az ezen ÁME-ben meghatározottakon kívül. Ezt kockázatelemzéssel vagy bármilyen más, fejlett technológiát alkalmazó módszerrel tudják megtenni. Ez a vizsgálat részét képezi a vasútbiztonsági irányelv 10. cikkében előírt biztonsági tanúsítási és 11. cikkében előírt engedélyezési eljárásnak.

(18) Néhány tagállamban már olyan biztonsági intézkedések vannak hatályban, amelyek az ezen ÁME által előírtaknál nagyobb fokú biztonságot igényelnek. Az ilyen meglévő szabályokat a vasúti biztonságról szóló irányelv 8. cikkének összefüggésében kell figyelembe venni. Emellett ugyanazon irányelv 4. cikkével összhangban a tagállamoknak általában véve biztosítaniuk kell a vasúti biztonság fenntartását és – ahol az ésszerűen megvalósítható – folyamatos fejlesztését, figyelembe véve a közösségi joganyag fejlődését, illetve a műszaki és tudományos haladást, és elsőbbséget biztosítva a súlyos balesetek megelőzésének.

(19) A tagállamok megkövetelhetnek szigorúbb intézkedéseket egyes speciális helyzetekre vonatkozóan, amennyiben az ilyen intézkedések nem gátolják a kölcsönös átjárhatóságot. A vasúti biztonságról szóló irányelv 8. cikke és ezen ÁME 1.1.6. pontja biztosítja ezt a lehetőséget. Az ilyen szigorúbb követelményeket forgatókönyv- és kockázatelemzésre lehet alapozni, és azok az infrastruktúra, az energia és az üzemeltetés alrendszereket érinthetik. A tagállamoktól elvárják, hogy a vasút gazdasági életképességének figyelembe vételével, valamint az érintett pályahálózat-működtetővel, a vasúti társaságokkal és a mentőszolgálatokkal való konzultációt követően mérlegeljék az ilyen magasabb szintű követelményeket.

(20) Az alagutak és a vonatok esetében megteendő intézkedések meghatározásához csak korlátozott számú balesettípust azonosítottak. Ezeknek megfelelő intézkedéseket határoztak meg, amelyek megszüntetik vagy jelentősen csökkentik az ilyen típusú balesetekből eredő kockázatot. Ezeket a megelőzés, enyhítés, evakuálás és mentés kategóriákban dolgozták ki. Ezen ÁME D. melléklete bemutatja a balesettípusok és az intézkedések közötti kvalitatív kapcsolatot, és jelzi, mely intézkedések foglalkoznak a

balesettípusok egyes osztályaival. Következésképp az ÁME alkalmazása nem garantálja a halálos kimenetelű szerencsétlenségek kockázatának megszűnését.

(21) A mentőszolgálatok szerepét és felelősségét a nemzeti hatóságok jogosultak meghatározni. Az ezen ÁME-ben a mentés terén meghatározott intézkedések azon a feltevésen alapulnak, hogy az alagúti balesetek során beavatkozó mentőszolgálatok feladata az élet védelme, nem pedig az anyagi értékek – például járművek vagy szerkezetek – megóvása. Ezen ÁME részletesebben meghatározza a mentőszolgálatoktól az egyes balesettípusok esetén elvárt feladatokat.

(22) E határozat rendelkezései összhangban vannak a 96/48/EK tanácsi irányelv 21. cikke által létrehozott bizottság véleményével.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Bizottság elfogadja a 2001/16/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett hagyományos transzeurópai vasúti rendszerben, valamint a 96/48/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer „vasúti alagútjainak biztonságára” vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokat (ÁME).

Az ÁME-t e határozat melléklete tartalmazza.

Az ÁME teljes mértékben alkalmazandó a 2001/16/EK irányelv I. mellékletében meghatározott hagyományos és a 96/48/EK irányelv I. mellékletében meghatározott nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerre e határozat 2. cikkének figyelembe vételével.

2. cikk

1. Az ÁME C. mellékletében „nyitott kérdésként” felsorolt pontok tekintetében a 96/48/EK irányelv 16. cikkének (2) bekezdése és a 2001/16/EK irányelv 16. cikkének (2) bekezdése értelmében a kölcsönös átjárhatóság hitelesítésével kapcsolatban teljesítendő feltételek azok a tagállamokban használatos alkalmazandó műszaki szabályok lesznek, amelyek az e határozatban szabályozott alrendszerek üzembe helyezését engedélyezik.

2. Az e határozatról szóló értesítést követő hat hónapon belül minden tagállam értesíti a többi tagállamot és a Bizottságot a következőkről:

- (a) az (1) bekezdésben említett alkalmazandó műszaki szabályok jegyzéke;
- (b) a megfelelőség-értékelési és ellenőrzési eljárások, amelyeket e szabályok alkalmazása során kell alkalmazni;

(c) a megfelelőség-értékelési és ellenőrzési eljárások végrehajtására kijelölt szervezetek.

4. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2007. december 20-án/én.

3. cikk

A Bizottság részéről,

Jacques BARROT

a Bizottság alelnöke

Ezt a határozatot 2008. július 1-jétől kell alkalmazni.

MELLÉKLET

A HAGYOMÁNYOS TRANSZEURÓPAI VASÚTI RENDSZER KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGÁRÓL SZÓLÓ 2001/16/EK IRÁNYELV

A NAGYSEBESSÉGŰ TRANSZEURÓPAI VASÚTI RENDSZER KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGÁRÓL SZÓLÓ 96/48/EK IRÁNYELV

AZ ÁTJÁRHATÓSÁGI MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK TERVEZETE

Alrendszerek: „Infrastruktúra”, „Energia”, „Üzemeltetés és forgalomirányítás”, „Ellenőrző-irányító és jelző” és „Járművek”

Szempontról: „A vasúti alagutak biztonsága”

1.	BEVEZETÉS	10
1.1.	Műszaki hatály	10
1.1.1.	Az alagutak biztonsága az általános biztonság részeként	10
1.1.2.	Az alagutak hossza	10
1.1.3.	A személyszállító járművekre vonatkozó tűzbiztonsági kategóriák	10
1.1.3.1.	Legfeljebb 5 km hosszúságú alagutakban engedélyezett járművek	11
1.1.3.2.	Valamennyi alagútban engedélyezett járművek	11
1.1.3.3.	Föld alatti állomásokkal rendelkező alagutakban engedélyezett járművek	11
1.1.4.	Föld alatti állomások	11
1.1.5.	Veszélyes áruk	11
1.1.6.	A tagállamokban érvényes különleges biztonsági követelmények	11
1.1.7.	Kockázati kör és ezen ÁME hatálya alá nem tartozó kockázatok	11
1.2.	Területi hatály	12
1.3.	Ezen ÁME tartalma	12
2.	A SZEMPONT/HATÁLY MEGHATÁROZÁSA	12
2.1.	Általános tudnivalók	12
2.2.	A kockázati forgatókönyvek	13
2.2.1.	„Forró” események: tűz, robbanást követő tűz, mérgező füst vagy gázok kibocsátása	14
2.2.2.	„Hideg” események: ütközés, kisiklás.	14
2.2.3.	Hosszú ideig tartó megállás	14
2.2.4.	Kivételek	14
2.3.	A mentőszolgálatok szerepe	14
3.	ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK	15
3.1.	A 2001/16/EK irányelvben rögzített alapvető követelmények	15
3.2.	Az alagút biztonságával kapcsolatos részletes alapvető követelmények	15
4.	AZ ALRENDSZER JELLEMZÉSE	16
4.1.	Bevezetés	16

4.2.	Az alrendszerek működési és műszaki előírásai	17
4.2.1.	Az előírások áttekintése	17
4.2.2.	Infrastruktúra alrendszer	19
4.2.2.1.	Váltók és kereszteződések telepítése	19
4.2.2.2.	Vészkijáratokhoz és géptermekekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása	19
4.2.2.3.	Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények	19
4.2.2.4.	Építőanyagokra vonatkozó tűzbiztonsági követelmények	20
4.2.2.5.	Tűzjelzés	20
4.2.2.6.	Balesetnél használandó önmentő, evakuálási és mentési eszközök	20
4.2.2.6.1.	A biztonságos terület meghatározása	20
4.2.2.6.2.	Általános tudnivalók	20
4.2.2.6.3.	A felszínre vezető oldal- és/vagy függőleges irányú vészkijáratok	20
4.2.2.6.4.	A másik alagútba vezető átjárók	20
4.2.2.6.5.	Alternatív műszaki megoldások	20
4.2.2.7.	Menekülési gyalogjárók	21
4.2.2.8.	Menekülési útvonalakon működő vészvilágítás	21
4.2.2.9.	Menekülési jelzések	21
4.2.2.10.	Vészhelyzeti kommunikáció	22
4.2.2.11.	Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára	22
4.2.2.12.	Az alagutakon kívüli mentési területek	22
4.2.2.13.	Vízellátás	22
4.2.3.	Energia alrendszer	22
4.2.3.1.	Felső vezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása	22
4.2.3.2.	Felső vezetékek vagy áramvezető sínek földelése	22
4.2.3.3.	Áramellátás	23
4.2.3.4.	Az alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények	23
4.2.3.5.	Elektromos berendezések megbízhatósága	23
4.2.4.	Ellenőrző-irányító és jelző alrendszer	23
4.2.4.1.	Hőnfutásjelzők	23
4.2.5.	Járművek alrendszer	23
4.2.5.1.	Járművek anyagának tulajdonságai	23
4.2.5.2.	Személyszállító járműveken használandó tűzoltó készülékek	23
4.2.5.3.	Áruszállító vonatok tűzvédelme	23
4.2.5.3.1.	Működőképesség	23
4.2.5.3.2.	A vezető védelme	24
4.2.5.3.3.	Utásokat és árut vagy közúti járműveket szállító vonatok tűzvédelme	24

4.2.5.4.	Személyszállító járműveken használandó tűzvédelmi gátak	24
4.2.5.5.	Kiegészítő intézkedések személyszállító járművek működőképességének biztosítására fedélzeti tűz esetén	24
4.2.5.5.1.	Általános célkitűzések és a személyszállító vonatok számára előírt működőképesség	24
4.2.5.5.2.	Fékekre vonatkozó követelmények	24
4.2.5.5.3.	Vontatásra vonatkozó követelmények	24
4.2.5.6.	Fedélzeti tűzjelzők	24
4.2.5.7.	Vonatokon használandó kommunikációs eszközök	24
4.2.5.8.	Vészfékezés felülbírálása	24
4.2.5.9.	Vészvilágítási rendszer a vonatokon	25
4.2.5.10.	Légkondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton	25
4.2.5.11.	Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv	25
4.2.5.11.1.	Utások által használandó vészkijáratok	25
4.2.5.11.2.	Utások által használandó peronajtók	25
4.2.5.12.	Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára	25
4.3.	A kapcsolódási pontok működési és műszaki előírásai	25
4.3.1.	Általános tudnivalók	25
4.3.2.	Kapcsolódási pontok az Infrastruktúra alrendszerrel	25
4.3.2.1.	Menekülési gyalogjárók	25
4.3.2.2.	Az alagutak állapotának ellenőrzése	26
4.3.3.	Kapcsolódási pontok az Energia alrendszerrel	26
4.3.3.1.	A vontatási energiát biztosító rendszerek felosztása	26
4.3.4.	Kapcsolódási pontok az Ellenőrző-irányító és jelző alrendszerrel	26
4.3.5.	Kapcsolódási pontok az Üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerrel	26
4.3.5.1.	Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok	26
4.3.5.2.	Útvonalkönyv	26
4.3.5.3.	Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára	26
4.3.5.4.	A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége	27
4.3.6.	Kapcsolódási pontok a Járművek alrendszerrel	27
4.3.6.1.	Járművek anyagának tulajdonságai	27
4.3.6.2.	A járművekre vonatkozó egyéb előírások	27
4.3.7.	Kapcsolódási pontok a Mozgáskorlátozott személyek alrendszerrel	27
4.3.7.1.	Menekülési gyalogjárók	27
4.4.	Üzemeltetési szabályok	27
4.4.1.	A vonatok állapotának ellenőrzése és a megfelelő intézkedések meghozatala	28
4.4.1.1.	A vonat üzembe helyezése előtt	28

4.4.1.2.	A vonat üzemeltetése közben	28
4.4.1.2.1.	Biztonsággal összefüggő berendezések	28
4.4.1.2.2.	Hőnfutással kapcsolatos események	28
4.4.2.	Vészhelyzet esetén alkalmazandó szabály	28
4.4.3.	Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok	29
4.4.3.1.	Tartalom	29
4.4.3.2.	Azonosítás	29
4.4.3.3.	Gyakorlatok	29
4.4.4.	Kiszigetelési i és földelési eljárások	29
4.4.5.	Útvonalkönyv	30
4.4.6.	Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára	30
4.4.7.	Az alagutak irányító központjai közötti koordináció	30
4.5.	Karbantartási szabályok	30
4.5.1.	Az alagutak állapotának ellenőrzése	30
4.5.2.	A járművek karbantartása	30
4.5.2.1.	Személyszállító járművek	30
4.5.2.2.	Áruszállító járművek	31
4.6.	Szakmai képzések	31
4.6.1.	A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége	31
4.7.	Egészségvédelmi és biztonsági feltételek	31
4.7.1.	Önmentő eszközök	31
4.8.	Infrastruktúra- és járműnyilvántartás	31
4.8.1.	Infrastruktúra-nyilvántartás	31
4.8.2.	Járműnyilvántartás	32
5.	A KÖLCSONÖS ÁTJÁRTHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMELMEK	32
6.	A RENDSZERELEMELMEK MEGFELELŐSÉGÉNEK, ÉS/VAGY ALKALMAZHATÓSÁGÁNAK VIZSGÁLATA ÉS AZ ALRENDSZER HITELESÍTÉSE	32
6.1.	A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek	32
6.2.	Alrendszerek	32
6.2.1.	Megfelelőségi értékelés (általános)	32
6.2.2.	Megfelelőség-értékelési eljárások (modulok)	34
6.2.3.	Meglévő megoldások	34
6.2.4.	Innovatív megoldások	34
6.2.5.	A karbantartás értékelése	35
6.2.6.	Az üzemeltetési szabályok értékelése	35
6.2.7.	Az előírások értékelésére vonatkozó további követelmények a pályahálózat-működtető vonatkozásában	35

6.2.7.1.	Váltók és kereszteződések telepítése	35
6.2.7.2.	Vészkijáratokhoz és géptermekekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása	35
6.2.7.3.	Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények	35
6.2.7.4.	Rendkívüli esemény esetén használandó önmentő, mentési és evakuálási eszközök	35
6.2.7.5.	Elérési útvonalak és berendezések biztosítása a mentőszolgálatok számára	36
6.2.7.6.	Elektromos berendezések megbízhatósága	36
6.2.7.7.	Hőnfutásjelzők	36
6.2.8.	Az előírások értékelésére vonatkozó további követelmények a vasúti társaság vonatkozásában	36
6.2.8.1.	Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára	36
6.2.8.2.	Önmentő eszközök	36
7.	VÉGREHAJTÁS	36
7.1.	Ezen ÁME alkalmazása az üzembe helyezendő alrendszerekre	36
7.1.1.	Általános tudnivalók	36
7.1.2.	Meglévő terv alapján újonnan épített járművek	37
7.1.3.	Új alagutakban üzemeltetendő meglévő járművek	37
7.2.	Ezen ÁME alkalmazása a már üzembe helyezett alrendszerekre	37
7.2.1.	Bevezetés	37
7.2.2.	1 km-nél hosszabb alagutak Infrastruktúra és Energia alrendszereire vonatkozó korszerűsítési és felújítási intézkedések	37
7.2.2.1.	Infrastruktúra	37
7.2.2.2.	Energia	38
7.2.3.	Az Ellenőrző-irányító és jelző, Üzemeltetés és forgalomirányítás és Járművek alrendszere vonatkozó korszerűsítési és felújítási intézkedések	38
7.2.3.1.	Ellenőrző-irányító és jelző: nincs szükség intézkedésre	38
7.2.3.2.	Üzemeltetés:	38
7.2.3.3.	Járművek (személyszállító járművek)	38
7.2.4.	Egyéb meglévő alagutak	38
7.3.	Az ÁME felülvizsgálata	39
7.4.	Kivételek a nemzeti, kétoldalú, többoldalú és több nemzetet érintő megállapodások esetében	39
7.4.1.	Meglévő megállapodások	39
7.4.2.	Jövőbeni megállapodások és meglévő megállapodások módosítása	39
7.5.	Különleges esetek	40
7.5.1.	Bevezetés	40
7.5.2.	Különleges esetek felsorolása	40
A.	MELLÉKLET – INFRASTRUKTÚRA-NYILVÁNTARTÁS	41
B.	MELLÉKLET – JÁRMŰNYILVÁNTARTÁS	43
C.	MELLÉKLET – NYITOTT KÉRDÉSEK	44

D. MELLÉKLET – ESEMÉNYTÍPUSOK ÉS INTÉZKEDÉSEK KÖZÖTTI ÖSSZEFÜGGÉS	45
E. MELLÉKLET – AZ ALRENDSZEREK ÉRTÉKELÉSE	48
F. MELLÉKLET – AZ ALRENDSZEREK EK-HITELESÍTÉSÉRE SZOLGÁLÓ MODULOK	51
G. MELLÉKLET – SZÓJEGYZÉK	70

1. BEVEZETÉS

1.1. Műszaki hatály

1.1.1. Az alagutak biztonsága az általános biztonság részeként

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

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

Általános vasúti biztonsági intézkedések:

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

Alagutakkal kapcsolatos különös intézkedések:

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

1.1.2. Az alagutak hossza

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

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

— Az egymást követő alagutak NEM tekintendők egy alagútnak az alábbi két követelmény teljesülése esetén:

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

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

1.1.3. A személyszállító járművekre vonatkozó tűzbiztonsági kategóriák

Az alagutakba beengedett járműveknek az alábbiakban leírt A. és B. tűzbiztonsági kategóriák valamelyikébe kell tartozniuk (az alábbi fogalom meghatározások összhangban állnak a nagysebességű vasútra és járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.2.1. pontjával és a prEN45545 1. részével):

1.1.3.1. Legfeljebb 5 km hosszúságú alagutakban engedélyezett járművek

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

1.1.3.2. Valamennyi alagútban engedélyezett járművek

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

1.1.3.3. Föld alatti állomásokkal rendelkező alagutakban engedélyezett járművek

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

1.1.4. Föld alatti állomások

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

Továbbá az állomás utasok által használt részeinek meg kell felelniük a nemzeti tűzbiztonsági előírásoknak.

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

1.1.5. Veszélyes áruk

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

1.1.6. A tagállamokban érvényes különleges biztonsági követelmények

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

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

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

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

Ezen ÁME nem terjed ki az alábbi kockázatokra:

- terrorizmus, mint szándékos és előre kitervelt cselekedet, amelynek célja az önkényes rombolás, valamint sérüléseket és halált okozó események előidézése,
- az alagutakban lévő helyhez kötött létesítmények karbantartását végző személyzet egészsége és biztonsága,

- szerkezetek és vonatok sérülése által okozott pénzügyi veszteség,
- alagútba történő illetéktelen behatolás,
- kisiklott vonat alagútszerkezetre gyakorolt hatása: szakértői megítélés szerint a kisiklott vonat által gyakorolt behatás nem elég nagy ahhoz, hogy csökkentse az alagútszerkezet teherbíró kapacitását,
- az elhaladó vonatok aerodinamikai hatásai által okozott biztonsági problémákat ezen ÁME szintén nem tárgyalja (lásd: nagysebességű vasútra vonatkozó INS ÁME).

1.2. Területi hatály

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

1.3. Ezen ÁME tartalma

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

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

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

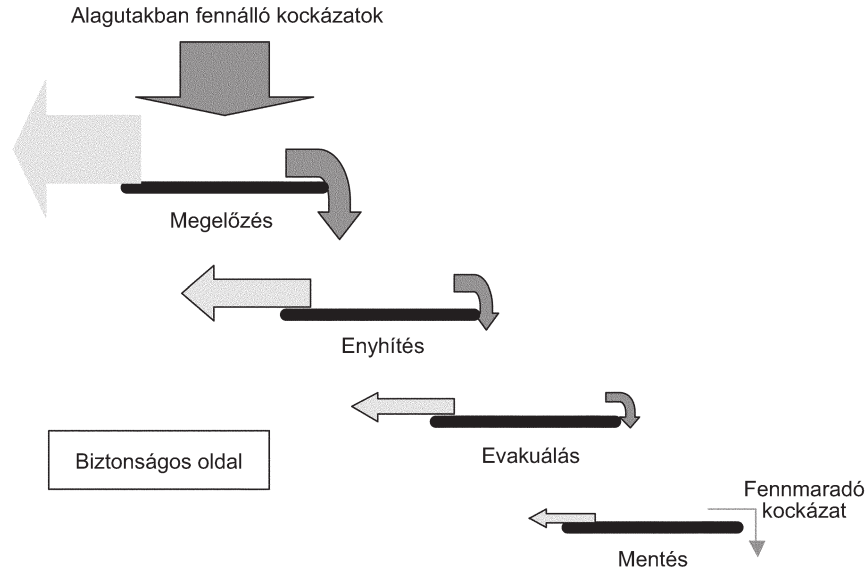
Végül ezen ÁME a 4. fejezetben részletesen leírja a fenti 1.1. és 1.2. pontban jelzett hatályra vonatkozó üzemeltetési és karbantartási szabályokat.

2. A SZEMPONT/HATÁLY MEGHATÁROZÁSA

2.1. Általános tudnivalók

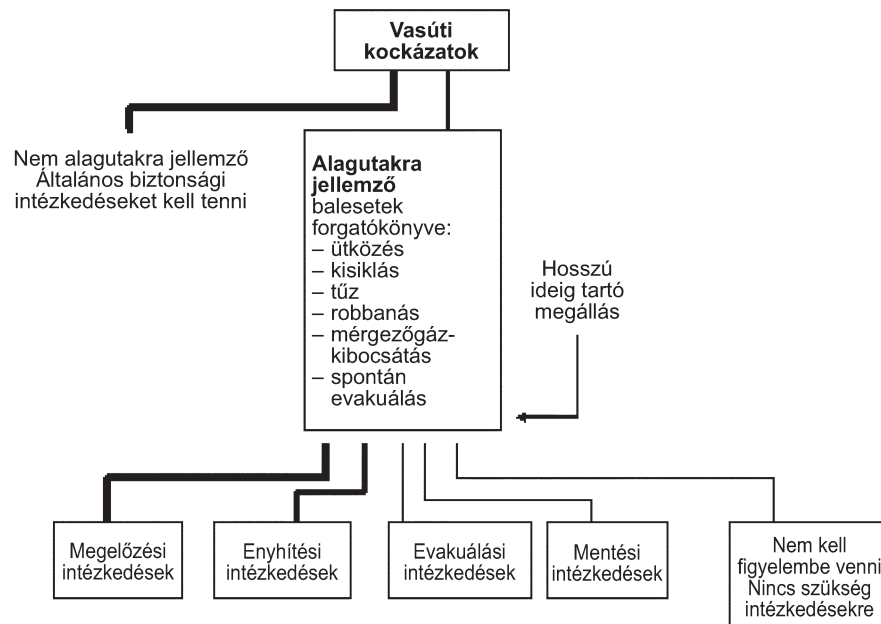
A vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME kiterjed a vasúti rendszer minden olyan részére, amely vonatkozik az utasok és a vonaton szolgálatot teljesítő személyzet vonat működése közbeni biztonságára a vasúti alagutakban. Az érintett alrendszerek meghatározását az 1.1. Műszaki hatály című pont tartalmazza;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

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



2.2. A kockázati forgatókönyvek

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



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

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

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

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

Ha lehetséges, a vonat elhagyja az alagutat.

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

2.2.2. „Hideg” események: ütközés, kisiklás.

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

2.2.3. Hosszú ideig tartó megállás

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

2.2.4. Kivételek

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

2.3. **A mentőszolgálatok szerepe**

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

„Forró” eseménytípus esetén:

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

„Hideg” eseménytípus esetén:

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

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

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

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

3. ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK

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

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

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

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

- Biztonság
- Megbízhatóság és rendelkezésre állás
- Egészségvédelem
- Környezetvédelem
- Műszaki összeegyeztethetőség

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

3.2. Az alagút biztonságával kapcsolatos részletes alapvető követelmények

Azok a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletében felsorolt részletes alapvető követelmények, amelyek az alagút biztonságával kapcsolatosak, az alábbiakban dőlt betűvel idézik.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ezt az alapvető követelményt a 4.2.3.1. Felső vezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása, a 4.2.3.2. Felső vezetékek vagy áramvezető sínek földelése, a 4.2.3.5. Elektromos berendezések megbízhatósága, valamint a 4.2.3.4. Az alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények pontban leírt működési és műszaki előírások teljesítik.

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

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

Gondoskodni kell vészjáratokról és azok jelzéséről.

Ezt az alapvető követelményt a 4.4.6. Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára és a 4.2.5.1.1. Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv pontban leírt működési és műszaki előírások teljesítik.

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

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

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

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

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

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

III. melléklet 2.6.1. pontja (Üzemeltetés és forgalomirányítás): A hálózatiüzemeltetési szabályokat, valamint a mozdonyvezetőket és az utazószemélyzetet képezést, illetve az irányító központok személyzetének képezését oly módon kell összehangolni, hogy biztosítható legyen a biztonságos üzemeltetés, tekintetbe véve a határokon átnyúló és a belföldi szolgáltatások követelményeinek eltéréseit.

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

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

4. AZ ALRENDSZER JELLEMZÉSE

4.1. Bevezetés

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

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

Ezen ÁME az alagutak új, felújított és korszerűsített alrendszereire vonatkozik (Infrastruktúra, Energia, Ellenőrző-irányító és jelző, Üzemeltetés és forgalomirányítás, Járművek). A felújított és korszerűsített alrendszerekre való alkalmazás feltételeit a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 14.3. cikke

határozza meg, továbbá a 7. fejezet a végrehajtási stratégiát írja le. A korszerűsítés, illetve a felújítás követelményei (a 7. fejezetben leírtak szerint) kevésbé átfogóak lehetnek, mint a célzott alrendszerekre érvényes követelmények (ezeket a 4. fejezet határozza meg).

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

4.2. Az alrendszerek működési és műszaki előírásai

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

4.2.1. Az előírások áttekintése

Infrastruktúra alrendszer

Váltók és kereszteződések telepítése

Vészkijáratokhoz és gépteremekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása

Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények

Építőanyagokra vonatkozó tűzbiztonsági követelmények

Tűzjelzés

Balesetnél használandó önmentő, evakuálási és mentési eszközök

A biztonságot terület meghatározása

Általános tudnivalók

A felszínre vezető oldal- és/vagy függőleges irányú vészkijáratok

A másik alagútba vezető átjárók

Alternatív műszaki megoldások

Menekülési gyalogjárók

Menekülési útvonalakon működő vészvilágítás

Vészhelyzeti kommunikáció

Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára

Az alagutakon kívüli mentési területek

Vízellátás

Energia alrendszer

Felső vezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása

Felső vezetékek vagy áramvezető sínek földelése

Áramellátás

Az alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények

Elektromos berendezések megbízhatósága

Ellenőrző-irányító és jelző alrendszer

Hőnfutásjelzők

Járművek alrendszer

Járművek anyagának tulajdonságai

Személyszállító járműveken használandó tűzoltó készülékek

Áruszállító vonatok tűzvédelme

Működőképesség

A vezető védelme

Utasokat és árut vagy közúti járműveket szállító vonatok tűzvédelme

Személyszállító járműveken használandó tűzvédelmi gátak

Kiegészítő intézkedések személyszállító járművek működőképességének biztosítására fedélzeti tűz esetén

Általános célkitűzések és a személyszállító vonatok számára előírt működőképesség

Fékekre vonatkozó követelmények

Vontatásra vonatkozó követelmények

Fedélzeti tűzjelzők

Vonatokon használandó kommunikációs eszközök

Vészfékezés felülbírálása

Vészvilágítási rendszer a vonatokon

Légkondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton

Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv

Utasok által használandó vészkijáratok

Utasok által használandó peronajtók

Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára

Üzemeltetési szabályok

A vonatok állapotának ellenőrzése és a megfelelő intézkedések meghozatala

A vonat üzembe helyezése előtt

A vonat üzemeltetése közben

Biztonsággal összefüggő berendezések

Hőnfutott csapággal kapcsolatos események

Vészhelyzet esetén alkalmazandó szabály

Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok

Tartalom

Azonosítás

Gyakorlatok

Földelési eljárások

Útvonalkönyv

Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára

Az alagutak irányító központjai közötti koordináció

Karbantartási szabályok

Az alagutak állapotának ellenőrzése

A járművek karbantartása

Személyszállító járművek

Áruszállító járművek

Szakképesítések

A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége

Egészségvédelmi és biztonsági feltételek

Önmentő eszközök

4.2.2. Infrastruktúra alrendszer

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

4.2.2.1. Váltók és kereszteződések telepítése

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

4.2.2.2. Vészkijáratokhoz és gépteremekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása

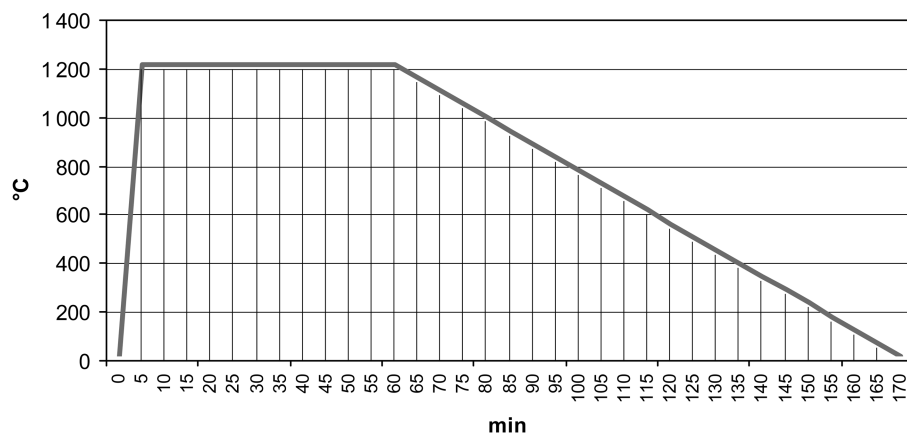
A kívülről történő jogosulatlan hozzáférést a gépteremekhez és a vészkijáratokhoz fizikai rendszerek, például záruk felszerelésével kell megakadályozni; belülről mindig lehetővé kell tenni az ajtók kinyitását evakuálás céljából.

4.2.2.3. Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények

Ez az előírás valamennyi alagútra érvényes, a hosszúságuktól függetlenül.

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

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



4.2.2.4. Építőanyagokra vonatkozó tűzbiztonsági követelmények

Ez az előírás valamennyi alagútra érvényes, a hosszúságuktól függetlenül.

Ez az előírás az alagutak belsejében használt építőanyagokra és olyan berendezésekre vonatkozik, amelyek eltérnek a 4.2.2.3. pontban tárgyalt szerkezetektől. Az anyagoknak és berendezéseknek alacsony gyúlékonyságúnak, nem gyúlékonyak vagy gyulladás ellen védettnek kell lenniük, a tervezési követelményektől függően. Az alagút-alépitmény anyagának teljesítenie kell az EN 13501-1:2002 szabvány A2 minőségi osztályára vonatkozó követelményeit. A nem szerkezeti paneleknek és egyéb berendezéseknek az EN 13501-1:2002 szabvány B minőségi osztályára vonatkozó követelményeinek kell megfelelniük.

4.2.2.5. Tűzjelzés

A műszaki helyiségek olyan zárt területek, amelyek az alagútba vezető, illetve az alagútból kivezető bejárat/ kijáratokkal rendelkeznek, és az alábbi funkciók ellátásához szükséges biztonsági berendezésekkel vannak felszerelve: önmentés és evakuálás, vészhelyzeti kommunikáció, mentés, tűzoltás és a vontatóegység áramellátása. Ezeket a berendezéseket érzékelőkkel kell felszerelni, amelyek tűz esetén riasztják a pályahálózat-működtetőt.

4.2.2.6. Balesetnél használandó önmentő, evakuálási és mentési eszközök

4.2.2.6.1. A biztonságos terület meghatározása

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

- A túlélést lehetővé tevő feltételekkel rendelkezik
- A balesetben érintett személyek által segítséggel vagy segítség nélkül elérhető
- A balesetben érintett személyek önmentést végezhetnek, ha erre lehetőség van, vagy megvárhatják, amíg a mentőszolgálatok a vészhelyzeti tervben leírt eljárások használatával kimentik őket
- Biztosított a kommunikáció, mobiltelefonon vagy vezetékes vonalon keresztül, a pályahálózat-működtető irányítási központja felé

4.2.2.6.2. Általános tudnivalók

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

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

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

Legalább 1 000 méteres szakaszonként ilyen kijáratokat kell biztosítani.

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

Minden kijáratot világítással és jelzésekkel kell ellátni.

4.2.2.6.4. A másik alagútba vezető átjárók

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

4.2.2.6.5. Alternatív műszaki megoldások

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

4.2.2.7. Menekülési gyalogjárók

Ez az előírás valamennyi, 500 méternél hosszabb alagútra érvényes.

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

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

A gyalogjáró legalacsonyabb szintje nem lehet alacsonyabb a sínkorona magasságánál.

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

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

4.2.2.8. Menekülési útvonalakon működő vészvilágítás

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

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

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

A világítást az alábbiak szerint kell biztosítani:

Egyvágányú alagút: az egyik oldalon (ahol a gyalogjáró van)

Kétvágányú alagút: mindkét oldalon

Lámpák elhelyezése: a gyalogjáró felett a lehető legkisebb magasságban úgy, hogy ne zavarja a szabad áthaladást, vagy beépíthető a fogódzóba.

A gyalogjáró szintjén mért fényerőnek legalább 1 lux nagyságúnak kell lennie.

Önálló működés és megbízhatóság: garantált áramellátás a vészhelyzeti és egyéb követelmények teljesítése érdekében, amely legalább 90 perces rendelkezésre állást biztosít.

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

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

4.2.2.9. Menekülési jelzések

Ez az előírás valamennyi, 100 méternél hosszabb alagútra érvényes.

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

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

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

4.2.2.10. Vészhelyzeti kommunikáció

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

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

4.2.2.11. Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára

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

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

4.2.2.12. Az alagutakon kívüli mentési területek

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

4.2.2.13. Vízellátás

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

4.2.3. Energia alrendszer

Ez a szakasz az Energia alrendszer infrastruktúra részére vonatkozik.

4.2.3.1. Felső vezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása

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

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

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

Gondoskodni kell az egyes „kapcsolási szakaszok” távvezérléséről és távkapcsolhatóságáról.

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

4.2.3.2. Felső vezetékek vagy áramvezető sínek földelése

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

Gondoskodni kell a földelési műveletekhez szükséges kommunikációs eszközökről és világítóberendezésekről.

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

4.2.3.3. Áramellátás

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

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

4.2.3.4. Az alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények

A tűzzel érintkezésbe kerülhető kábeleknél a következő jellemzőkkel kell rendelkezniük: alacsony gyúlékonyság, alacsony tűzterjedés, alacsony toxicitás és alacsony füstgázsűrűség. Ezeket a követelményeket az EN 50267-2-1 (1998), az EN 50267-2-2 (1998) és az EN 50268-2 (1999) szabványnak megfelelő kábelek teljesítik.

4.2.3.5. Elektromos berendezések megbízhatósága

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

4.2.4. Ellenőrző-irányító és jelző alrendszer

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

4.2.4.1. Hőnfutásjelzők

Az alagutakkal rendelkező hálózatok stratégiai pontjaiban pályamenti hőnfutásjelző vagy előrejelző berendezéseket kell felszerelni úgy, hogy nagy valószínűséggel képesek legyenek észlelni a csapágy felforrósodását, még mielőtt a vonat belépne az alagútba, és a meghibásodott vonatot még az alagút(ak) előtt le lehessen állítani.

A pályahálózat-működtető feladata, hogy az infrastruktúra-nyilvántartásból kiválassza a pályamenti hőnfutásjelzőket és azok helyét. A vasúti társaságnak fel kell tüntetnie e berendezések adatait az útvonalkönyvben.

4.2.5. Járművek alrendszer

4.2.5.1. Járművek anyagának tulajdonságai

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

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

Áruszállító járművek: Lásd a hagyományos vasúti járművekre vonatkozó ÁME „Anyagokra vonatkozó követelmények” című fejezetének 4.2.7.2.4. pontját (áruszállító kocsik, a 2005. január 5-i HU07 verzió).

4.2.5.2. Személyszállító járműveken használandó tűzoltó készülékek

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

4.2.5.3. Áruszállító vonatok tűzvédelme

4.2.5.3.1. Működőképesség

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

4.2.5.3.2. A vezető védelme

A vezető tűzvédelmére vonatkozó minimális követelmények: A vezetőállás védelme érdekében a vonatotégségeket tűzvédelmi gáttal kell felszerelni. A tűzvédelmi gátnak legalább 15 perc erejéig meg kell felelniük az integritásra vonatkozó követelményeknek. A tűzállósági vizsgálatot az EN 1363-1 szabvány szerinti válaszfalvizsgálatra vonatkozó követelményeknek megfelelően kell végrehajtani.

(Megjegyzés: a vezető védelmével kapcsolatban lásd még a 4.7.1. pontot.)

4.2.5.3.3. Utasokat és árut vagy közúti járműveket szállító vonatok tűzvédelme

Az utasokat és az árut vagy közúti járműveket szállító vonatokon lévő személyszállító kocsiknak teljesíteniük kell az ezen ÁME 4.2.5. fejezetében leírt vonatkozó előírásokat. A nemzeti jogszabályok további, az üzemeltetés területére érvényes követelményeket írhatnak elő az ilyen vonatoknál felmerülő további kockázatokra vonatkozóan, ha ezek a követelmények nem akadályozzák a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelvnek megfelelő vonatok üzemeltetését. (A nemzeti, kétoldalú, többoldalú vagy multinacionális megállapodásokra vonatkozó kivételek felsorolása a 7.4. fejezetben található.) A vonatotégségeknél meg kell felelniük a személyszállító vonatokhoz kapcsolt mozdonyokra vonatkozó követelményeknek. Teherkocsik esetében a vonatkozó ÁME-k alkalmazandók.

4.2.5.4. Személyszállító járműveken használandó tűzvédelmi gátnak

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

4.2.5.5. Kiegészítő intézkedések személyszállító járművek működőképességének biztosítására fedélzeti tűz esetén

4.2.5.5.1. Általános célkitűzések és a személyszállító vonatok számára előírt működőképesség

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

- 4 percig, az A. tűzbiztonsági kategóriába tartozó járművek esetén az 1.1.3.1. pont értelmében. Az előírás teljesítettnek tekintendő a fékekre vonatkozó követelmények teljesítésével (4.2.5.5.2. pont)
- 15 percig, a B. tűzbiztonsági kategóriába tartozó járművek esetén az 1.1.3.2. pont értelmében. Az előírás teljesítettnek tekintendő a fékekre vonatkozó követelmények teljesítésével (4.2.5.5.2. és 4.2.5.5.3. pont)

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

4.2.5.5.2. Fékekre vonatkozó követelmények

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

4.2.5.5.3. Vontatásra vonatkozó követelmények

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

4.2.5.6. Fedélzeti tűzjelzők

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

4.2.5.7. Vonatokon használandó kommunikációs eszközök

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

4.2.5.8. Vészfékezés felülbírálása

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

4.2.5.9. Vészvilágítási rendszer a vonatokon

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

4.2.5.10. Léghkondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton

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

4.2.5.11. Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv

4.2.5.11.1. Utasok által használandó vészkijáratok

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

4.2.5.11.2. Utasok által használandó peronajtók

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

4.2.5.12. Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára

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

4.3. A kapcsolódási pontok működési és műszaki előírásai

4.3.1. Általános tudnivalók

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

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

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

4.3.2. Kapcsolódási pontok az Infrastruktúra alrendszerrel

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

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

4.3.2.1. Menekülési gyalogjárók

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

4.3.2.2. Az alagutak állapotának ellenőrzése

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

4.3.3. Kapcsolódási pontok az Energia alrendszerrel

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

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

4.3.3.1. A vontatási energiát biztosító rendszerek felosztása

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

4.3.4. Kapcsolódási pontok az Ellenőrző-irányító és jelző alrendszerrel

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

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

4.3.5. Kapcsolódási pontok az Üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerrel

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

4.3.5.1. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok

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

4.3.5.2. Útvonalkönyv

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

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

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

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

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

4.3.6. Kapcsolódási pontok a Járművek alrendszerrel

A hagyományos vasút alagútjai biztonságára vonatkozó ÁME	A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME	A hagyományos vasúti kocsikra vonatkozó ÁME
4.2.5.1. Járművek anyagának tulajdonságai	4.2.7.2.2.	4.2.7.2.1.
4.2.5.2. Járműveken használandó tűzoltó készülékek	4.2.7.2.3.2.	
4.2.5.3. Áruszállító vonatok tűzvédelme		
4.2.5.4. Személyszállító járműveken használandó tűzvédelmi gátak	4.2.7.2.3.3.	
4.2.5.5. Kiegészítő intézkedések személyszállító járművek működőképességének biztosítására fedélzeti tűz esetén	4.2.7.2.4.	
4.2.5.6. Fedélzeti tűzjelzők	4.2.7.2.3.1.	
4.2.5.7. Vonatokon használandó kommunikációs eszközök	4.2.5.1.	
4.2.5.8. Vészfékezés felülbírása	4.2.5.3.	
4.2.5.9. Vészvilágítási rendszer a vonatokon	4.2.7.13.	
4.2.5.10. Légkondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton	4.2.7.12.1.	
4.2.5.11. Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv	4.2.7.1.1. A–C. 4.2.2.4.2.1. g.	

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

4.3.6.1. Járművek anyagának tulajdonságai

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

4.3.6.2. A járművekre vonatkozó egyéb előírások

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

4.3.7. Kapcsolódási pontok a Mozgáskorlátozott személyek alrendszerrel

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

4.3.7.1. Menekülési gyalogjárók

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

4.4. Üzemeltetési szabályok

Az alábbi üzemeltetési szabályok nem képezik részét az alrendszer értékelésének.

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

4.4.1. A vonatok állapotának ellenőrzése és a megfelelő intézkedések meghozatala

A vonaton használt biztonsági berendezések állapotát ellenőrzi:

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

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

4.4.1.1. A vonat üzembe helyezése előtt

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

4.4.1.2. A vonat üzemeltetése közben

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

4.4.1.2.1. Biztonsággal összefüggő berendezések

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

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

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

A vonat személyzetének azonnal tájékoztatnia kell a pályahálózat-működtetőt.

4.4.1.2.2. Hőnfutással kapcsolatos események

Ha a csapágy felforrósodását észlelik:

- A hibás vonatot a lehető leghamarabb az alagút (alagutak) előtt egy megfelelő helyen le kell állítani.
- A pályahálózat-működtetőt azonnal értesíteni kell a vonat leállítási helyéről.
- A hibás alkatrészeket a vonat személyzetének ellenőriznie kell.
- A vasúti társaságnak szabályokkal kell rendelkeznie a vonat biztonságos továbbüzemeltetésének engedélyezésére a létrejövő korlátozott körülmények között.

4.4.2. Vészhelyzet esetén alkalmazandó szabály

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

- A vonatot az alagútba történő belépés előtt le kell állítani, vagy ki kell vezetni az alagútból.

- Föld alatti állomásokkal rendelkező alagutak esetén a vonaton utazókat egy föld alatti peronnál lehet evakuálni. Az ilyen helyzetben alkalmazandó eljárásokat a pályahálózat-működtetőnek és a vasúti társaságnak közösen kell kidolgoznia, és részletesen bele kell foglalnia a vészhelyzeti tervbe.

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

4.4.3. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok

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

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

4.4.3.1. Tartalom

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

A vészhelyzeti tervnek legalább a következőket kell tartalmaznia:

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

4.4.3.2. Azonosítás

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

4.4.3.3. Gyakorlatok

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

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

4.4.4. Kiszigetelési és földelési eljárások

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

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

4.4.5. Útvonalkönyv

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

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

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

- Ne torlaszolja el a folyosókat, az ajtókat, a vészkiáratokat és a tűzoltó készülékeket csomagokkal, kerékpárral stb.
- Tűz esetén, amennyiben módjában áll, próbálja meg eloltani a tüzet a fedélzeti tűzoltó készülékek használatával.
- Értesítse a vonat személyzetét.
- Ha nincs közvetlen veszély, várja meg a vonat személyzetének utasításait.
- Ha szükséges, vagy ha erre utasítást kapott, menjen át egy másik kocsiba.
- Amikor a vonat megáll, kövesse a vonat személyzetének utasításait.
- Vészhelyzet esetén a vonat elhagyásakor kövesse a vészkiáratához vezető jelzéseket.
- Ügyeljen a szomszédos vágányokon haladó vonatokra.

4.4.7. Az alagutak irányító központjai közötti koordináció

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

4.5. **Karbantartási szabályok**

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

4.5.1. Az alagutak állapotának ellenőrzése

Ez az előírás valamennyi alagútra érvényes, a hosszúságtól függetlenül.

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

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

4.5.2. A járművek karbantartása

4.5.2.1. Személyszállító járművek

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

- kihangosító rendszer,
- vészvilágítás,

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

4.5.2.2. Áruszállító járművek

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

4.6. Szakmai képzések

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

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

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

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

A vonat kíségető (pl. utasellátó vagy takarító) személyzetét, akik az alábbi meghatározás szerint nem tartoznak a vonat személyzetéhez, az alapképzésen túlmenően ki kell képezni a vonat személyzete által végrehajtandó intézkedések támogatására ⁽¹⁾.

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

4.7. Egészségvédelmi és biztonsági feltételek

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

4.7.1. Önmentő eszközök

Az áruszállító vonatok kézi vezérlésű vontatóegységeit olyan önmentő eszközökkel kell felszerelni a vonatvezető és a vonaton lévő más személyek védelme érdekében, amelyek megfelelnek az EN 402:2003 vagy 403:2004 szabványok egyikében rögzített előírásoknak. A vasúti társaságnak ki kell választania az e szabványokban szereplő két különböző megoldás egyikét.

4.8. Infrastruktúra- és járműnyilvántartás

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

4.8.1. Infrastruktúra-nyilvántartás

Lásd ezen ÁME A. mellékletét.

⁽¹⁾ A vonatszemszélyzet az üzemeltetésre vonatkozó ÁME szójegyzékének meghatározása szerint a következő: A vonaton szolgálatot teljesítő személyzet azon tagjai, akiket a vasúttársaság alkalmasnak nyilvánított és kijelölt a vonat biztonsággal kapcsolatos meghatározott feladatainak ellátására, például a mozdonyvezető vagy vonatkísérő személyzet.

4.8.2. Járműnyilvántartás

Lásd ezen ÁME B. mellékletét.

5. **A KÖLCSONÖS ÁTJÁRTHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK**

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

6. **A RENDSZERELEMEK MEGFELELŐSÉGÉNEK, ÉS/VAGY ALKALMAZHATÓSÁGÁNAK VIZSGÁLATA ÉS AZ ALRENDSZER HITELESÍTÉSE**6.1. **A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek**

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

6.2. **Alrendszerek**6.2.1. **Megfelelőségi értékelés (általános)**

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

Jelenleg különbséget kell tenni az alábbiak között:

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

Az első esetben a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME szerinti értékelést az adott alrendszerre vonatkozó ÁME szerinti értékelés keretében kell elvégezni. A második esetben (nem kocsinak minősülő hagyományos vasúti járművek, hagyományos vasúti infrastruktúra és hagyományos vasúti energia) az értékelés ebben a fejezetben vagy a meglévő nagysebességű vasúti ÁME-k (Járművek, Infrastruktúra, Energia) vonatkozó fejezeteiben írták le.

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

A hivatkozásokat az alábbi táblázat tartalmazza.

Műszaki jellemzők	Hivatkozás
4.2.2.1. Váltók és kereszteződések telepítése	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.1.
4.2.2.2 Vészjáratokhoz és géptermekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.2.
4.2.2.3 Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.3.
4.2.2.4 Építőanyagokra vonatkozó tűzbiztonsági követelmények	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.2.4.
4.2.2.5 Tűzjelzés	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.2.5.
4.2.2.6 Balesetnél használandó önmentő, evakuálási és mentési eszközök	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.4.
4.2.2.7 Menekülési gyalogjárók	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.2.7.
4.2.2.8 Menekülési útvonalakon működő vészvilágítás	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.2.8.
4.2.2.9 Menekülési jelzések	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.2.9.
4.2.2.10 Vészhelyzeti kommunikáció	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.5.
4.2.2.11 Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.5.
4.2.2.12 Az alagutakon kívüli mentési területek	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.5.

Műszaki jellemzők	Hivatkozás
4.2.2.13 Vízellátás	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.5.
4.2.3.1 Felső vezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.3.1.
4.2.3.2 Felső vezetékek vagy áramvezető sínek földelése	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.5.
4.2.3.3 Áramellátás	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.5.
4.2.3.4 Az alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.3.4.
4.2.3.5 Elektromos berendezések megbízhatósága	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.6.
4.2.4.1 Hőnfutásjelzők	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.7.7.
4.2.5.1 Járművek anyagának tulajdonságai	A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME, illetve a hagyományos vasúti kocsikra vonatkozó ÁME
4.2.5.2 Személyszállító járműveken használandó tűzoltó készülékek	A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME
4.2.5.3 Tehervonatok tűzvédelme	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.5.3.
4.2.5.4 Személyszállító járműveken használandó tűzvédelmi gátak	A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME
4.2.5.5 Kiegészítő intézkedések személyszállító járművek működőképességének biztosítására fedélzeti tűz esetén	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.5.5.
4.2.5.6 Fedélzeti tűzjelzők	A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME
4.2.5.7 Vonatokon használandó kommunikációs eszközök	A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME
4.2.5.8 Vészfékezés felülbíráltása	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.5.8.
4.2.5.9 Vészvilágítási rendszer a vonatokon	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.5.9.
4.2.5.10 Légkondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton	A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME
4.2.5.11 Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.2.5.11.
4.2.5.12 Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.8.1.
4.4.1 A vonatok állapotának ellenőrzése és a megfelelő intézkedések meghozatala	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.4.2 Vészhelyzet esetén alkalmazandó szabály	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.4.3 Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.4.4 Földelési eljárások	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.4.5 Útvonalkönyv	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.4.6 Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.4.7 Az alagutak irányító központjai közötti koordináció	A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME
4.5.1 Az alagutak állapotának ellenőrzése	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.5.
4.5.2 A járművek karbantartása	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.5.
4.6.1. A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 4.6.1.
4.7.1. Önmentő eszközök	A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME 6.2.8.2.

A bejelentett szervezetnek jogosultnak kell lennie:

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

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

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

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

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

SB modul: Típusvizsgálat a tervezési és fejlesztési fázis esetében

SD modul: Termékminőség-irányítási rendszer a gyártási fázis esetében

SF modul: Termék-hitelesítés a gyártási fázis esetében

SG modul: Az egységek hitelesítése

SH2 modul: Teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal a tervezési, fejlesztési és gyártási fázis esetében

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

6.2.2. Megfelelőség-értékelési eljárások (modulok)

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

Táblázat

Értékelési eljárások

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

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

A Karbantartás alrendszer értékelését a 6.2.5. pont ismerteti.

6.2.3. Meglévő megoldások

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

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

6.2.4. Innovatív megoldások

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

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

6.2.5. A karbantartás értékelése

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

- a karbantartási dokumentáció meglétét,
- a járművek esetében a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.10.2. pontjában részletezett elemek meglétét a karbantartási dokumentációban,

de nem kell ellenőriznie a karbantartási dokumentáció tartalmának érvényességét.

A karbantartás megfelelőségének értékelése az illetékes nemzeti hatóság felelőssége.

6.2.6. Az üzemeltetési szabályok értékelése

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

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

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

6.2.7.1. Váltók és kereszteződések telepítése

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

6.2.7.2. Vészkijáratokhoz és géptermekekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása

Az értékelésnek igazolnia kell a következőket:

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

6.2.7.3. Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények

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

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

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

6.2.7.5. Elérési útvonalak és berendezések biztosítása a mentőszolgálatok számára

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

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

6.2.7.6. Elektromos berendezések megbízhatósága

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

6.2.7.7. Hőnfutásjelzők

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

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

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

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

6.2.8.1. Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára

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

6.2.8.2. Önmentő eszközök

A megfelelőségi értékelés leírását az EN401:1994, az EN402:2003 és az EN403:2004 szabvány tartalmazza.

7. VÉGREHAJTÁS

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

7.1. Ezen Áme alkalmazása az üzembe helyezendő alrendszerekre

7.1.1. Általános tudnivalók

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

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

7.1.2. Meglévő terv alapján újonnan épített járművek

Az ezen ÁME érvénybe lépése előtt készült terv alapján újonnan épülő járművek, amelyeket egy vagy több tagállam meghatározott vonalakon való üzemeltetésre már jóváhagyott, ezen ÁME hatályba lépését követő négy éven belül, a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME-nek való megfelelés értékelése nélkül üzembe helyezhetők, amennyiben a vonatokat a meghatározott vonalakon üzemeltetik.

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

7.1.3. Új alagutakban üzemeltetendő meglévő járművek

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

7.2. Ezen Áme alkalmazása a már üzembe helyezett alrendszerekre

7.2.1. Bevezetés

A már üzemben lévő alrendszereket a 2001/16/EK irányelv 14. cikkének (3) bekezdésében rögzített feltételekkel összhangban kell korszerűsíteni és felújítani.

Ebben a sajátos összefüggésben az áttérési stratégia (lásd a 7.2.2. pontot) jelzi, hogy milyen módon kell a felújítási vagy korszerűsítési eljárások alatt álló, meglévő alagúti alrendszereket az ÁME követelményeihez igazítani.

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

Ezen ÁME proaktív megvalósítása érdekében a tagállamokat arra ösztönzik, hogy segítsék elő és támogassák a végrehajtási stratégiát. Már üzemben lévő alagútszakasz vagy járművek alrendszereinek korszerűsítése vagy felújítása esetén figyelembe kell venni annak lehetőségét, hogy a korszerűsítési és felújítási terveket az azokban nem szereplő, de ezen ÁME követelményeivel összhangba hozható egyéb elemekre is kiterjesszék, különösen akkor, ha ezáltal jelentős mértékben javítható a biztonság, és a fejlesztés kevés többletköltséggel megvalósítható.

Amennyiben egy alagutak biztonságával összefüggő alrendszert felújítási vagy korszerűsítési munkálatok eredményeként újraértékelnek bármely más ÁME alapján, csak a munkálatok által közvetlenül érintett rendszerek vagy elemek tekintetében kell elvégezni az újraértékelést ezen ÁME alapján.

7.2.2. 1 km-nél hosszabb alagutak Infrastruktúra és Energia alrendszereire vonatkozó korszerűsítési és felújítási intézkedések

Az alagút biztonságával kapcsolatos alábbi alrendszerek részeinek korszerűsítésekor vagy felújításakor a következő intézkedéseket kell végrehajtani. Egy adott korszerűsítési vagy felújítási programban nem szereplő szerelvényeket és elemeket a program végrehajtásakor nem kell az ÁME-nek megfeleltetni.

7.2.2.1. Infrastruktúra

- 4.5.1. Az alagutak állapotának ellenőrzése (felelős szerv: pályahálózat-működtető)
- 4.2.2.2. Vészkijáratokhoz és gépteremekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása (felelős szerv: pályahálózat-működtető)
- 4.2.2.4. Építőanyagokra vonatkozó tűzbiztonsági követelmények (csak a beépítendő új anyagokra érvényesek; felelős szerv: pályahálózat-működtető, ajánlatkérő)
- 4.2.2.9. Menekülési jelzések (felelős szerv: pályahálózat-működtető)
- 4.2.2.10. Vészhelyzeti kommunikáció (felelős szerv: pályahálózat-működtető)

7.2.2.2. Energia

4.2.3.4. Az alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények a kábelek cseréjekor (felelős szerv: pályahálózat-működtető)

7.2.3. Az Ellenőrző-irányító és jelző, Üzemeltetés és forgalomirányítás és Járművek alrendszerre vonatkozó korszerűsítési és felújítási intézkedések

Az alagút biztonságával kapcsolatos alábbi alrendszerek részeinek korszerűsítésekor vagy felújításakor a következő intézkedéseket kell végrehajtani. Egy adott korszerűsítési vagy felújítási programban nem szereplő szerelvényeket és elemeket a program végrehajtásakor nem kell az ÁME-nek megfeleltetni.

7.2.3.1. Ellenőrző-irányító és jelző: nincs szükség intézkedésre

7.2.3.2. Üzemeltetés:

Az Üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre vonatkozó intézkedéseket a meglévő alagutakban a többi alrendszerre érvényes felújítási vagy korszerűsítési intézkedésektől függetlenül, a hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 7. fejezetében rögzített követelményeknek megfelelően kell végrehajtani.

— 4.4.3. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok (felelős: pályahálózat-működtető)

— 4.4.4. Földelési eljárások (felelős: pályahálózat-működtető)

— 4.4.5. Útvonalkönyv (felelős: vasúti társaság)

— 4.6.1. A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége (felelős: pályahálózat-működtető és vasúti társaság)

— 4.4.6. Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára (felelős: vasúti társaság)

7.2.3.3. Járművek (személyszállító járművek)

— 4.2.5.1. Járművek anyagának tulajdonságai (csak a beépítendő új anyagokra érvényesek; felelős: vasúti társaság, ajánlatkérő)

— 4.2.5.2. Személyszállító járműveken használandó tűzoltó készülékek (felelős: vasúti társaság, ajánlatkérő)

— 4.2.5.7. Vonatokon használandó kommunikációs eszközök (felelős: vasúti társaság, ajánlatkérő)

— 4.2.5.8. Vészfékezés felülbírása (felelős: vasúti társaság) a mozdony által vontatott vonatok kivételével, amelyekre nemzeti határozatok érvényesek

— 4.2.5.9. Vészvilágítási rendszer a vonatokon (felelős: vasúti társaság, ajánlatkérő)

— 4.2.5.10. Légkondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton (felelős: vasúti társaság)

— 4.2.5.11.1. Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv (felelős: vasúti társaság, ajánlatkérő)

— 4.2.5.12. Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára (felelős: vasúti társaság, ajánlatkérő)

Az áruszállító kocsikhoz szükséges intézkedéseket a hagyományos vasúti járművekre vonatkozó ÁME (áruszállító kocsik) határozza meg.

7.2.4. Egyéb meglévő alagutak

Ezen ÁME nem vonatkozik a felújítás vagy korszerűsítés tárgyát nem képező meglévő alrendszerekre. Nem alkalmazandó az 1 000 m-nél rövidebb korszerűsítendő vagy felújítandó alagutakra.

A transzeurópai hálózatok biztonsági szintjének harmonizálása érdekében figyelembe kell venni az UNECE ajánlását (TRANS/AC.9/9, 2003.12.1.), amelynek E. része a következőket állapítja meg: „Számos alagutat már üzembe helyeztek. Ezek közül sok akkor épült, amikor a maiaknál kevésbé szigorú biztonsági előírások voltak érvényben. Nyilvánvalóan ezeket az alagutakat nem lehet ésszerű költségek mellett az új alagutakhoz javasolt méretekhez igazítani. A

vasúti alagutak biztonsága azonban nemcsak a szerkezetre vonatkozó intézkedésektől függ – a biztonság a járművekre és az üzemeltetésre vonatkozó intézkedésekkel is növelhető.

Ezért a Csoport a meglévő alagutakra vonatkozó biztonsági tervek ⁽²⁾ kidolgozását javasolja, amelyben felméri az alagút biztonsági szintjét, és ha szükséges, ésszerű költségek mellett végrehajtható intézkedéseket javasolnak a biztonság növelésére. A Csoport elvárja, hogy ezeket az intézkedéseket az új alagutakra minimális követelményként érvényes szabványos intézkedések közül válasszák ki, aminek során elsődleges fontosságúak a nem a szerkezetre vonatkozó intézkedések.”

7.3. Az ÁME felülvizsgálata

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 6. cikke (3) bekezdésének megfelelően az Ügynökség „felelős az ÁME-k felülvizsgálataért és korszerűsítéséért, valamint a 21. cikkben említett – a technológiai fejlődés és a társadalmi igények figyelembevételére utaló – ajánlások megtételéért a bizottság felé.”

Emellett más ÁME-k folyamatos elfogadása és felülvizsgálata ezt az ÁME-t is érintheti. Ezen ÁME javasolt változtatásait szigorú felülvizgálatnak vetik alá, és 3 éves irányadó időközönként kiadják az aktualizált ÁME-ket.

Az ügynökséget értesítik az összes fontolóra vett innovatív megoldásról, hogy dönthessen azok ÁME-be való jövőbeni felvételéről.

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

7.4.1. Meglévő megállapodások

Amennyiben a megállapodások alagutakkal kapcsolatos követelményeket tartalmaznak, a tagállamok ezen ÁME hatálybalépésétől számított 6 hónapon belül értesítik a Bizottságot az alábbiakban felsorolt olyan megállapodásokról, amelyek alapján ezen ÁME hatálya alá tartozó vonatokat üzemeltetnek:

- (a) a tagállamok és a vasúti társaságok vagy pályahálózat-működtetők közötti nemzeti, kétoldalú vagy többoldalú, állandó vagy ideiglenes alapon létrejött és a tervbe vett szállítási szolgáltatás különös vagy helyi jellege által szükségessé tett megállapodások;
- (b) a vasúti társaságok, pályahálózat-működtetők vagy a tagállamok között létrejövő olyan két- vagy többoldalú megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális átjárhatóságot eredményeznek;
- (c) egy vagy több tagállam és legalább egy harmadik ország közötti, illetve a tagállamok vasúti társaságai vagy pályahálózat-működtetői és valamely harmadik ország legalább egy vasúti társasága vagy pályahálózat-működtetője között létrejött olyan nemzetközi megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális átjárhatóságot eredményeznek.

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

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

A RID-megállapodást és a COTIF-okmányokat nem kell bejelenteni, mert azok ismertek.

7.4.2. Jövőbeni megállapodások és meglévő megállapodások módosítása

Minden jövőbeni megállapodás vagy a meglévő megállapodások módosítása figyelembe veszi az uniós joganyagot, különös tekintettel ezen ÁME-re. A tagállamok értesítik a Bizottságot az ilyen megállapodásokról, illetve módosításokról. Ehhez a 7.4.1. bekezdésben leírt eljárás alkalmazandó.

⁽²⁾ A biztonsági terv meghatározása az UNECE-ajánlások D. részében található.

7.5. **Különleges esetek**

7.5.1. Bevezetés

Az alábbi különleges esetekben a következő különös rendelkezések megengedettek.

E különleges esetek két kategóriába tartoznak: a rendelkezések vagy folyamatosan („P” eset), vagy ideiglenesen („T” eset) alkalmazandók. Ideiglenes esetekben ajánlatos, hogy az érintett tagállamok a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban kitűzött időpontig, vagyis 2010-ig („T1” eset) vagy 2020-ig („T2” eset) teljesítsék az adott alrendszerre vonatkozó előírásokat.

7.5.2. Különleges esetek felsorolása

Nincs ilyen

A. MELLÉKLET

INFRASTRUKTÚRA-NYILVÁNTARTÁS

Az infrastruktúra-nyilvántartásra vonatkozó követelmények

Adatelem	Az átjárhatóság szempontjából kritikus	A biztonság szempontjából kritikus
Alapadatok		
Forgalom típusa (utas, áru, veszélyes áru vagy ezek kombinációja, beleértve az áru–utas rendszereket is)		
Vonal típusa		
Alagút kezdete és vége (a vonalon kilométerben)	✓	
Alagút típusa (önálló vagy dupla)	✓	
Föld alatti állomás elhelyezkedése (helye az alagútban vagy a vonalon km-ben)	✓	✓
Műszaki adatok		
Alagút hossza (m)	✓	✓
Maximális sebesség (km/h); Sebességrendszer (típusokra vagy vonatokra előírt minimális és maximális sebesség)	✓	✓
Keresztmetszet (m ²)	✓	✓
Vészkijáratok helye (a vonalon km-ben)	✓	✓
Vészkijárat típusa (lépcsőkkel rendelkező akna, felvonó, vízszintes, járat hossza)		
Dupla alagutak esetén: átjárók helye	✓	
Vészvilágítás	✓	✓
Vészhelyzeti kommunikáció (rendszer, csatorna stb.)	✓	✓
Mentőszolgálatok által használandó elérési útvonalak elhelyezkedése	✓	
Mentési területek helye	✓	
Tűzivíz-vezetékek (meglévő, száraz, feltöltött)	✓	
Tűzivíz-tartály tárolókapacitása	(✓)	
Felsővezeték-földelő berendezés (automatikus/kézi)	✓	✓
> 5 km: felső vezeték szakaszolása, kapcsolók helye	✓	
Menekülési gyalogjáró minimális szélessége	✓	
Terhelési szelvény (kétszintes kocsik)	✓	
Rendelkezésre álló kiegészítő biztonsági intézkedések (típus és hely):	✓	✓
Föld alatti állomás hossza (m)	✓	
Föld alatti állomás felszíntől mért távolsága (m)	✓	
Föld alatti állomás bejáratai/kijáratai (lépcsők, felvonók, mozgólépcsők)		✓
Föld alatti állomás szellőztetése		✓
Föld alatti állomásra vonatkozó különleges tűzvédelmi intézkedések (pl. vízköd)		✓

Adatelem	Az átjárhatóság szempontjából kritikus	A biztonság szempontjából kritikus
Üzemeltetési adatok		
Az érintett vasúti irányító központok neve	✓	✓
A felelős mentési irányító központ neve	✓	✓
Egyéb érintett irányító központok neve		✓
Vészhelyzeti terv (van/nincs)	✓	✓
Személyszállító járművekre előírt tűzbiztonsági kategória (1.1.3.)	✓	✓

B. MELLÉKLET

JÁRMŰNYILVÁNTARTÁS

A járműnyilvántartásra vonatkozó követelmények

Adatelem	Az átjárhatóság szempontjából kritikus	A biztonság szempontjából kritikus
Alapadatok		
A járművek neve		
Típus	✓	
A. Nagysebességű		
B. Hagyományos		
C. Áruszállító		
a. Villanymozdony		
b. Dízelmozdony		
c. Elektromos motorvonat		
d. Dízel motorvonat		
e. Normál személyszállító kocsi		
f. Kétszintes személyszállító kocsi		
g. Hálólhelyes kocsi		
h. Egyéb (pl. gőz)		
Személyszállító vonatokra előírt tűzbiztonsági kategória (A. vagy B., lásd az 1.1.3. pontot)	✓	✓
Alagutakban nem üzemeltethető járművek		
Műszaki adatok		
Hőnfutásjelzők (fedélzeti vagy nem fedélzeti)	✓	✓
Anyagok tűzállósági tulajdonságai (gyúlékonyság)		✓
Tűzvédelmi gátak (helye, ellenállási idő)	✓	✓
Vészfékezés felülbírási (van/nincs)	✓	✓
Fedélzeti tűzjelzők (vontatóegység, kapcsolószekrények stb.)		✓
Kommunikációs eszközök a vonatokon (van/nincs)		✓
Kommunikáció az irányító központtal (van/nincs)	✓	✓
Vészvilágítási rendszer a vonatokon (van/nincs)		✓
Légkondicionáló rendszer kikapcsolása (helyi és/vagy központi, kézi és/vagy automatikus)		✓
Utazók által használandó vészkijáratok (típus és távolság m-ben)	✓	✓
Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára (van/nincs, nyelvek)	✓	✓
Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára		✓

A járműnyilvántartáshoz a következő alapadatok is szükségesek:

2. Érintett felek

- Tulajdonos vagy üzemeltető
- A járművekre vonatkozó tanúsítványt kiadó bejelentett szervezet

- A bejelentett szervezetet felhatalmazó nemzeti hatóság
 - Az üzembe helyezésre vonatkozó engedélyt kibocsátó nemzeti hatóság
3. Megfelelőségi értékelés
- Megfelelőségi igazolás
 - EK-hitelesítési nyilatkozat
 - Üzembe helyezési engedély
 - Alkalmazott ÁME-k

C. MELLÉKLET

NYITOTT KÉRDÉSEK

A 6. fejezet F4. szakaszában hivatkozott karbantartási szabályokra vonatkozó megfelelőség-értékelési eljárás

D. MELLÉKLET

ESEMÉNYTÍPUSOK ÉS INTÉZKEDÉSEK KÖZÖTTI ÖSSZEFÜGGÉS

A Bizottság Közlekedési és Energiaügyi Igazgatósága és a mentőszolgálatok közös munkaértekezletén elhangzott javaslat szerint a 2.2. szakasz három, védelmet biztosító kockázati forgatókönyvet határoz meg:

- 2.2.1. „Forró” események: tűz, robbanást követő tűz, mérgező füst vagy gázok kibocsátása.
- 2.2.2. „Hideg” események: ütközés, kisiklás.
- 2.2.3. Hosszú ideig tartó megállás: spontán evakuálás.

Ezek a forgatókönyvek összefüggésben állnak az ÁME-ben meghatározott intézkedésekkel. A következő táblázat az eseménytípusok és az intézkedések közötti minőségi összefüggést mutatja be, és jelzi, hogy mely intézkedések érvényesek az egyes eseménytípusokra.

Az alagutak biztonságának elősegítésére létrehozandó védelmi vonal négy, egymást követő szintet foglal magában: megelőzés, enyhítés, evakuálás és mentés.

Például: „forró” események esetén az alapul szolgáló stratégia a következő:

Megelőzés: alacsony gyúlékonyságú, megfelelő kialakítású anyagok használata (4.2.5.1.), amelyekkel csökkenthető a tűz keletkezésének kockázata. Továbbá a vonat állapotának ellenőrzésével (4.4.1.) és megfelelő intézkedések meghozatalával csökkenthető a tűzveszély.

Enyhítés: alacsony tűzterjedési jellemzővel rendelkező, megfelelő kialakítású anyagok használatával (4.2.5.1.) csökkenthető a kibocsátott hő- és füstmennyiség és a tűz terjedési sebessége a személyszállító vonatokon. Tűzoltó készülékek használatával (4.2.5.2.) csökkenteni lehet a tűz terjedését. Tűz észlelése esetén be kell indítani a riasztót (4.2.5.7.). Először az utasokat kell biztonságba helyezni a vonat épségben lévő részében, és B. osztályú vonatok esetén tűzvédelmi gátak használatával (4.2.5.4.) kell védeni őket. A tűz terjedésének megakadályozására ki kell kapcsolni a légkondicionáló berendezést (4.2.5.10.). Ha lehetséges, a vonat elhagyja az alagutat. A vészfék-felülbírási rendszer (4.2.5.8.) megakadályozza a vonat nemkívánatos leállítását az alagútban, illetve egyéb intézkedések végrehajtásával működésben lehet tartani a vonatot (4.2.5.5.) fedélzeti tűz esetén.

Evakuálás és mentés: Amennyiben a vonatot véletlenül leállítják az alagútban, alacsony tűzterjedési jellemzővel, alacsony toxikussággal és alacsony füstgázsűrűséggel rendelkező, megfelelő kialakítású anyagok (4.2.5.1.) használatával fenn lehet tartani az evakuáláshoz elfogadható körülményeket az alagútban. Ha a vonat megáll, az utasokat a vonat személyzetének irányításával biztonságos területre evakuálják (4.6.1.). A járművek (4.2.5.11.) és az alagút infrastruktúrája (4.2.2.6.–4.2.2.10.) úgy van kialakítva, hogy lehetővé tegyék az alagútban való evakuálást. A mentőszolgálatokat tájékoztatják arról, hogyan tudnak bejutni az alagutakba (4.2.2.11.), illetve a járművek belsejébe (4.2.5.12.).

Jelmagyarázat: Az Infrastruktúra, Energia és Ellenőrző-irányító és jelző alrendszerekre vonatkozó intézkedések kék színnel, a Járművek alrendszerre vonatkozó intézkedések zöld színnel, az Üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerre vonatkozó intézkedések pedig sárga színnel vannak jelölve.

A. „Forró” események

	Megelőzés	Enyhítés	Evakuálás és mentés
Tűz, robbanás, mérgezőgáz-kibocsátás	4.2.5.1. Járművek anyagának tulajdonságai	4.2.5.1. Járművek anyagának tulajdonságai	4.2.5.1. Járművek anyagának tulajdonságai
	4.4.1. A vonatok állapotának ellenőrzése és a megfelelő intézkedések meghozatala	4.2.2.4. Építőanyagokra vonatkozó tűzbiztonsági követelmények	4.2.2.3. Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények
		4.2.3.1. Felső vezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása	4.2.2.7. Menekülési gyalogjárók
		4.2.3.4. Az alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények	4.2.2.8. Menekülési útvonalakon működő vészvilágítás
		4.2.3.5. Elektromos berendezések megbízhatósága	4.2.2.10. Vészhelyzeti kommunikáció
		4.2.4.1. Hőnfutásjelzők	4.2.2.11. Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára
		4.2.5.2. Személyszállító járműveken használandó tűzoltó készülékek	4.2.2.12. Az alagutakon kívüli mentési területek

	Megelőzés	Enyhítés	Evakuálás és mentés
		4.2.5.3. Áruszállító vonatok tűzvédelme	4.2.2.13. Vízellátás
		4.2.5.4. Személyszállító járműveken használandó tűzvédelmi gátak	4.2.3.2. Felső vezetékek vagy áramvezető sínek földelése
		4.2.5.5. Kiegészítő intézkedések személyszállító járművek működőképességének biztosítására	4.2.3.3. Áramellátás
		4.2.5.7. Vonatokon használandó kommunikációs eszközök	4.2.5.11. Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv
		4.2.5.8. Vészfékezés felülbírlása	4.2.5.12. Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára
		4.2.5.9. Vészvilágítási rendszer a vonatokon	4.4.3. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok
		4.2.5.10. Légkondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton	4.4.4. Földelési eljárások
		4.4.2. Vészhelyzet esetén alkalmazandó szabályok	4.7.1. Önmentő eszközök (áruszállító vonatok személyzete számára)
		4.4.5. Útvonalkönyv	
		4.4.6. Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára	
		4.4.7. Az alagút és az irányító központok közötti koordináció	
		4.6.1. A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége	

B. „Hideg” események

	Megelőzés	Enyhítés	Evakuálás és mentés
Ütközés, kisiklás	4.2.2.1. Váltók és kereszteződések telepítése	4.2.3.1. Felső vezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása	4.2.2.6. Balesetnél használandó önmentő, evakuálási és mentési eszközök
	4.5.1. Az alagutak állapotának ellenőrzése	4.2.3.5. Elektromos berendezések megbízhatósága	4.2.2.7. Menekülési gyalogjárók
		4.2.5.7. Vonatokon használandó kommunikációs eszközök	4.2.2.8. Menekülési útvonalakon működő vészvilágítás
			4.2.2.9. Menekülési jelzések
		4.4.5. Útvonalkönyv	4.2.2.10. Vészhelyzeti kommunikáció
		4.4.6. Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára	4.2.2.11. Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára
		4.4.7. Az alagút és az irányító központok közötti koordináció	4.2.2.12. Az alagutakon kívüli mentési területek
		4.6.1. A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége	4.2.2.13. Vízellátás

	Megelőzés	Enyhítés	Evakuálás és mentés
		4.4.2. Vészhelyzet esetén alkalmazandó szabályok	4.2.3.2. Felső vezetékek vagy áramvezető sínek földelése
		4.2.5.9. Vészvilágítási rendszer a vonatokon	4.2.3.3. Áramellátás
			4.2.5.11. Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv
			4.2.5.12. Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára
			4.4.3. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok
			4.4.4. Földelési eljárások

C. Hosszú ideig tartó megállás

	Megelőzés	Enyhítés	Evakuálás és mentés
Spontán evakuálás	4.2.5.7. Vonatokon használandó kommunikációs eszközök	4.4.2. Vészhelyzet esetén alkalmazandó szabályok	4.2.2.6. Balesetnél használandó önmentő, evakuálási és mentési eszközök
	4.4.6. Biztonságra és vészhelyzetre vonatkozó tájékoztatás nyújtása a vonaton utazók számára	4.4.3. Alagutakra vonatkozó vészhelyzeti terv és gyakorlatok	4.2.2.7. Menekülési gyalogjárók
	4.4.7. Az alagút és az irányító központok közötti koordináció		4.2.2.8. Menekülési útvonalakon működő vészvilágítás
			4.2.2.9. Menekülési jelzések
	4.6.1. A vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettsége		4.2.2.10. Vészhelyzeti kommunikáció
	4.2.5.9. Vészvilágítási rendszer a vonatokon		4.2.2.11. Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára
		4.2.2.12. Az alagutakon kívüli mentési területek	

E. MELLÉKLET

AZ ALRENDSZEREK ÉRTÉKELÉSE

E.1 **Hatály**

Ez a melléklet az alrendszerek megfelelőségének értékelését írja le.

E.2 **Jellemzők és modulok**

Az alrendszereknek a tervezés, a fejlesztés és a gyártás különböző fázisaiban vizsgálandó jellemzőit az E. táblázatban „X”-szel jelölték.

E táblázat

Értékelés

1	2	3	4	5	6
		Tervezési és fejlesztési fázis	Gyártási fázis		
	Vizsgálandó jellemzők	A konstrukció felülvizsgálata	Gyártás, összeszerelés, beépítés	Összeszerelés (üzembe helyezés előtt)	Érvényesítés teljes üzemi feltételek között
4.2.2.1.	Váltók és kereszteződések telepítése	X			
4.2.2.2.	Vészkijáratokhoz és gépteremekhez való jogosulatlan hozzáférés megakadályozása	X		X	
4.2.2.3.	Szerkezetekre vonatkozó tűzvédelmi követelmények	X			
4.2.2.4.	Építőanyagokra vonatkozó tűzbiztonsági követelmények	X			
4.2.2.5.	Tűzjelzés	X		X	
4.2.2.6.	Balesetnél használandó önműködő, evakuálási és mentési eszközök	X			
4.2.2.6.1.	A biztonságos terület meghatározása				
4.2.2.6.2.	Általános tudnivalók				
4.2.2.6.3.	A felszínre vezető oldal- és/vagy függőleges irányú vészkijáratok	X			
4.2.2.6.4.	A másik alagútba vezető átjárók	X			
4.2.2.6.5.	Alternatív műszaki megoldások	X			
4.2.2.7.	Menekülési gyalogjárók	X			
4.2.2.8.	Menekülési útvonalakon működő vészvilágítás	X		X	
4.2.2.9.	Menekülési jelzések	X			
4.2.2.10.	Vészhelyzeti kommunikáció	X			
4.2.2.11.	Elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára	X			
4.2.2.12.	Az alagutakon kívüli mentési területek	X			
4.2.2.13.	Vízellátás	X			

1	2	3	4	5	6
		Tervezési és fejlesztési fázis	Gyártási fázis		
	Vizsgálandó jellemzők	A konstrukció felülvizsgálata	Gyártás, összeszerelés, beépítés	Összeszerelés (üzembe helyezés előtt)	Érvényesítés teljes üzemi feltételek között
4.2.3.1.	Felső vezetékek vagy áramvezető sínek szakaszolása	X		X	
4.2.3.2.	Felső vezetékek vagy áramvezető sínek földelése	X		X	
4.2.3.3.	Áramellátás	X			
4.2.3.4.	Az alagutakban lévő elektromos kábelekre vonatkozó követelmények	X			
4.2.3.5.	Elektromos berendezések megbízhatósága	X			
4.2.5.1.	Járművek anyagának tulajdonságai	X			
4.2.5.2.	Személyszállító járműveken használandó tűzoltó készülékek	X			
4.2.5.3.	Áruszállító vonatok tűzvédelme	X			
4.2.5.4.	Személyszállító járműveken használandó tűzvédelmi gátak	X			
4.2.4.1.	Hőnfutásjelzők	X			
4.2.5.5.	Kiegészítő intézkedések személyszállító járművek működőképességének biztosítására fedélzeti tűz esetén	X			
4.2.5.5.1.	Általános célkitűzések és a személyszállító vonatok számára előírt működőképesség				
4.2.5.5.2.	Fékekre vonatkozó követelmények	X			
4.2.5.5.3.	Vontatásra vonatkozó követelmények	X			
4.2.5.6.	Fedélzeti tűzjelzők	X			
4.2.5.7.	Vonatokon használandó kommunikációs eszközök	X			
4.2.5.8.	Vészfékezés felülbírlása	X	X		
4.2.5.9.	Vészvilágítási rendszer a vonatokon	X			X
4.2.5.10.	Légkondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton	X			X
4.2.5.11.	Személyszállító járművekre érvényes menekülési terv	X			
4.2.5.12.	Információk és elérési útvonalak biztosítása a mentőszolgálatok számára	X			

1	2	3	4	5	6
		Tervezési és fejlesztési fázis	Gyártási fázis		
	Vizsgálandó jellemzők	A konstrukció felülvizsgálata	Gyártás, összeszerelés, beépítés	Összeszerelés (üzembe helyezés előtt)	Érvényesítés teljes üzemi feltételek között
4.4.1	A vonatok állapotának ellenőrzése és a megfelelő intézkedések meghozatala Megjegyzés: a 6.2.6. szakasz leírja, hogy az üzemeltetési szabályok értékelése miatt az egyes tagállamok biztonsági hatóságainak felelősségi körébe tartozik, és ezekhez miért nincs szükség a bejelentett szervezet általi külön értékelésre. Ezért a 4.4. és a 4.6. fejezetben rögzített előírások nem szerepelnek ebben a táblázatban.				
4.5.1.	Az alagutak állapotának ellenőrzése	X			
4.5.2.	A járművek karbantartása	X			
4.7.1.1.	Önmentő álarcok	X			

F. MELLÉKLET

AZ ALRENDSZEREK EK-HITELESÍTÉSÉRE SZOLGÁLÓ MODULOK

F.1 A modulok felsorolása

Az alrendszerek moduljai

- SB modul: Típusvizsgálat
- SD modul: Termékminőség-irányítási rendszer
- SF modul: TermékHITELESÍTÉS
- SG modul: Az egységek hitelesítése
- SH2 modul: Teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal

Karbantartási előírások modulja

- Megfelelőség-értékelési eljárás modulja

F.2 Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek moduljai

Nem alkalmazható (nincsenek kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek)

F.3 Az alrendszerek EK-hitelesítésére szolgáló modulok

F.3.1 SB modul: Típusvizsgálat

1. Ez a modul az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az Infrastruktúra, az Energia, az Ellenőrző-irányító vagy a Járművek alrendszer egy, a tervezett termelés szempontjából reprezentatív típusa

- megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek ⁽¹⁾ eleget tettek,
- megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek.

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

2. Az ajánlatkérő ⁽²⁾ kérelmezi az alrendszer (típusvizsgálaton keresztüli) EK-hitelesítését a választása szerinti bejelentett szervezettől.

A kérelemnek tartalmaznia kell:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének nevét és címét,
- a 3. pontban ismertetett műszaki dokumentációt.

3. A kérelmező a bejelentett szervezet rendelkezésére bocsátja az alrendszernek a tervezett termelés szempontjából reprezentatív mintáját ⁽³⁾ (a továbbiakban: minta).

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

⁽¹⁾ Az alapvető követelmények tükröződnek a műszaki paraméterekben, a kapcsolódási pontokban és a teljesítményre vonatkozó előírásokban, amelyeket az ÁME 4. fejezete állapít meg.

⁽²⁾ A modulban „az ajánlatkérő” „az alrendszer irányelvben definiált ajánlatkérője vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője”.

⁽³⁾ Valamely ÁME vonatkozó szakasza különös követelményeket írhat elő e tekintetben.

A bejelentett szervezet további mintákat kérhet, ha ezt a vizsgálati program elvégzéséhez szükségesnek tartja.

Ha azt a különös tesztelési vagy vizsgálati módszerek esetében kérik, és az ÁME-ben vagy az ÁME-ben hivatkozott európai előírásban ⁽⁴⁾ meghatározzák, biztosítani kell valamely részszerkezet vagy szerkezet mintáját vagy mintáit, illetve az alrendszer mintáját előre összeszerelt állapotban.

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

A műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

- az alrendszer általános leírása, átfogó konstrukciója és struktúrája,
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, szerkezeti egységek, áramkörök stb.,
- az alrendszer tervezésével és gyártásával kapcsolatos információk, valamint a karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok,
- alkalmazott műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat,
- a fenti előírások használatát igazoló minden szükséges bizonyíték, különösen ha nem alkalmazzák teljes mértékben az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségéről vagy alkalmazhatóságáról szóló EK-nyilatkozatok másolatai és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
- a szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt)
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása,
- az alrendszer használati feltételei (az üzemidő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
- az alrendszer karbantartásával kapcsolatos karbantartási feltételek és műszaki dokumentáció,
- az alrendszer gyártásánál, karbantartásánál és üzemeltetésénél figyelembe veendő összes műszaki követelmény,
- az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei,
- vizsgálati jelentések.

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

4. A bejelentett szervezet:

4.1. Megvizsgálja a műszaki dokumentációt,

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

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

⁽⁴⁾ Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

- 4.4. Azonosítja az ÁME és az európai előírások vonatkozó rendelkezései szerint, illetve az európai előírások vonatkozó rendelkezéseinek alkalmazása nélkül tervezett elemeket;
 - 4.5. Elvégzi vagy elvégezteti a megfelelő vizsgálatokat és szükséges tesztek a 4.2. és 4.3. ponttal összhangban annak megállapítása érdekében, hogy valóban alkalmazták-e a vonatkozó európai előírásokat, amennyiben kiválasztották azokat;
 - 4.6. Elvégzi vagy elvégezteti a megfelelő vizsgálatokat és szükséges tesztek a 4.2. és 4.3. ponttal összhangban annak megállapítása érdekében, hogy az alkalmazott megoldások megfelelnek-e az ÁME követelményeinek, ha nem alkalmazták a megfelelő európai előírásokat;
 - 4.7. Megállapodik a kérelmezővel arról, hogy hol végzik el a vizsgálatokat és a szükséges tesztek.
5. Amennyiben a típus megfelel az ÁME-nek, a bejelentett szervezet típusvizsgálati tanúsítványt ad ki a kérelmezőnek. A tanúsítvány tartalmazza az ajánlatkérő, illetve a műszaki dokumentációban feltüntetett gyártó(k) nevét és címét, a vizsgálat végkövetkeztetéseit, az érvényességének feltételeit és a jóváhagyott típus azonosításához szükséges adatokat.
- A műszaki dokumentáció vonatkozó részeinek felsorolását mellékelni kell a tanúsítványhoz, és a bejelentett szervezetnek meg kell őriznie egy példányt.
- Ha az ajánlatkérő elutasít egy típusvizsgálati tanúsítványt, a bejelentett szervezetnek részletesen meg kell indokolnia az ilyen elutasítást.
- Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.
6. Valamennyi bejelentett szervezetnek közölni kell a többi bejelentett szervezettel a kiadott, visszavont vagy elutasított típusvizsgálati tanúsítványokkal kapcsolatos vonatkozó információkat.
 7. A többi bejelentett szervezet kérésre másolatokat kaphat a kiadott típusvizsgálati tanúsítványokról, illetve azok kiegészítéseiről. A tanúsítványok mellékleteit a többi bejelentett szervezet rendelkezésére kell bocsátani.
 8. Az ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációval együtt a típusvizsgálati tanúsítványok és minden kiegészítés példányait. Ezt minden olyan tagállamnak el kell küldenie, amelyik ezt kéri.
 9. A gyártási fázis során a kérelmező köteles tájékoztatni a típusvizsgálati tanúsítvánnyal kapcsolatos műszaki dokumentációt megőrző bejelentett szervezetet minden olyan módosításról, amely érintheti az ÁME követelményeinek való megfelelést vagy az alrendszer előírt használati körülményeit. Ilyen esetekben az alrendszerhez további jóváhagyás szükséges. Ilyen esetben a bejelentett szervezetnek csak a módosításokra vonatkozó és azokhoz szükséges vizsgálatokat és tesztekkel kell elvégeznie. Ez a további jóváhagyás az eredeti típusvizsgálati tanúsítvány kiegészítéseként, illetve a régi tanúsítvány visszavonását követő új tanúsítvány kiadásával adható meg.

F.3.2 SD modul: Termelési minőségirányítási rendszer

1. Ez a modul azt az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az Infrastruktúra, az Energia vagy a Járművek alrendszer, amely számára egy bejelentett szervezet már kiadott típusvizsgálati tanúsítványt,
 - megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek ⁽⁵⁾ eleget tettek,
 - megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek,és üzembe helyezhető.
2. A bejelentett szervezet elvégzi az eljárást a következő feltételekkel:
 - az értékelés előtt kiadott típusvizsgálati tanúsítvány érvényben marad a kérelem tárgyát képező alrendszer esetében,

⁽⁵⁾ Az alapvető követelmények tükröződnek a műszaki paraméterekben, a kapcsolódási pontokban és a teljesítményre vonatkozó előírásokban, amelyeket az ÁME 4. fejezete állapít meg.

- az ajánlatkérő⁽⁶⁾ és a bevont fővállalkozó eleget tesznek a 3. pont szerinti kötelezettségeiknek.

A „fővállalkozó” kifejezés olyan társaságokra utal, amelyek tevékenysége hozzájárul az ÁME alapvető követelményeinek teljesüléséhez. Ez az alábbiakat érinti:

- az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért) felelős társaság,
- az alrendszerre irányuló projektbe csak részlegesen bevont (például az alrendszer összeállítását vagy telepítését végző) más társaságok.

Nem vonatkozik a részegységeket és az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket szállító gyártói alvállalkozókra.

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

Ha az ajánlatkérő önállóan felelős az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különös tekintettel az alrendszer integrálásával kapcsolatos felelősségre), vagy az ajánlatkérőt közvetlenül bevonják a gyártásba (az összeszerelést és telepítést is ideértve), jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie e tevékenységekkel kapcsolatban, ami a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

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

EK-hitelesítési eljárás

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

A kérelemben ismertetni kell az alrendszer tervezésének, gyártásának, összeszerelésének, telepítésének, karbantartásának és üzemeltetésének folyamatát, és lehetővé kell tennie a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek való megfelelés értékelését.

A kérelemnek tartalmaznia kell:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének nevét és címét,
- a jóváhagyott típusal kapcsolatos műszaki dokumentációt, ideértve az SB modulban meghatározott eljárás végrehajtása után kibocsátott típusvizsgálati tanúsítványt,

továbbá – amennyiben e dokumentáció nem tartalmazza – a következőket:

- az alrendszer általános leírása, annak átfogó konstrukciója és struktúrája,
- az alkalmazott műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat⁽⁷⁾,
- a fenti előírások alkalmazását igazoló minden szükséges bizonyíték, különösen ha nem alkalmazzák teljes mértékben az említett európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket. Ennek a bizonyítéknak tartalmaznia kell a gyártó megfelelő laboratóriumában vagy saját részéről elvégzett próbák eredményeit,
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,

⁽⁶⁾ A modulban „az ajánlatkérő” „az alrendszer irányelvben definiált ajánlatkérője vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője”.

⁽⁷⁾ Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

- bizonyíték arra, hogy a gyártási fázis megfelel a Szerződésből eredő más rendeleteknek (a tanúsítványokkal együtt),
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek,
 - a rendszerelemekhez biztosítandó, megfelelőségről vagy alkalmazhatóságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
 - az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása,
 - annak igazolása, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő, illetve a fővállalkozó az 5.2. pontban említett összes fázisra vonatkozóan rendelkezik minőségirányítási rendszerrel, és bizonyítani kell annak hatékonyságát,
 - e minőségirányítási rendszerek jóváhagyásáért és felülvizsgálatáért felelős bejelentett szervezet megjelölése.
- 4.3. A bejelentett szervezet először megvizsgálja a pályázatot a típusvizsgálat érvényessége és a típusvizsgálati tanúsítvány szempontjából.

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

Minőségirányítási rendszer

- 5.1. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és megbízása esetén a fővállalkozónak az általuk kiválasztott bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtaniuk minőségbiztosítási rendszereik értékelésére vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell:

- a tervezett alrendszerrel kapcsolatos minden vonatkozó információt,
- a minőségirányítási rendszer dokumentációját,
- a jóváhagyott típus műszaki dokumentációját és az SB modul típusvizsgálati eljárásának befejezése után kibocsátott típusvizsgálati tanúsítvány másolatát.

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

- 5.2. Az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében a minőségirányítási rendszerek biztosítják, hogy az alrendszer egészében megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek. Más vállalkozók esetében azok minőségirányítási rendszereinek biztosítaniuk kell, hogy az alrendszerhez való vonatkozó hozzájárulásuk megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek.

A kérelmező(k) által elfogadott összes elemet, követelményt és rendelkezést szisztematikus és rendezett módon dokumentálni kell írásban rögzített elvek, eljárások és utasítások formájában. A minőségirányítási rendszer dokumentációjának biztosítania kell a minőségpolitikák és a minőségügyi eljárások – így például a minőségügyi programok, tervek, kézikönyvek és feljegyzések – általános megértését.

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

- minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés,
- az alkalmazandó megfelelő gyártási, minőségellenőrzési és minőségirányítási technikák, folyamatok és szisztematikus intézkedések,
- a gyártás, összeszerelés és telepítés előtt, közben és után elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága,
- minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítéséről szóló jelentések stb.,

továbbá az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében:

- az irányítás felelősségei és hatáskörei az alrendszer általános minőségével, és különösen az alrendszer integrációjának irányításával kapcsolatban.

A vizsgálatokat, tesztek és ellenőrzéseket a következő fázisok mindegyikére el kell végezni:

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

- 5.3. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezetnek meg kell vizsgálnia, hogy az alrendszer összes, az 5.2. pontban említett fázisát kellő mértékben és megfelelően lefedi-e a kérelmezők minőségirányítási rendszereinek jóváhagyása és felügyelete ⁽⁸⁾.

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

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

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

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

Az ellenőrzésnek – a kérelmezőnek az alrendszerben való konkrét közreműködését figyelembe véve – az érintett alrendszerre nézve specifikusnak kell lennie. Az ellenőrző csoportnak legyen legalább egy, az érintett alrendszer-technológiában tapasztalt értékelője. Az értékelési eljárás kiterjed a kérelmező telephelyein tett értékelő szemlére is.

A határozatról értesíteni kell a kérelmezőt. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

- 5.5. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó vállalja, hogy teljesíti a jóváhagyott minőségirányítási rendszerből fakadó kötelezettségeit, és fenntartja azt oly módon, hogy megőrizze megfelelő és hatékony voltát.

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

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

A határozatról értesíti a kérelmezőt. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

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

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

⁽⁸⁾ A járművekre vonatkozó ÁME esetében a bejelentett szervezet részt vehet mozdonyok vagy vonatszerelvények végső, üzem közbeni tesztelésében az ÁME megfelelő fejezetében meghatározott feltételek szerint.

- 6.2. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó köteles megküldeni (vagy megküldetni) az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek az ehhez szükséges összes dokumentumot, ideértve az alrendszerrel kapcsolatos megvalósítási terveket és műszaki feljegyzéseket (amennyiben azok a kérelmezőknek az alrendszerben való közreműködésére vonatkoznak), különösen az alábbiakat:
- a minőségirányítási rendszer dokumentációja, ideértve az alábbiak biztosítása érdekében végrehajtott konkrét intézkedéseket:
 - az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében:

megfelelően és pontosan meghatározták-e az egész alrendszer megfelelőségére vonatkozó irányítás átfogó felelősségeit és hatásköreit,
 - a kérelmezők esetében:

a minőségirányítási rendszer kezelése megfelelő-e az alrendszer szintű integráció elérése érdekében,
 - a minőségirányítási rendszer (összeszerelésre és telepítésre is kiterjedő) gyártási részében előírt minőségügyi feljegyzések, köztük vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képességeiről szóló jelentések stb.
- 6.3. A bejelentett szervezet rendszeres időközönként felülvizsgálja, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó fenntartja és alkalmazza-e a minőségirányítási rendszert, és felülvizsgálati jelentést nyújt be számukra. Ha az ajánlatkérő és a fővállalkozó tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a felülvizsgálat során.
- A felülvizsgálatokat évente legalább egyszer kell elvégezni, legalább egy felülvizsgálatnak pedig a 8. pontban említett EK-hitelesítési eljárás tárgyát képező alrendszerrel kapcsolatos tevékenységek (gyártás, összeszerelés és telepítés) elvégzésekor kell megtörténnie.
- 6.4. Emellett a bejelentett szervezet be nem jelentett látogatásokat tehet a kérelmező(k) megfelelő telephelyein. E látogatások alkalmával a bejelentett szervezet teljes vagy részleges felülvizsgálatot végezhet, és tesztek végezhet vagy végeztethet el annak ellenőrzése érdekében, hogy a minőségirányítási rendszer megfelelően működik-e a szükséges helyeken. Vizsgálati és – adott esetben – felülvizsgálati, illetve tesztjelentést készít a kérelmező(k) számára.
- 6.5. Ha az ajánlatkérő által kiválasztott és az EK-hitelesítésért felelős bejelentett szervezet nem végzi el az érintett minőségirányítási rendszer(ek) egészének felülvizsgálatát, koordinálnia kell az azon feladat elvégzéséért felelős bármely más bejelentett szervezet felügyeleti tevékenységét az alábbiak érdekében:
- biztosítani kell, hogy megfelelően végrehajtsák az alrendszerek integrálásával kapcsolatos különböző minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolódási pontok kezelését,
 - az ajánlatkérővel közösen össze kell gyűjtenie az értékelés azon elemeit, amelyek a különböző minőségirányítási rendszerek következetességének és átfogó felülvizsgálatának szavatolásához szükségesek.
- Ez az összehangolás kiterjed a bejelentett szervezet alábbiakkal kapcsolatos jogaira:
- a más bejelentett szervezetek által kibocsátott összes (jóváhagyási és felügyeleti) dokumentáció kézhezvétele,
 - jelenlét a 6.3. pontban említett felügyeleti vizsgálatoknál,
 - a 6.4. pontban említett további vizsgálatok kezdeményezése a saját felelőssége alatt és a többi bejelentett szervezettel együtt.
7. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek ellenőrzési, felülvizsgálati és felügyeleti célokból bejárás joggal kell rendelkeznie az építési területekre, gyártóüzemekbe, összeszerelési és telepítési helyekre, raktárhelyiségekbe és adott esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, általánosabban pedig minden olyan létesítménybe, ahová szükségesnek tartja a feladatai elvégzése érdekében, a kérelmezőnek az alrendszerre irányuló projektben való konkrét közreműködésének megfelelően.
8. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és a fővállalkozónak az utolsó alrendszer gyártásától számított 10 évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé kell tenniük az alábbiakat:
- az 5.1. pont második albekezdésének második francia bekezdésében említett dokumentáció,

- az 5.5. pont második albekezdésében hivatkozott módosítás,
 - a bejelentett szervezet 5.4., 5.5. és 6.4. pontban említett határozatai és jelentései.
9. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet a típusvizsgálat, valamint a minőségirányítási rendszer(ek) jóváhagyása és felülvizsgálata alapján kiállítja a megfelelőségi tanúsítványt az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállambeli felügyeleti hatóság számára, amelyben az alrendszer található, illetve üzemel.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információkat kell tartalmaznia.

10. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kötelezően kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információkat, és különösen az alábbiakat:
- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
 - az alrendszerbe beépített, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek jegyzéke,
 - a megfelelőségi és – adott esetben – alkalmazhatósági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyekkel az említett rendszerelemeknek rendelkezniük kell az irányelv 13. cikkével összhangban, adott esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszerek jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérve,
 - az alrendszer karbantartásával, annak használati feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
 - a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű megfigyeléssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,
 - az alrendszer típusvizsgálati tanúsítványa és az SB modulban meghatározott kísérő műszaki dokumentáció,
 - a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
 - a bejelentett szervezet 9. pontban említett, hitelesítési, illetve számítási jegyzetekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi tanúsítványa, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és adott esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat. A tanúsítványhoz mellékelni kell a hitelesítéssel kapcsolatban kiállított, a 6.3. és 6.4. pontokban említett vizsgálati és ellenőrzési jelentéseket, különösen a következőket:
 - az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás.
11. Valamennyi bejelentett szervezet köteles közölni a többi bejelentett szervezettel a minőségirányítási rendszerre vonatkozóan kiadott, visszavont vagy elutasított jóváhagyásokkal kapcsolatos adatokat.

A többi bejelentett szervezet kérésre másolatokat kaphat a minőségirányítási rendszerhez kiadott jóváhagyásokról.

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

A Közösség területén letelepedett ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációt, és további három évig azt kérésre meg kell küldenie bármely más tagállamnak.

F.3.3 SF modul: Termék-hitelesítés

1. Ez a modul azt az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az Infrastruktúra, az Energia vagy a Járművek alrendszer, amely számára egy bejelentett szervezet már kiadott típusvizsgálati tanúsítványt,
- megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek ⁽⁹⁾ eleget tettek,

⁽⁹⁾ Az alapvető követelmények tükröződnek a műszaki paraméterekben, a kapcsolódási pontokban és a teljesítményre vonatkozó előírásokban, amelyeket az ÁME 4. fejezete állapít meg.

- megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek,
 - és üzembe helyezhető.
2. Az ajánlatkérő⁽¹⁰⁾ kérelmezi az alrendszer (termékHITELESÍTÉS útján történő) EK-hitelesítését a választása szerinti bejelentett szervezettől.

A kérelemnek tartalmaznia kell:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselője nevét és címét,
 - a műszaki dokumentációt.
3. Az eljárás említett részén belül az ajánlatkérő ellenőrzi és tanúsítja, hogy az érintett alrendszer összhangban van a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusal, és eleget tesz a rá vonatkozó ÁME-nek.

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

4. Az ajánlatkérőnek meg kell tennie minden ahhoz szükséges intézkedést, hogy a gyártási folyamat (ideértve az átjárhatóságot biztosító rendszeresemlék fővállalkozók⁽¹¹⁾ általi összeszerelését és integrálását azok megbízása esetén) biztosítsa, hogy az alrendszer megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és a rá vonatkozó ÁME követelményeinek.
5. A kérelemnek lehetővé kell tennie az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének, karbantartásának és üzemeltetésének megértését, és lehetővé kell tennie a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az értékelendő ÁME követelményeinek való megfelelést.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

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

továbbá – amennyiben e dokumentáció nem tartalmazza – a következőket:

- az alrendszer általános leírása, átfogó konstrukciója és szerkezete,
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, szerkezeti egységek, áramkörök stb.,
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- az alkalmazott műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat⁽¹²⁾,
- a fenti előírások használatát igazoló minden bizonyíték, különösen ahol nem alkalmazzák teljes mértékben ezeket az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
- bizonyíték arra, hogy a gyártási fázis megfelel a Szerződésből eredő más rendeleteknek (a tanúsítványokkal együtt),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszeresemlék,
- a megfelelőségről vagy alkalmazhatóságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket biztosítani kell az említett rendszeresemlékhez, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása,

⁽¹⁰⁾ A modulban „az ajánlatkérő” „az alrendszer irányelvben definiált ajánlatkérője vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője”.

⁽¹¹⁾ A „fővállalkozó” kifejezés olyan társaságokra utal, amelyek tevékenysége hozzájárul az ÁME alapvető követelményeinek teljesüléséhez. Vonatkozhat az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős társaságra vagy az alrendszerre irányuló projektnak csak egy részébe bevont (például az alrendszer összeszerelését vagy telepítését végző) más társaságokra.

⁽¹²⁾ Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

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

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

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

A bejelentett szervezetnek el kell végeznie a megfelelő vizsgálatokat és teszteseteket annak ellenőrzése érdekében, hogy az alrendszer megfelel-e a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek. A bejelentett szervezet megvizsgálja és teszteli a 4. pont szerint sorozattermékként gyártott alrendszereket.

7. Minden (sorozattermékként gyártott) alrendszer vizsgálatlalt és teszteléssel történő hitelesítése

- 7.1. A bejelentett szervezet elvégzi a teszteseteket, ellenőrzéseket és hitelesítési vizsgálatokat az ÁME előírásai szerint sorozatban gyártott alrendszerek megfelelőségének biztosítása érdekében. A vizsgálatok, tesztesetek és ellenőrzések kiterjednek az ÁME által előírt fázisokra is.

- 7.2. Minden egyes (sorozatban gyártott) alrendszert egyedileg meg kell vizsgálni, tesztelni és hitelesíteni kell⁽¹³⁾ a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és a rá vonatkozó ÁME követelményeinek való megfelelés igazolása érdekében. Amikor az ÁME (vagy az ÁME-ben idézett európai szabvány) nem ír elő valamely vizsgálatot, a vonatkozó európai előírások vagy egyenértékű vizsgálatok alkalmazandók.

8. A bejelentett szervezet megállapodik az ajánlatkérővel (és a fővállalkozóval), hogy mely helyeken végzik el a vizsgálatokat, és arról, hogy az alrendszer végső vizsgálatát és – ha azt az ÁME előírja – a teljes üzemi körülmények melletti vizsgálatokat és érvényesítéseket az ajánlatkérő végzi el a bejelentett szervezet közvetlen felügyelete és jelenléte mellett.

A bejelentett szervezet ellenőrzési és hitelesítési célokból bejárási joggal rendelkezik a gyártóüzemekbe, összeszerelési és telepítési helyekre, és adott esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, az ÁME által előírt feladatai elvégzése érdekében.

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

A bejelentett szervezet tevékenységeinek alapja a típusvizsgálat és az összes sorozatban gyártott terméken elvégzett, a 7. pontban jelzett és az ÁME-ben, illetve a vonatkozó európai előírásokban előírt vizsgálatok, hitelesítések és ellenőrzések.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információkat kell tartalmaznia.

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

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
- az alrendszerbe beépített, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek felsorolása,
- a megfelelőségi és – adott esetben – az alkalmazhatósági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket az említett rendszerelemekhez biztosítani kell az irányelv 13. cikkével összhangban, adott esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszerek jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérve,
- az alrendszer karbantartásával, annak használati feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
- a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű megfigyeléssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,
- az alrendszer típusvizsgálati tanúsítványa és az SB modulban meghatározott kísérő műszaki dokumentáció,

⁽¹³⁾ Különösen a járművekre vonatkozó ÁME esetében a bejelentett szervezet részt vesz a jármű vagy vonatszerelvény végső üzemi tesztelésében. Ezt előírja az ÁME megfelelő fejezete is.

- a bejelentett szervezet 9. pontban említett, vonatkozó számítási jegyzetekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi tanúsítványra, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és adott esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat. Indokolt esetben a tanúsítványhoz a hitelesítéssel kapcsolatban,
- kiállított vizsgálati és ellenőrzési jelentéseket is mellékelni kell.

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

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

F.3.4 SG modul: Az egységek hitelesítése

1. Ez a modul azt az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy Infrastruktúra, az Energia, az Ellenőrző-irányító vagy a Járművek alrendszer

- megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek ⁽¹⁴⁾ eleget tettek,
- megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek,

és üzembe helyezhető.

2. Az ajánlatkérő ⁽¹⁵⁾ kérelmezi az alrendszer (egységek hitelesítése útján történő) EK-hitelesítését a választása szerinti bejelentett szervezettől.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

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

3. A műszaki dokumentációnak lehetővé kell tennie az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének és üzemeltetésének értelmezését, valamint az ÁME rendelkezéseinek való megfelelés értékelését.

A műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

- az alrendszer általános leírása, annak átfogó konstrukciója és szerkezete,
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, szerkezeti egységek, áramkörök stb.,
- az alrendszer tervezésével és gyártásával kapcsolatos információk, valamint a karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok,
- az alkalmazott műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat ⁽¹⁶⁾,
- a fenti előírások használatát igazoló minden szükséges bizonyíték, különösen ha nem alkalmazzák teljes mértékben az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek,
- a megfelelőségről vagy alkalmazhatóságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket biztosítani kell az említett rendszerelemekhez, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,

⁽¹⁴⁾ Az alapvető követelmények tükröződnek a műszaki paraméterekben, a kapcsolódási pontokban és a teljesítményre vonatkozó előírásokban, amelyeket az ÁME 4. fejezete állapít meg.

⁽¹⁵⁾ A modulban „az ajánlatkérő” „az alrendszer irányelvben definiált ajánlatkérője vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője”.

⁽¹⁶⁾ Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

- a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása,
- az alrendszer használati feltételei (az üzemidő vagy -távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
- az alrendszer karbantartásával kapcsolatos karbantartási feltételek és műszaki dokumentáció,
- az alrendszer gyártásánál, karbantartásánál és üzemeltetésénél figyelembe veendő összes műszaki követelmény,
- az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei,
- minden egyéb megfelelő műszaki bizonyíték, amely képes szemléltetni, hogy a korábbi ellenőrzéseket vagy vizsgálatokat sikeresen elvégezték független és illetékes szervezetek, összehasonlítható feltételek mellett.

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

4. A bejelentett szervezetnek meg kell vizsgálnia az alkalmazást és a műszaki dokumentációt és azonosítania azokat az elemeket, amelyeket az ÁME és az európai előírások vonatkozó rendelkezései szerint terveztek meg, illetve az azok figyelembe vétele nélkül tervezett elemeket.

A bejelentett szervezet megvizsgálja az alrendszert, és ellenőrzi, hogy elvégezték-e a megfelelő és szükséges vizsgálatokat annak megállapítására, hogy amennyiben kiválasztották a megfelelő európai előírásokat, ezeket ténylegesen alkalmazták-e, illetve hogy az elfogadott megoldások teljesítik-e az ÁME követelményeit, amikor a vonatkozó európai előírásokat nem alkalmazták.

A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések kiterjednek az ÁME által előírt következő fázisokra:

- átfogó terv
- az alrendszer felépítése, ezen belül különösen – ha alkalmazható – az építőmérnöki tevékenységek, a rendszerelemek összeszerelése és a végső beállítások
- az alrendszer végső ellenőrzése (átvételi próba)
- és amennyiben az ÁME meghatározza, a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés.

A bejelentett szervezet akkor veheti figyelembe a más szervezetek⁽¹⁷⁾ vagy a kérelmező (vagy a kérelmező nevében eljáró más személy) által, összehasonlítható feltételek mellett sikeresen elvégzett vizsgálatokat, ellenőrzéseket vagy teszteseteket igazoló dokumentumokat, ha ezt a vonatkozó ÁME előírja. A bejelentett szervezet ezután eldönti, hogy felhasználja-e ezeknek az ellenőrzéseknek vagy teszteseteknek az eredményeit.

A bejelentett szervezet által összegyűjtött bizonyítékoknak alkalmasnak és elegendőnek kell lenniük az ÁME követelményeinek való megfelelés, továbbá annak igazolására, hogy az összes előírt és megfelelő ellenőrzést és tesztet végrehajtották.

A többi féltől származó bizonyítékokat a tesztesetek vagy ellenőrzések végrehajtása előtt meg kell vizsgálni, mivel a bejelentett szervezet úgy dönthet, hogy a tesztesetek vagy ellenőrzések végrehajtása közben saját maga is elvégez azokkal kapcsolatos értékeléseket, szemrevételezést vagy felülvizsgálatot.

⁽¹⁷⁾ Az ellenőrzések és tesztesetek feltételeinek meg kell egyeznie a bejelentett szervezet által az alvállalkozói tevékenységeknél figyelembe vett feltételekkel (lásd az Új megközelítés Kék útmutatójának 6.5. bekezdését).

Az ilyen egyéb bizonyítékok alkalmazási körét dokumentált elemzéssel kell igazolni, többek között az alábbiakban felsorolt tényezők használatával⁽¹⁸⁾. Az igazolást a műszaki dokumentációhoz kell mellékelni.

Minden egyes esetben a bejelentett szervezet viseli a végső felelősséget.

5. A bejelentett szervezet megállapodik az ajánlatkérővel, hogy mely helyeken végzik el a tesztek, és hogy az alrendszer végső tesztelését és – ha azt az ÁME előírja – a teljes üzemi körülmények melletti tesztek az ajánlatkérő végzi el a bejelentett szervezet közvetlen felügyelete alatt és részvétele mellett.
6. A bejelentett szervezet tesztelési és hitelesítési célokból bejárasi joggal rendelkezik a tervezés helyszínére, az építési területekre, a gyártóüzemekbe, az összeszerelési és telepítési helyekre, és adott esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, az ÁME által előírt feladatok elvégzése érdekében.
7. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet az ÁME, illetve a vonatkozó európai előírások által megkövetelt vizsgálatok, hitelesítések és ellenőrzések végrehajtása alapján kiállítja a megfelelőségi tanúsítványt az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállambeli felügyeleti hatóság számára, amelyben az alrendszer található, illetve üzemel.

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

8. A bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információkat, és különösen az alábbiakat:
 - az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
 - az alrendszerbe beépített, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek felsorolása,
 - a megfelelőségi és – adott esetben – az alkalmazhatósági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket az említett rendszerelemekhez biztosítani kell az irányelv 13. cikkével összhangban, adott esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszerek jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérve,
 - az alrendszer karbantartásával, annak használati feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
 - a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű megfigyeléssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,
 - a bejelentett szervezet 7. pontban említett, hitelesítési, illetve vonatkozó számítási jegyzetekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi tanúsítványa, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és adott esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat; a tanúsítványhoz, adott esetben, csatolni kell a hitelesítés kapcsán összeállított felügyeleti és auditálási jelentéseket,
 - a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
 - az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás.

⁽¹⁸⁾ A bejelentett szervezetnek meg kell vizsgálnia az alrendszerrel kapcsolatos munka különböző részeit, és a munka előtt, közben és annak befejezésekor meg kell állapítania a következőket:

- az alrendszer és különböző részeinek kockázati és biztonsági kihatásai
- a meglévő berendezések és rendszerek használatával kapcsolatban:
 - a korábbival azonos módon használják
 - korábban is használták, de az új munkálatok közbeni használatához igazították
- meglévő tervek, technológiák, anyagok és gyártási eljárások használata
- tervezéssel, gyártással, vizsgálattal és megbízásokkal kapcsolatos intézkedések
- üzemeltetési és szervizelési feladatok
- más illetékes szervezetek által kiadott, korábbi jóváhagyások
- más érintett szervezetek meghatalmazása:
 - a bejelentett szervezet figyelembe veheti az EN 45004 szabvány szerinti, érvényes meghatalmazást, ha nincs érdekütközés, a meghatalmazás az elvégzendő vizsgálatra vonatkozik és érvényben van
 - amennyiben nincs hivatalos meghatalmazás, a bejelentett szervezetnek igazolnia kell, hogy ellenőrizte a szakképzettség, a függetlenség, a vizsgálati és anyagkezelési eljárások, a létesítmények és berendezések, továbbá egyéb, az alrendszer létrehozásához szükséges eljárások szabályozására szolgáló rendszereket
 - a bejelentett szervezet minden esetben megállapítja az intézkedések megfelelőségét, és meghatározza, hogy milyen szintű jelenlét szükséges
- az f. modulal összhangban álló homogén tételek és rendszerek használata.

9. A megfelelőségi tanúsítványt kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek.

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

F.3.5 SH2 modul: Teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal

1. Ez a modul azt az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy Infrastruktúra, az Energia, az Ellenőrző-irányító vagy a Járművek alrendszer

— megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek ⁽¹⁹⁾ eleget tettek,

— megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek, és üzembe helyezhető.

2. A bejelentett szervezet elvégzi az eljárást, ideértve az alrendszer tervvizsgálatát, azzal a feltétellel, hogy az ajánlatkérő ⁽²⁰⁾ és a bevont fővállalkozó eleget tesznek a pont által előírt kötelezettségeknek. 3

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

— felelős az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért),

— az alrendszerre irányuló projektbe csak részlegesen bevont (például az alrendszer tervezését, összeállítását vagy telepítését végző) más társaságok.

Nem vonatkozik a részegységeket és az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket szállító gyártói alvállalkozókra.

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

Az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért) felelős fővállalkozónak minden esetben jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie a tervezés, gyártás és a végtermék-ellenőrzés és -vizsgálat területén, amely a 6. pontban meghatározott felügyelet alá tartozik.

Amennyiben maga az ajánlatkérő felelős az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért), vagy az ajánlatkérőt közvetlenül bevonják a tervezésbe, illetve a gyártásba (az összeszerelést és telepítést is ideértve), jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie e tevékenységekkel kapcsolatban, amely a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

A csak az összeszerelésbe és telepítésbe bevont kérelmezők csak jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtethetnek a gyártás, valamint a termék végső ellenőrzése és tesztelése területén.

4. EK-hitelesítési eljárás

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

- 4.2. A kérelemnek lehetővé kell tennie az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének, karbantartásának és üzemeltetésének megértését, és az ÁME rendelkezéseinek való megfelelés értékelését.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

— az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének neve és címe,

⁽¹⁹⁾ Az alapvető követelmények tükröződnek a műszaki paraméterekben, a kapcsolódási pontokban és a teljesítményre vonatkozó előírásokban, amelyeket az ÁME 4. fejezete állapít meg.

⁽²⁰⁾ A modulban „az ajánlatkérő” „az alrendszer irányelvben meghatározott ajánlatkérője vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője”.

- a műszaki dokumentáció, ideértve:
 - az alrendszer általános leírása, átfogó terve és szerkezete,
 - az alkalmazott műszaki tervezési előírások, ideértve az európai előírásokat, ⁽²¹⁾,
 - a fenti előírások használatát igazoló minden szükséges bizonyíték, különösen ha nem alkalmazzák teljes mértékben az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
 - a vizsgálati program,
 - az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
 - az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek felsorolása,
 - a megfelelőségről vagy alkalmazhatóságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket biztosítani kell a rendszerelemekhez, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
 - a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
 - az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont összes gyártó felsorolása,
 - az alrendszer használati feltételei (az üzemidő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
 - az alrendszer karbantartásával kapcsolatos karbantartási feltételek és műszaki dokumentáció,
 - az alrendszer gyártásánál, karbantartásánál és üzemeltetésénél figyelembe veendő összes műszaki követelmény,
- annak ismertetése, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő, illetve a fővállalkozó milyen minőségirányítási rendszerrel rendelkezik az 5.2. pontban említett összes fázisra vonatkozóan, és bizonyítani kell annak hatékonyságát,
- a minőségirányítási rendszerek jóváhagyásáért és felülvizsgálatáért felelős bejelentett szervezet(ek) feltüntetése.

4.3. Az ajánlatkérő bemutatja a megfelelő laboratórium által számára elvégzett vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek ⁽²²⁾, köztük a kötelező típusvizsgálatok, eredményeit.

4.4. A bejelentett szervezet megvizsgálja a tervvizsgálattal kapcsolatos kérelmet, és értékeli a vizsgálatok eredményeit. Amennyiben a terv megfelel az irányelv és a rá vonatkozó ÁME előírásainak, tervvizsgálati tanúsítványt bocsát ki a kérelmező részére. A tanúsítvány tartalmazza a tervvizsgálat végkövetkeztetéseit, érvényességének feltételeit, a vizsgált terv azonosításához szükséges adatokat és – adott esetben – az alrendszer működésének ismertetését.

Ha az ajánlatkérő tervvizsgálati tanúsítvány iránti kérelmét elutasítják, a bejelentett szervezetnek részletesen meg kell indokolnia az ilyen elutasítást.

Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.

4.5. A gyártási fázis során a kérelmező köteles tájékoztatni a tervvizsgálati tanúsítvánnyal kapcsolatos műszaki dokumentációt megőrző bejelentett szervezetet minden olyan módosításról, amely érintheti az ÁME követelményeinek való megfelelést vagy az alrendszer előírt használati körülményeit. Ilyen esetekben az alrendszerhez további jóváhagyás szükséges. Ilyen esetben a bejelentett szervezetnek csak a módosításokra vonatkozó és azokhoz szükséges vizsgálatokat és tesztekkel kell elvégeznie. Ez a további jóváhagyás az eredeti tervvizsgálati tanúsítvány kiegészítéseként, illetve a régi tanúsítvány visszavonását követő új tanúsítvány kiadásával adható meg.

⁽²¹⁾ Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

⁽²²⁾ A vizsgálatok eredményeinek bemutatása történhet a kérelemmel egyidőben vagy később is.

5. Minőségirányítási rendszer

- 5.1. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és megbízása esetén a fővállalkozónak az általa kiválasztott bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtania minőségirányítási rendszereinek értékelésére vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a tervezett alrendszerrel kapcsolatos minden vonatkozó információ,
- a minőségirányítási rendszer dokumentációja.
 - Az alrendszerre irányuló projektnek csak egy részébe bevont személyeknek csak a vonatkozó résszel kapcsolatban kell információt benyújtaniuk.

- 5.2. Az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó minőségirányítási rendszerének biztosítania kell, hogy az alrendszer teljességében megfeleljen az ÁME előírásainak.

Az egyéb vállalkozók minőségirányítási rendszereinek biztosítaniuk kell, hogy az alrendszerhez való hozzájárulásuk megfeleljen az ÁME követelményeinek.

Minden, a kérelmezők által elfogadott elemet, követelményt és rendelkezést következetesen és rendszerezetten dokumentálni kell írásban rögzített elvek, eljárások, valamint utasítások formájában. A minőségirányítási rendszer dokumentációjának biztosítania kell a minőségpolitikák és a minőségügyi eljárások – így például a minőségügyi programok, tervek, kézikönyvek és feljegyzések – általános megértését.

A rendszernek különösen az alábbi tételek megfelelő leírását kell tartalmaznia:

- az összes kérelmező esetében:
 - minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés,
 - az alkalmazandó megfelelő gyártási, minőségellenőrzési és minőségirányítási technikák, folyamatok és szisztematikus intézkedések,
 - a tervezés, gyártás, összeszerelés és telepítés előtt, közben és után elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága,
 - minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítéséről szóló jelentések stb.,
- a fővállalkozó esetében, amennyiben az vonatkozik az alrendszer tervezéséhez való hozzájárulására:
 - az alkalmazandó műszaki tervezési előírások, ideértve az európai előírásokat, és amennyiben az európai előírásokat nem alkalmazzák teljes egészében, akkor azok az eszközök, amelyeket felhasználnak az ÁME alrendszerre vonatkozó előírásai betartásának biztosítására,
 - a tervezésre vonatkozó ellenőrzési és hitelesítési technikák, folyamatok és módszeres intézkedések, amelyeket az alrendszer tervezésénél használnak fel,
 - a konstrukció és az alrendszer előírt minőségének elérése és a minőségirányítási rendszernek az összes fázisban (a gyártást is ideértve) való hatékony működése figyelemmel kísérésének eszközei,
- továbbá az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében:
 - az irányítás felelősségei és hatáskörei az alrendszer általános minőségével, és különösen az alrendszer integrációjának irányításával kapcsolatban.

A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések a következő fázisok mindegyikére vonatkoznak:

- átfogó terv,

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

5.3. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezetnek meg kell vizsgálnia, hogy az alrendszer összes, az 5.2. pontban említett fázisát kellő mértékben és megfelelően lefedi-e a kérelmezők minőségirányítási rendszereinek jóváhagyása és felügyelete ⁽²³⁾.

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

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

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

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

Az ellenőrzésnek – a kérelmezőnek az alrendszerhez való konkrét hozzájárulását figyelembe véve – kifejezetten az érintett alrendszerre vonatkoznak kell lennie. Az ellenőrző csoportnak legyen legalább egy, az érintett alrendszer-technológiában tapasztalt értékelője. Az értékelési eljárás kiterjed a kérelmező telephelyein tett értékelő szemlére is.

A határozatról értesíteni kell a kérelmezőt. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indokolással ellátott értékelési határozatot.

5.5. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó vállalja, hogy teljesíti a jóváhagyott minőségirányítási rendszerből fakadó kötelezettségeit, és fenntartja azt oly módon, hogy megőrizze megfelelő és hatékony voltát.

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

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

A határozatról értesíti a kérelmezőt. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indokolással ellátott értékelési határozatot.

6. A bejelentett szervezet felelősségi körébe tartozó minőségirányítási rendszer(ek) felügyelete

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

6.2. Az ajánlatkérőnek és a bevont fővállalkozónak el kell küldenie (vagy küldetnie) az 5.1 pontban hivatkozott bejelentett szervezet számára a cél eléréséhez szükséges összes dokumentumot, különösen az alrendszerrel kapcsolatos megvalósítási terveket és műszaki feljegyzéseket (amennyiben azok a kérelmező alrendszerben való közreműködésére vonatkoznak), ideértve az alábbiakat:

- a minőségirányítási rendszer dokumentációja, ideértve az alábbiak biztosítása érdekében végrehajtott konkrét intézkedéseket:
- az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében:

megfelelően és pontosan meghatározták-e az egész alrendszer megfelelőségére vonatkozó irányítás átfogó felelősségeit és hatásköröit,

⁽²³⁾ Különösen a járművekre vonatkozó ÁME esetében a bejelentett szervezet részt vesz a jármű vagy vonatszerelvény végső üzemi vizsgálatában. Ezt előírja az ÁME megfelelő fejezete is.

— a kérelmezők esetében:

a minőségirányítási rendszer megfelelő kezelése az alrendszer szintű integráció elérése érdekében,

- a minőségirányítási rendszer tervezési részében előírt minőségügyi feljegyzések, például elemzések, számítások, vizsgálatok stb. eredményei,
- a minőségirányítási rendszer (összeszerelésre és telepítésre is kiterjedő) gyártási részében előírt minőségügyi feljegyzések, köztük vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képzéseiről szóló jelentések stb.

6.3. A bejelentett szervezet rendszeres időközönként felülvizsgálja, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó fenntartja és alkalmazza-e a minőségirányítási rendszert, és felülvizsgálati jelentést nyújt be számukra. Ha az ajánlatkérő és a fővállalkozó tanúsított minőségirányítási rendszert működtetnek, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a felülvizsgálat során.

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

6.4. Emellett a bejelentett szervezet be nem jelentett látogatásokat tehet a kérelmező(k) 5.2. pontban említett telephelyein. E látogatások alkalmával a bejelentett szervezet teljes vagy részleges felülvizsgálatot és vizsgálatokat végezhet, vagy végeztethet el, annak ellenőrzése érdekében, hogy a minőségirányítási rendszer megfelelően működik-e a szükséges helyeken. Vizsgálati és – adott esetben – felülvizsgálati, illetve tesztjelentést kell készítenie a kérelmező(k) számára.

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

- biztosítani kell, hogy megfelelően végrehajtsák az alrendszerek integrálásával kapcsolatos különböző minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolódási pontok kezelését,
- az ajánlatkérővel közösen össze kell gyűjtenie az értékelés azon elemeit, amelyek a különböző minőségirányítási rendszerek következetességének és átfogó felülvizsgálatának szavatolásához szükségesek.

Ez az összehangolás kiterjed a bejelentett szervezet alábbiakkal kapcsolatos jogaira:

- a más bejelentett szervezetek által kibocsátott összes (jóváhagyási és felügyeleti) dokumentáció kézhezvétele,
- jelenlét az 5.4. pontban említett felügyeleti vizsgálatoknál,
- az 5.5. pontban említett további vizsgálatok kezdeményezése a saját felelőssége alatt és a többi bejelentett szervezettel együtt.

7. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek ellenőrzési, felülvizsgálati és felügyeleti célokból bejárás joggal kell rendelkeznie az építési területekre, tervezési és gyártóüzemekbe, összeszerelési és telepítési helyekre, raktárhelyiségekbe és adott esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, általánosabban pedig minden olyan létesítménybe, ahova azt szükségesnek tart a feladatai elvégzése érdekében, a kérelmezőnek az alrendszer projektjéhez való konkrét hozzájárulásával összhangban.

8. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és a fővállalkozónak az utolsó alrendszer gyártásától számított 10 évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé kell tenniük az alábbiakat:

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

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

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információkat kell tartalmaznia.

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

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
- az alrendszerbe beépített, átjárhatóságot lehetővé tevő szerelemek felsorolása,
- a megfelelőségi és – adott esetben – az alkalmazhatósági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket a szerelemekhez biztosítani kell az irányelv 13. cikkével összhangban, adott esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszer jóváhagyásaival és felüyeleti dokumentumokkal) kísérve,
- a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- az alrendszer karbantartásával, annak használati feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
- a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű megfigyeléssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,
- a bejelentett szervezet 9. pontban említett, hitelesítési, illetve számítási jegyzetekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi tanúsítványa, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és adott esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat.

Indokolt esetben a tanúsítványt a hitelesítéssel kapcsolatban kiállított és a 6.4. és 6.5. pontokban említett vizsgálati és ellenőrzési jelentéseknek kell kísérniük:

- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás.

11. Valamennyi bejelentett szervezetnek közölnie kell a többi bejelentett szervezettel a kiadott, visszavont vagy elutasított minőségirányítási rendszer-jóváhagyásokkal és EK-tervizsgálati tanúsítványokkal kapcsolatos adatokat.

A többi bejelentett szervezet kérésre másolatot kaphat az alábbiakról:

- a minőségirányítási rendszerek jóváhagyásai és a kiadott további jóváhagyások, valamint
- a kiadott EK-tervizsgálati tanúsítványok és azok kiegészítői.

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

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

- F.4 A karbantartási előírások értékelése: A megfelelőség-értékelési eljárás

Az eljárás még nyitott kérdés.

G. MELLÉKLET

SZÓJEGYZÉK

Átjáró	Rövid alagút, amely összeköt két vagy több párhuzamosan futó alagutat, és mentési, karbantartási és szerelési munkálatokhoz használható, illetve néha aerodinamikai célokat szolgál.
Az alagút hossza	Az alagút hosszúságát kapuzattól kapuzatig kell mérni a sínkorona szintjén; az érvényes tartományt az 1.1.2. pont határozza meg.
Biztonságos terület	A 4.2.2.6.1. pont meghatározása szerint: a biztonságos terület az az alagúton belül vagy kívül található terület, amelyre az alábbiakban felsorolt valamennyi feltétel érvényes: <ul style="list-style-type: none"> — A túlélést lehetővé tevő feltételekkel rendelkezik — A balesetben érintett személyek által segítséggel vagy segítség nélkül elérhető — A balesetben érintett személyek önmentést végezhetnek, ha erre lehetőség van, vagy megvárhatják, amíg a mentőszolgálatok a vészhelyzeti tervben leírt eljárások használatával kimentik őket — Biztosított a kommunikáció, mobiltelefonon vagy vezetékes vonalon keresztül, a pályahálózat-működtető irányítási központja felé
Egymást követő alagutak	Ha két vagy több, egymás után következő alagút nem rendelkezik 500 m-nél hosszabb, szabadban lévő elválasztó szakasszal és a szabadban lévő biztonságos területre vezető elérési útvonallal, az alagutak egyetlen alagútnak tekintendők, és az önálló alagútra vonatkozó előírásoknak kell megfelelniük. 500 m tekintendő a vonatok maximális hosszának a mindkét oldalától mért további térköz nélkül (hibás fékezés stb.).
Föld alatti állomás	Alagutak közötti állomás a felszín alatt, utasok általi használatra szolgáló részekkel.
Földelés	A felső vezeték vagy az áramvezető sín közvetlenül a földhöz való csatlakoztatására szolgáló eszköz annak érdekében, hogy az elektromos vezetékeken végzendő munkálatok során ne jöjjön létre megengedhetetlenül magas érintési feszültség.
Hőmérséklet-idő görbe	a szerkezeti részek tervezésére és értékelésére vonatkozó előírás; itt: a „tervezett tűzre” és az intézkedési időtől függő tényleges hőmérsékletre vonatkozó előírás
Karbantartási terv	A karbantartásra vonatkozó szabályozás, amely magában foglalja az ellenőrzést, a javítást és a helyreállítást a megfelelő előírásokkal együtt.
Mentési terület	A mentőszolgálatok által különböző berendezések telepítésére használt terület (pl. berendezések osztályozása, helyszínen vezényelt rohamcsapat felszerelése, szivattyúállomás stb.). Személyek evakuálására is lehetőség van erről a területről.
Mentőszolgálatok	Beleértendők a tűzoltóbrigádok, egészségügyi szervezetek (pl. Vöröskereszt stb.), műszaki szervezetek (pl. Németországban a THW), speciális katonai egységek vagy rendőrségi egységek (pl. műszaki csapatok, SAR).
Műszaki helyiség	A vasúti alkalmazásokhoz szükséges műszaki berendezések tárolására szolgáló helyiség (pl. jelzőberendezések, energiaellátási rendszerek, vontatásvezérlő berendezések stb.).
PM	Pályahálózat-működtető
Üzemeltetési kategóriák	A különböző hálózatokban használt járművek biztonsági meghatározása.

Védett elektromos kábel	A védett elektromos kábel olyan vezetékkel jelent, amely tűz esetén nem bocsát ki égéstermékkeket a környezetbe.
Vészhelyzeti kommunikáció	(1) A vasúti társaság személyzete és a pályahálózat-működtető közötti kommunikáció vészhelyzet esetén. (2) A mentőszolgálatok és az állami hatóságok által használt, a vasúttól független kommunikációs rendszer.
Vészhelyzeti terv	A vészhelyzeti tervet a pályahálózat-működtető irányításával kell kidolgozni, adott esetben a vasúti társaságokkal, a mentőszolgálatokkal és az alagútért felelős hatóságokkal együttműködve. A vészhelyzeti tervnek összhangban kell lennie a rendelkezésre álló önmentő, valamint az evakuálást és a mentést segítő eszközökkel.
Vonatszemélyzet	A vonaton szolgálatot teljesítő személyzet azon tagjai, akiket a vasúti társaság alkalmasnak nyilvánított és kijelölt a vonat biztonsággal kapcsolatos meghatározott feladatainak ellátására, például a vonatvezető vagy az őr.
VT	Vasúti társaság

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2007. december 21.)

a hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerben a „mozgáskorlátozott személyekkel” kapcsolatos kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól

(az értesítés a C(2007) 6633. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/164/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽¹⁾ és különösen annak 6. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 1996. július 23-i 96/48/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽²⁾ és különösen annak 6. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 2001/16/EK irányelv 5. cikke (1) bekezdésével, valamint a 96/48/EK irányelv 5. cikke (1) bekezdésével összhangban, minden alrendszerre vonatkozik egy ÁME. Szükség esetén egy alrendszerre több ÁME is vonatkozhat, és egy ÁME több alrendszerre is vonatkozhat. Az ÁME kidolgozásával, illetve felülvizsgálatával kapcsolatos döntéshez és annak műszaki és területi hatályának megválasztásához a 2001/16/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdése és a 96/48/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdése szerinti megbízás szükséges.
- (2) A 2001/16/EK irányelv II. melléklete úgy rendelkezik, hogy a mozgáskorlátozott személyek igényeit figyelembe kell venni az infrastruktúra (a 2001/16/EK irányelv II. mellékletének 2.1. pontja) és a járművek (az irányelv II. mellékletének 2.6. pontja) alrendszerre vonatkozó ÁME kidolgozásakor. Ebben a tekintetben a közös képvisleti testületnek kijelölt Vasutak Kölcsönös Átjárhatóságának Európai Szövetsége (AEIF) megbízást kapott arra, hogy dolgozzon ki egy ÁME-tervezetet a „mozgáskorlátozott személyek általi megközelíthetőségre”, amely mind az infrastruktúrára, mind a járművekre vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz;
- (3) 2001-ben az AEIF megbízást kapott, hogy vizsgálja felül a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k első sorozatát, amelyeket 2002-ben fogadtak el a járművek, az infrastruktúra, az ellenőrző-irányító és jelző, az energiaellátás, a

karbantartás és az üzemeltetés alrendszerekre vonatkozóan. Ennek részeként felkérték az AEIF-et, hogy más kérdésekkel együtt vegye fontolóra az ÁME-k harmonizálását a hagyományos vasút kölcsönös átjárhatóságára és a mozgáskorlátozott személyek általi megközelíthetőségre vonatkozó ÁME-kkel. Emiatt az AEIF által a mozgáskorlátozott személyekkel kapcsolatban összeállított ÁME-tervezet vonatkozik mind a hagyományos, mind a nagysebességű vasútra.

- (4) A 2002/735/EK határozat mellékleteként elfogadott, a járművek alrendszerrel kapcsolatos, nagysebességű vasútra vonatkozó első ÁME 2002-ben lépett hatályba. A meglévő szerződéses elkötelezettségek miatt az új járművek alrendszerek vagy kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek, illetve azok felújítása és korszerűsítése ma ezen első ÁME szerinti megfelelési értékelés tárgyát képezhetik. Mivel e határozat mellékletében található ezen ÁME vonatkozik az összes új, felújított és korszerűsített nagysebességű és hagyományos vasúti járműre, fontos meghatározni a 2002/735/EK határozat mellékleteként elfogadott első nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME alkalmazási hatályát. A tagállamoknak közölniük kell a kidolgozás előrehaladott állapotában lévő és a 96/48/EK irányelv 7. cikke a) pontjának hatálya alá tartozó alrendszerek és kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek kimerítő felsorolását. Ezekről e határozat alkalmazásának kezdő napjától számított hat hónapon belül kell értesíteni a Bizottságot.
- (5) Az ÁME-tervezetet a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 96/48/EK irányelv ⁽³⁾ által létrehozott és a 2001/16/EK irányelv 21. cikkében említett bizottság vizsgálta meg.
- (6) Az ÁME-tervezet kidolgozásakor konzultáltak a fő érdekelt felekkel. Ahol csak lehetséges, figyelembe vették a megfigyeléseiket és az aggodalmaikat.
- (7) A nemzetközi vasúti utasok jogairól és kötelességeiről szóló rendelettervezetében ⁽⁴⁾ a Bizottság számos olyan rendelkezést tett, amelyek biztosítják, hogy a mozgáskorlátozott személyek segítséget kapjanak a vonatokon és az állomá-

⁽³⁾ HL L 235., 1996.9.17. A legutóbb a 2007/32/EK bizottsági irányelvvel (HL L 141., 2007.6.2., 63. o módosított irányelv)

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a nemzetközi vasúti utasok jogairól és kötelességeiről, COM(2004)143 végleges, 2004. március 3.

⁽¹⁾ HL L 110., 2001.4.20., 1. o.

⁽²⁾ HL L 235., 1996.9.17., 6. o.

sokon annak érdekében, hogy mint minden más személy, teljes mértékben kihasználhassák a vasúti utazás előnyeit.

- (8) A nemzetközi vasúti utasok jogairól és kötelességeiről szóló javaslat olyan rendelkezéseket is tartalmaz, amelyek előírják a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők számára, hogy biztosítsák a megfelelő tájékoztatást a vonatok és állomások mozgáskorlátozott személyek általi megközelíthetőségével és megközelítési feltételeivel kapcsolatban.
- (9) A mögöttes 2001/16/EK és 96/48/EK irányelv fő célkitűzése a kölcsönös átjárhatóság. Az ÁME célja, hogy összehangolja a hagyományos és nagysebességű vasúti rendszeren utasként tartózkodó mozgáskorlátozott személyek érdekében meghozandó intézkedéseket. Az ÁME-ben leírt intézkedéseknek megfelelő vonatok, állomások és infrastruktúra-részek lehetővé teszik a kölcsönös átjárhatóságot, és hasonló szintű megközelíthetőséget biztosítanak a mozgáskorlátozott személyek számára a transzeurópai hálózat egészén. Az ÁME nem akadályozza meg, hogy a tagállamok további intézkedéseket vezessenek be a megközelítés javítása érdekében, amennyiben az nem korlátozza a kölcsönös átjárhatóságot, illetve nem jelent túlzott költséget a vasúti társaságok számára. A járművek és az állomások mozgáskorlátozott személyek általi jobb megközelíthetősége potenciálisan növelheti az olyan utasok számát, akik jelenleg kénytelenek más közlekedési eszközt igénybe venni.
- (10) A 2001/16/EK irányelv, a 96/48/EK irányelv és az ÁME-k a felújításokra vonatkoznak, de a karbantartással összefüggő alkatrészcserekre nem. A tagállamokat azonban arra ösztönzik, hogy amikor módjukban áll, és ahol a karbantartással összefüggő munka mértéke indokoltá teszi, alkalmazzák az ÁME-ket a karbantartással összefüggő alkatrészcserekre.
- (11) Jelenlegi változatában az ÁME nem foglalkozik teljes mértékben valamennyi alapvető követelménnyel. A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK 17. cikkével, valamint az ugyanazon irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 17. cikkével összhangban, azon technikai részleteket, amelyekre itt nem térnek ki, „nyitott kérdésként” azonosítják ezen ÁME L. mellékletében.
- (12) A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 17. cikkével, valamint az ugyanazon irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 17. cikkével összhangban az egyes tagállamoknak tájékoztatniuk kell a többi tagállamot és a Bizottságot az ilyen „nyitott kérdésekkel” kapcsolatos alapvető követelmények megvalósítására alkalmazott vonatkozó nemzeti műszaki szabályokról, valamint az általuk a megfelelőség és az alkalmazhatóság értékelési eljárásának végrehajtására, valamint az alrendszerek – a 2001/16/EK és a 96/48/EK irányelv 16. cikkének (2) bekezdése szerinti – kölcsönös átjárhatóságának igazolására alkalmazott ellenőrzési eljárás végrehajtása érdekében kinevezett testületekről. Ez utóbbi célból a tagállamok lehetőség szerint alkalmazzák a 2001/16/EK és a 96/48/EK irányelvben előírt elveket és feltételeket. A tagállamok lehetőség szerint igénybe veszik a 2001/16/EK irányelv 20. cikke, valamint a 96/48/EK irányelv 20. cikke alapján bejelentett

szervezeteket. A Bizottságnak el kell végeznie a tagállamok által nemzeti szabályok, eljárások, az eljárások végrehajtásáért felelős testületek és az ilyen eljárások időtartama formájában továbbított adatok elemzését, és adott esetben meg kell vitatniuk a bizottsággal, hogy szükség van-e bármilyen intézkedés elfogadására.

- (13) A szóban forgó ÁME nem írhatja elő különleges technológiák vagy műszaki megoldások alkalmazását, kivéve, ha az a hagyományos transzeurópai vasúti hálózat kölcsönös átjárhatósága érdekében feltétlenül szükséges.
- (14) Az ÁME a vonatkozó tervezet előkészítésekor elérhető legjobb szakmai ismereten alapul. A technológia, az üzemeltetési, a biztonsági vagy a társadalmi követelmények fejlődése szükségessé teheti az ÁME módosítását vagy kiegészítését. Adott esetben a 2001/16/EK irányelv 6. cikkének (3) bekezdésével, vagy a 96/48/EK irányelv 6. cikkének (3) bekezdésével összhangban felülvizsgálati vagy korszerűsítési eljárást kell kezdeményezni. A felülvizsgálatban a mozgáskorlátozott személyek érdekképviseleti szervezetei is részt vesznek.
- (15) Az innováció előmozdítása és a megszerzett tapasztalat figyelembe vétele érdekében a csatolt ÁME-t rendszeres időközönként időszakos felülvizsgálatnak kell alávetni.
- (16) Innovatív megoldási javaslatok esetén a gyártónak vagy a szerződő szervnek ismertetnie kell az ÁME vonatkozó szakaszától való eltérést. Az Európai Vasúti Ügynökség véglegesíti a megoldás megfelelő funkcionális és a kapcsolódási pontokra vonatkozó előírásait, valamint kialakítja az értékelési módszereket.
- (17) E határozat rendelkezései összhangban vannak a 96/48/EK tanácsi irányelv 21. cikke által létrehozott bizottság véleményével.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Bizottság a 2001/16/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdésével és a 96/48/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdésével összhangban elfogadja a „mozgáskorlátozott személyekkel” kapcsolatos átjárhatósági műszaki előírásokat (ÁME).

Az ÁME-t e határozat melléklete tartalmazza.

Az ÁME teljes mértékben alkalmazandó a 2001/16/EK irányelv 2. cikkében és I. mellékletében meghatározott hagyományos és a 96/48/EK irányelv 2. cikkében és I. mellékletében meghatározott nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerre.

2. cikk

A tagállamok továbbra is alkalmazhatják a 2002/735/EK bizottsági határozatot a 96/48/EK irányelv 7. cikke a) pontjának hatálya alá eső projektekre.

E határozat alkalmazásának kezdő napjától számított hat hónapon belül meg kell küldeni a Bizottság részére a határozat által érintett alrendszerek és kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek kimerítő felsorolását.

3. cikk

1. Az ÁME C. mellékletében „nyitott kérdésként” felsorolt pontok tekintetében a 2001/16/EK irányelv 16. cikkének (2) bekezdése és a 96/48/EK irányelv 16. cikkének (2) bekezdése értelmében a kölcsönös átjárhatóság hitelesítésével kapcsolatban teljesítendő feltételek azok a tagállamokban használatos alkalmazandó műszaki szabályok lesznek, amelyek az e határozatban szabályozott alrendszerek üzembe helyezését engedélyezik.

2. Az e határozatról szóló értesítést követő hat hónapon belül minden tagállam értesíti a többi tagállamot és a Bizottságot a következőkről:

- (a) az (1) bekezdésben említett alkalmazandó műszaki szabályok jegyzéke;
- (b) a megfelelőség-értékelési és ellenőrzési eljárások, amelyeket e szabályok alkalmazása során kell alkalmazni;

- (c) ezen megfelelőség-értékelési és ellenőrzési eljárások végrehajtására kijelölt szervezetek.

4. cikk

Ezt a határozatot 2008. július 1-jétől kell alkalmazni.

5. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2007. december 21-án/én.

A Bizottság részéről,

Jacques BARROT

a Bizottság alelnöke

MELLÉKLET

HAGYOMÁNYOS ÉS NAGYSEBESSÉGŰ TRANSZEURÓPAI VASÚTI RENDSZER

ÁTJÁRHATÓSÁGI MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

Hatály: Infrastruktúra és járművek alrendszerek

Szempont: A megközelíthetőség biztosítása mozgáskorlátozott személyek számára

1.	BEVEZETÉS	82
1.1.	Műszaki hatály	82
1.2.	Területi hatály	82
1.3.	Ezen ÁME tartalma	83
2.	AZ ALRENDSZER/HATÁLY MEGHATÁROZÁSA	83
2.1.	Az alrendszerek meghatározásai	83
2.1.1.	Infrastruktúra:	83
2.1.2.	Járművek:	83
2.1.3.	Telematikai alkalmazások személyszállítási szolgáltatásokhoz	84
2.2.	A „mozgáskorlátozott személyek” kifejezés meghatározása	84
3.	ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK	84
3.1.	Általános tudnivalók	84
3.2.	Az alapvető követelmények a következőket érintik:	85
3.3.	Általános követelmények	86
3.3.1.	Biztonság	86
3.3.2.	Megbízhatóság és rendelkezésre állás	86
3.3.3.	Egészségvédelem	87
3.3.4.	Környezetvédelem	87
3.3.5.	Műszaki összeegyeztethetőség	87
3.4.	Az Infrastruktúra alrendszerre vonatkozó különös követelmények	87
3.4.1.	Biztonság	87
3.5.	A Járművek alrendszerre vonatkozó különös követelmények	88
3.5.1.	Biztonság	88
3.5.2.	Megbízhatóság és rendelkezésre állás	89
3.5.3.	Műszaki összeegyeztethetőség	89
3.6.	Más alrendszerekre jellemző, de az Infrastruktúra és a Járművek alrendszert is érintő követelmények	90
3.6.1.	Energiaellátási alrendszer	90
3.6.1.1.	Biztonság	90

3.6.1.2.	Környezetvédelem	90
3.6.1.3.	Műszaki összeegyeztethetőség	90
3.6.2.	Ellenőrző-irányító és jelzőrendszerek	90
3.6.2.1.	Biztonság	90
3.6.2.2.	Műszaki összeegyeztethetőség	90
3.6.3.	Karbantartás	91
3.6.3.1.	Egészségvédelem és biztonság	91
3.6.3.2.	Környezetvédelem	91
3.6.3.3.	Műszaki összeegyeztethetőség	91
3.6.4.	Üzemeltetés és forgalomirányítás	91
3.6.4.1.	Biztonság	91
3.6.4.2.	Műszaki összeegyeztethetőség	92
3.6.5.	Telematikai alkalmazások személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatásokhoz	92
3.6.5.1.	Műszaki összeegyeztethetőség	92
3.6.5.2.	Egészségvédelem	92
3.7.	A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME alapvető követelményekkel összefüggő területének elemei	93
4.	AZ ALRENDSZEREK JELLEMZÉSE	95
4.1.	Infrastruktúra alrendszer	95
4.1.1.	Bevezetés	95
4.1.2.	Funkcionális és műszaki előírások	95
4.1.2.1.	Általános tudnivalók	95
4.1.2.2.	Parkolási lehetőség a mozgáskorlátozott személyek számára	96
4.1.2.3.	Akadálymentes útvonal	96
4.1.2.3.1.	Általános tudnivalók	96
4.1.2.3.2.	Az útvonalak azonosítása	97
4.1.2.4.	Ajtók és bejáratok	97
4.1.2.5.	Padlófelületek	98
4.1.2.6.	Átlátszó akadályok	98
4.1.2.7.	Mosdók és pelenkázóhelyiségek	98
4.1.2.7.1.	Az alrendszerre vonatkozó követelmények	98
4.1.2.7.2.	Az átjárhatóságot biztosító rendszeremre vonatkozó követelmények	99
4.1.2.8.	Bútorok és szabadon álló eszközök	99
4.1.2.9.	Jegyértékesítő és információs pultok és ügyfélszolgálati pontok	99
4.1.2.9.1.	Az alrendszerre vonatkozó követelmények	99

4.1.2.9.2.	Az átjárhatóságot biztosító rendszeremre vonatkozó követelmények	100
4.1.2.10.	Megvilágítás	100
4.1.2.11.	Vizuális tájékoztatás: jelzőtáblák, piktogramok, dinamikus információk	100
4.1.2.11.1.	Az alrendszerre vonatkozó követelmények	100
4.1.2.11.2.	Az átjárhatóságot biztosító rendszeremre vonatkozó követelmények	101
4.1.2.12.	Szóbeli tájékoztatás	102
4.1.2.13.	Vészkijáratok, riasztók	102
4.1.2.14.	A gyalogos felül- és aluljárók geometriája	102
4.1.2.15.	Lépcsők	102
4.1.2.16.	Fogódzók	102
4.1.2.17.	Rámpák, mozgólépcsők, felvonók, mozgójárdák	102
4.1.2.18.	A peronok magassága és vízszintes távolsága	103
4.1.2.18.1.	A peronok magassága	103
4.1.2.18.2.	A peronok vízszintes távolsága	103
4.1.2.18.3.	A pálya elrendezése a peronok körül	104
4.1.2.19.	A peronok szélessége és pereme	104
4.1.2.20.	A peronok vége	104
4.1.2.21.	A kerekesszéket használó utasok fel- és leszállást segítő eszközei	105
4.1.2.21.1.	Az alrendszerre vonatkozó követelmények	105
4.1.2.21.2.	Az átjárhatóságot biztosító rendszeremre vonatkozó követelmények	106
4.1.2.22.	Szintbeli átjárók az állomásokon	107
4.1.3.	A interfészek működési és műszaki előírásai	107
4.1.4.	Üzemeltetési szabályok	107
4.1.5.	Karbantartási szabályok	109
4.1.6.	Szakmai képesítések	109
4.1.7.	Egészségvédelmi és biztonsági feltételek	109
4.1.8.	Infrastruktúra-nyilvántartás	109
4.2.	Járművek alrendszer	110
4.2.1.	Bevezetés	110
4.2.2.	Funkcionális és műszaki előírások	110
4.2.2.1.	Általános tudnivalók	110
4.2.2.2.	Ülések	110
4.2.2.2.1.	Általános tudnivalók	110

4.2.2.2.2.	Megkülönböztetett ülések	111
4.2.2.2.2.1.	Általános tudnivalók	111
4.2.2.2.2.2.	Egy irányban álló ülések	113
4.2.2.2.2.3.	Egymással szemben lévő ülések	113
4.2.2.3.	Kerekesszékek számára kialakított helyek	113
4.2.2.4.	Ajtók	115
4.2.2.4.1.	Általános tudnivalók	115
4.2.2.4.2.	Külső ajtók	116
4.2.2.4.2.1.	Az alrendszerre vonatkozó követelmények	116
4.2.2.4.2.2.	Az átjárhatóságot biztosító rendszeremre vonatkozó követelmények	117
4.2.2.4.3.	Belső ajtók	117
4.2.2.4.3.1.	Az alrendszerre vonatkozó követelmények	117
4.2.2.4.3.2.	Az átjárhatóságot biztosító rendszeremre vonatkozó követelmények	117
4.2.2.5.	Megvilágítás	118
4.2.2.6.	Mosdók	118
4.2.2.6.1.	Általános tudnivalók	118
4.2.2.6.2.	Normál mosdó (a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremre vonatkozó követelmények)	118
4.2.2.6.3.	Univerzális mosdó	118
4.2.2.6.3.1.	A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremre vonatkozó követelmények (univerzális mosdó)	118
4.2.2.6.3.2.	A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremre vonatkozó követelmények (pelenkázó)	120
4.2.2.7.	Közlekedők	120
4.2.2.8.	Ügyféltájékoztatás	121
4.2.2.8.1.	Általános tudnivalók	121
4.2.2.8.2.	Tájékoztatás (jelzések, piktogramok, induktív hurkok és vész hívó eszközök)	121
4.2.2.8.2.1.	Az alrendszerre vonatkozó követelmények	121
4.2.2.8.2.2.	Az átjárhatóságot biztosító rendszeremre vonatkozó követelmények	122
4.2.2.8.3.	Tájékoztatás (az útvonalak leírása és ülőhelyfoglalás)	122
4.2.2.8.4.	Tájékoztatás (az átjárhatóságot biztosító rendszeremre vonatkozó követelmények)	123
4.2.2.9.	Szintkülönbségek	123
4.2.2.10.	Fogódzók	124
4.2.2.11.	Kerekesszékekkel elérhető hálófülkék	124
4.2.2.12.	A lépcső pozíciója a járműre való fel- és leszálláshoz	125
4.2.2.12.1.	Általános követelmények	125
4.2.2.12.2.	Fel- és leszállásra szolgáló lépcsők	126
4.2.2.12.3.	Fel- és leszállást segítő eszközök	126
4.2.2.12.3.1.	Általános tudnivalók	126

4.2.2.12.3.2.	A fel- és leszállást segítő eszközök elérhetősége a kerekesszéket használók számára	126
4.2.2.12.3.3.	Az A. kategóriára vonatkozó általános követelmények	127
4.2.2.12.3.4.	A B. kategóriára vonatkozó általános követelmények	128
4.2.2.12.3.5.	A mozgatható lépcsőkre vonatkozó különös követelmények	128
4.2.2.12.3.6.	A mozgatható rámpákra vonatkozó különös követelmények	128
4.2.2.12.3.7.	A félautomata rámpákra vonatkozó különös követelmények	129
4.2.2.12.3.8.	A hídelemekre vonatkozó különös követelmények	129
4.2.2.12.3.9.	A vonatra szerelt felvonókra vonatkozó különös követelmények	129
4.2.3.	A interfészek működési és műszaki előírásai	130
4.2.4.	Üzemeltetési szabályok	130
4.2.5.	Karbantartási szabályok	132
4.2.6.	Szakmai képesítések	133
4.2.7.	Egészségvédelmi és biztonsági feltételek	133
4.2.8.	Járműnyilvántartás	133
4.3.	Ezen ÁME-ben használt fogalmak meghatározása	134
5.	KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK	135
5.1.	Meghatározás	135
5.2.	Innovatív megoldások	136
5.3.	A rendszerlemek felsorolása	136
5.3.1.	Infrastruktúra	136
5.3.2.	Járművek	136
5.4.	A rendszerlemek paraméterei és előírásai	136
5.4.1.	Infrastruktúra	136
5.4.2.	Járművek	137
6.	MEGFELELŐSÉGI ÉS/VAGY ALKALMAZHATÓSÁGI ÉRTÉKELÉS	137
6.1.	A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemek	137
6.1.1.	Megfelelőségi értékelés (általános)	137
6.1.2.	Megfelelőségértékelési eljárások (modulok)	138
6.1.3.	Innovatív megoldások	138
6.1.4.	Az alkalmazhatóság értékelése	139
6.2.	Alrendszerek	139
6.2.1.	Megfelelőségi értékelés (általános)	139
6.2.2.	Megfelelőségértékelési eljárások (modulok)	139
6.2.3.	Innovatív megoldások	140
6.2.4.	A karbantartás értékelése	140

6.2.5.	Az üzemeltetési szabályok értékelése	140
6.2.6.	Az egyes járművek értékelése	140
6.3.	Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, EK-nyilatkozattal nem rendelkező rendszerelemek	141
6.3.1.	Általános tudnivalók	141
6.3.2.	Az átmeneti időszak	141
6.3.3.	A nem tanúsított kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket tartalmazó alrendszerek tanúsítása az átmeneti időszakban	141
6.3.3.1.	Feltételek	141
6.3.3.2.	Értesítés	141
6.3.3.3.	Az egész életciklusra kiterjedő megvalósítás	141
6.3.4.	Figyelemmel kíséresi rendelkezések	142
7.	A MOZGÁSKORLÁTOZOTT SZEMÉLYEKRE VONATKOZÓ ÁME VÉGREHAJTÁSA	142
7.1.	Ezen ÁME alkalmazása új infrastruktúrára / járművekre	142
7.1.1.	Infrastruktúra	142
7.1.2.	Járművek	142
7.1.2.1.	Általános tudnivalók	142
7.1.2.2.	Újonnan épített, új tervezésű járművek	143
7.1.2.2.1.	Fogalommeghatározások	143
7.1.2.2.2.	Általános tudnivalók	143
7.1.2.2.3.	„A” fázis	143
7.1.2.2.4.	„B” fázis	143
7.1.2.3.	Meglévő konstrukciójú jármű	144
7.1.2.4.	Átmeneti időszak	144
7.2.	Az ÁME felülvizsgálata	144
7.3.	Ezen ÁME alkalmazása meglévő infrastruktúrára / járművekre	144
7.3.1.	Infrastruktúra	144
7.3.1.1.	Általános tudnivalók	145
7.3.1.2.	Akadálymentes útvonalak – Általános (4.1.2.4.1.)	145
7.3.1.3.	A gyaloghidak, lépcsők és aluljárók geometriája (4.1.2.14. és 4.1.2.15.)	145
7.3.1.4.	Rámpák, mozgólépcsők, felvonók és mozgójárdák (4.1.2.17)	145
7.3.1.5.	A peronok szélessége és pereme (4.1.2.19.)	145
7.3.1.6.	A peronok magassága és vízszintes távolsága (4.1.2.18.)	145
7.3.1.7.	Műemlék épületek	145
7.3.2.	Járművek	146

7.3.2.1.	Általános tudnivalók	146
7.3.2.2.	Ülések	146
7.3.2.3.	Kerekesszékek számára kialakított helyek	146
7.3.2.4.	Külső ajtók	146
7.3.2.5.	Belső ajtók	147
7.3.2.6.	Megvilágítás	147
7.3.2.7.	Mosdók	147
7.3.2.8.	Közlekedők	147
7.3.2.9.	Tájékoztató	147
7.3.2.10.	Szintkülönbségek	147
7.3.2.11.	Fogódzók	147
7.3.2.12.	Kerekesszékekkel elérhető hálópülkék	147
7.3.2.13.	A lépcsők pozíciói, a lépcsők és a fel- és leszállást segítő eszközök	148
7.4.	Különleges esetek	148
7.4.1.	Általános tudnivalók	148
7.4.1.1.	A peronok magassága	148
7.4.1.2.	A peronok vízszintes távolsága	149
7.4.1.3.	Fel- és leszállásra szolgáló lépcsők	151
7.4.1.3.1.	Általános tudnivalók	151
7.4.1.3.2.	A Nagy-Britanniában működő járművek különleges esete: „P”	151
7.4.1.3.3.	A Finnországban működő járművek különleges esete: „P”	152
7.4.1.3.4.	A meglévő portugáliai hagyományos vasúthálózaton való működésre szánt járművek különleges esete: „P”	152
7.4.1.4.	Közlekedők	153
7.4.1.5.	A 4.2.2.4.1. fejezet szerinti hallható ajtójelzések: „P”	153
7.4.1.6.	Megkülönböztetett ülések: „P”	153
7.4.1.7.	Akadálymentes útvonalak: „P” (4.1.2.3.1. pont)	153
7.4.1.8.	Utasszámok	153
7.5.	A nemzeti, kétoldalú, többoldalú vagy nemzetközi megállapodások alapján üzemelő járművek	154
7.5.1.	Meglévő megállapodások	154
7.5.2.	Jövőbeni megállapodások	154
7.6.	Az infrastruktúra és a járművek üzembe helyezése	154

1. BEVEZETÉS

1.1. Műszaki hatály

Ezen ÁME a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv I. mellékletében leírt hagyományos és nagysebességű vasúti infrastruktúrára és a személyszállító járművek alrendszerére vonatkozik csak „A megközelíthetőség biztosítása mozgáskorlátozott személyek számára” szempontjából. Foglalkozik továbbá a „telematikai alkalmazások személyszállítási szolgáltatásokhoz” alrendszer néhány elemével, mint például a jegy kibocsátó berendezésekkel is.

Ezen ÁME célja, hogy fokozza a vasúti közlekedés megközelíthetőségét a mozgáskorlátozott személyek számára. Ez kiterjed a vasúti társaság, a pályahálózat-működtető vagy az állomásüzemeltető által működtetett infrastruktúra nyilvános tereinek (köztük az állomások) megközelíthetőségére is. Különös figyelmet kell fordítani az alábbiakra:

- (i) a peron-vonat interfészből adódó problémák, amelyek holisztikus megközelítést követelnek az infrastruktúra és a járművek alrendszer között,
- (ii) a veszélyes helyzetekben történő evakuálás igényei.

Ezen ÁME nem határozza meg az evakuálásra vonatkozó üzemeltetési szabályokat, csak a műszaki és szakmai képesítésbeli követelményeket. A műszaki követelmények célja az összes személy evakuálásának megkönnyítése.

Egyes, az evakuálással nem kapcsolatos üzemeltetési szabályok megtalálhatók ezen ÁME 4.1.4. és 4.2.4. pontjában.

Ezen ÁME a következőket érinti:

- a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv II. mellékletének 1. pontjában található felsorolásban szereplő hagyományos vasúti infrastruktúra alrendszer.
- a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv II. mellékletének 1. pontjában található felsorolásban szereplő hagyományos vasúti járművek alrendszer, de csak ha azok személyszállításra szolgálnak. A műemlék járművekre azonban különösen nem vonatkozik a megfeleltetési kötelezettség a korszerűsítés vagy felújítás során.
- a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv II. mellékletének 1. pontjában található felsorolásban szereplő nagysebességű vasúti infrastruktúra alrendszer.
- a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv II. mellékletének 1. pontjában található felsorolásban szereplő nagysebességű vasúti járművek alrendszer.
- kis mértékben a nagysebességű és a hagyományos vasúti rendszer „telematikai alkalmazások személyszállítási szolgáltatásokhoz” alrendszerei, a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv II. mellékletében, valamint a 2001/16/EK irányelv II. mellékletében meghatározottak szerint.

Az alrendszerekkel kapcsolatban bővebb tájékoztatás a 2. fejezetben található.

1.2. Területi hatály

Ezen ÁME területi hatálya a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv I. mellékletében leírt hagyományos transzeurópai vasúti rendszer és a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv I. mellékletében leírt nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer.

Hivatkozás történik különösen a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban vagy annak a határozat 21. cikkében biztosított felülvizsgálatból eredő bármilyen módosításában – különösen a 2004. április 29-i 884/2004/EK európai parlamenti és a tanácsi határozatban – említett hagyományos és nagysebességű vasútvonalakra.

1.3. Ezen ÁME tartalma

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 5. cikkének (3) bekezdésével és a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 5. cikkének (3) bekezdésével összhangban ezen ÁME:

- (a) jelzi annak tervezett hatályát (az irányelv I. mellékletében említett hálózatrész vagy járművek; az irányelv II. mellékletében említett alrendszer vagy annak egy része vagy az érintett szempontok) – (2. szakasz);
- (b) alapvető követelményeket állapít meg minden érintett alrendszerre és azok más alrendszerekkel való interfészeire vonatkozóan (3. szakasz);
- (c) megállapítja az alrendszer és annak más alrendszerekkel való interfészei által elérendő működési és műszaki előírásokat (4. szakasz).
- (d) meghatározza azokat a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket és interfészeket, amelyekre a hagyományos transzeurópai vasúti rendszeren belüli átjárhatóság eléréséhez szükséges európai előírásoknak kell vonatkozniuk, az európai szabványokat is ideértve (5. szakasz);
- (e) megállapítja a megfelelés vagy alkalmazhatóság értékelési eljárásait az összes szóban forgó esetben. Ez különösen kiterjed a 93/465/EGK határozatban definiált modulokra, vagy indokolt esetben az átjárhatósági összetevők megfelelésének, illetve alkalmazhatóságának vizsgálatára használt konkrét eljárásokra és az alrendszerek „EK”-hitelesítésére (6. szakasz);
- (f) jelzi az ÁME végrehajtásának stratégiáját. Ez különösen az annak érdekében teljesítendő fázisok pontosításához szükséges, hogy a jelenlegi helyzet fokozatosan átalakuljon a végleges helyzetté, amelyben az ÁME-nek való megfelelés a norma (7. szakasz);
- (g) az érintett személyzet esetében jelzi az alrendszerek működéséhez és karbantartásához, valamint az ÁME végrehajtásához szükséges szakmai képzéseket, illetve a munkaegészségügyi és biztonsági feltételeket (4. szakasz).

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

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

2. AZ ALRENDSZER/HATÁLY MEGHATÁROZÁSA

2.1. Az alrendszerek meghatározásai

2.1.1. Infrastruktúra:

Pálya, váltók, felépítmények (gyalogos felüljárók, alagutak stb.), kapcsolódó állomási infrastruktúra (peronok, megközelítési zónák, ideértve a mozgáskorlátozott személyek igényeit stb.), biztonsági és védelmi berendezések.

Ez kiterjed a vasúti társaság, a pályahálózat-működtető vagy az állomásüzemeltető által működtetett infrastruktúra nyilvános tereinek (köztük az állomások) megközelíthetőségére is.

Ezen ÁME csak az állomások azon nyilvános területeire és megközelítési zónáira vonatkozik, amelyek a vasúti társaság, a pályahálózat-működtető vagy az állomásüzemeltető kezelésében vannak.

2.1.2. Járművek:

Struktúra, irányítási és vezérlési rendszer az összes vonatberendezéshez, vontató- és energia-átalakító egységek, fékberendezés, kapcsolókészülék és futómű (forgóváz, tengely stb.) és felfüggesztés, ajtók, ember/gép interfészek (mozdonyvezető, utazószemélyzet és utasok, tekintettel a mozgáskorlátozott személyek igényeire is), passzív vagy aktív biztonsági eszközök, az utasok és az utazószemélyzet egészségét biztosító eszközök.

2.1.3. Telematikai alkalmazások személyszállítási szolgáltatásokhoz

Személyszállítási szolgáltatásokkal kapcsolatos alkalmazások, egyebek között az utasok utazás előtti és utazás alatti tájékoztatására szolgáló rendszerek, jegyfoglalási és fizetési rendszerek, poggyászkezelés és a vonatok vagy más utazási formák közötti csatlakozások kezelése.

2.2. A „mozgáskorlátozott személyek” kifejezés meghatározása

„Mozgáskorlátozott személyek” azok a személyek, akiknek nehézséget okoz a vasút és a hozzá kapcsolódó infrastruktúra használata. Ez a következő kategóriákat tartalmazza:

- Kerekesszéket használók (olyan személyek, akik gyengeségük vagy fogyatékoságuk miatt csak kerekesszékekkel tudnak mozogni).
- Egyéb mozgáskorlátozottak, köztük:
 - végtagsérültek;
 - nehezen mozgó személyek;
 - kisgyermekkel közlekedő személyek;
 - nehéz vagy terjedelmes poggyásszal rendelkező személyek;
 - idősek;
 - várandós nők.
- Gyengénlátók.
- Vakok.
- Hallássérültek.
- Siketek.
- Kommunikációban akadályozott személyek (ezek olyan személyek, akiknek nehézséget okoz a kommunikáció vagy az írott vagy beszélt nyelv megértése, ideértve a helyi nyelvet nem ismerő külföldieket, a kommunikációs nehézségekkel rendelkezőket, valamint az érzékelésükben, illetve pszichológiailag vagy intellektuálisan sérült személyeket).
- Kistermetű személyek (a gyermekeket is ideértve).

A korlátozottság lehet tartós vagy ideiglenes, és lehet látható vagy rejtett.

Nem tartoznak a mozgáskorlátozott személyek közé azonban az alkohol- vagy kábítószerfüggők, kivéve, ha az ilyen függőséget orvosi kezelés okozta.

Ezen ÁME hatálya nem terjed ki a nagyméretű tárgyak (például kerékpárok vagy terjedelmes poggyász) szállítására. Ezekre a megengedett méret, súly és biztonság tekintetében a pályahálózat-működtető, az állomásüzemeltető és a vasúti társaság szabályai, biztonsági előírásai és kereskedelmi döntései vonatkoznak.

3. ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK

3.1. Általános tudnivalók

Ezen ÁME alkalmazásában az ezen ÁME 3. szakaszában említett vonatkozó alapvető követelmények teljesülését a következő helyeken leírt specifikációknak való megfelelés biztosítja:

- az alrendszer esetében a 4. szakaszban,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremlek esetében pedig az 5. szakaszban,

amit az alábbiak pozitív vizsgálati eredményei is tanúsítanak:

- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemek megfelelősége és/vagy alkalmazhatósága
- és az alrendszer hitelesítése

a 6. szakaszban leírtaknak megfelelően.

Az alapvető követelmények egy részére nemzeti szabályok vonatkoznak a következők miatt:

- specifikációk hiánya az L. mellékletben felsorolt pontok esetében;
- a 2001/16/EK irányelv 7. cikke szerinti eltérés;
- ezen ÁME 7.3. pontjában leírt különleges esetek.

A hozzá kapcsolódó megfelelőség-vizsgálatot olyan eljárások alapján végzik el, amelyet az a tagállam határozott meg, amely értesítést küldött a nemzeti szabályokról, vagy eltérést vagy különleges esetet kért.

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 4. cikkének (1) bekezdése szerint a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer, annak alrendszerei és az átjárhatóság összetevői megfelelnek az irányelv III. mellékletének általános feltételeiben megállapított alapvető követelményeknek.

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelvben és ezen ÁME-ben megfogalmazott rendelkezésekkel összhangban ellenőrzik, hogy az Infrastruktúra és Járművek alrendszer és azok elemei megfelelnek-e az alapvető követelményeknek.

3.2. Az alapvető követelmények a következőket érintik:

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

Ezek a követelmények általános és az egyes alrendszerekre vonatkozó különös követelményeket tartalmaznak. A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv II. mellékletével összhangban az Infrastruktúra és Járművek alrendszer besorolása a „strukturális területek” alatt történik. Az alrendszerek vonatkozó leírásai az alábbiak, amelyek mindkét esetben kifejezetten a mozgáskorlátozott személyek igényeire vonatkoznak:

Infrastruktúra:

„Pálya, váltók, felépítmények (gyalogos felüljárók, alagutak stb.), kapcsolódó állomási infrastruktúra (peronok, megközelítési zónák, ideértve a mozgáskorlátozott személyek igényeit stb.), biztonsági és védelmi berendezések.”

Járművek:

„Struktúra, irányítási és vezérlési rendszer az összes vonatberendezéshez, vontató- és energiaátalakító egységek, fékberendezés, kapcsolókészülék és futómű (forgóváz, tengely stb.) és felfüggesztés, ajtók, ember/gép kapcsolódási pontok (mozdonyvezető, utazószemélyzet és utasok, tekintettel a mozgáskorlátozott személyek igényeire is), passzív vagy aktív biztonsági eszközök, az utasok és az utazószemélyzet egészségét biztosító eszközök.”

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. melléklete szerinti, alább felsorolt, legutóbb közzétett alapvető követelmények.

3.3. Általános követelmények

3.3.1. Biztonság

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.1.1 pontja szerinti alapvető követelmény:

„A biztonság szempontjából kritikus rendszerelemek és különösen a szerelvények mozgásában részt vevő rendszerelemek tervezésének, megépítésének vagy összeszerelésének, üzemeltetésének és ellenőrzésének olyannak kell lennie, hogy a hálózatra vonatkozóan előírt céloknak megfelelően – beleértve egyes korlátozott üzemmód által meghatározott helyzeteket is – garantálja a biztonságot.”

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.1.2.4 (Infrastruktúra – Ajtók és bejáratok)
- 4.2.2.4 (Járművek – Ajtók)
- 4.2.2.4.2 (Járművek – Külső ajtók)
- 4.2.2.4.3 (Járművek – Belső ajtók)
- 4.2.2.9 (Járművek – Szintkülönbségek)
- 4.2.2.10 (Járművek – Fogódzók)
- 4.2.2.12 (Járművek – A lépcső pozíciója és a járműre való fel- és leszállás)
- 4.2.2.12.1 (Járművek – Általános követelmények)
- 4.2.2.12.2 (Járművek – A fel- és leszállást biztosító lépcsők)
- 4.2.2.12.3 (Járművek – Fel- és leszállást segítő eszközök a kerekesszéket használók számára)
- 4.1.2.21 (Infrastruktúra – Fel- és leszállást segítő eszközök)

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.1.5 pontja szerinti alapvető követelmény:

„A felhasználók általi kezelésre szánt eszközöket úgy kell megtervezni, hogy azok abban az esetben se veszélyeztessék az eszköz biztonságos működését vagy a felhasználók egészségét és biztonságát, ha előre láthatóan olyan módon használják őket, amely nem felel meg a kiadott használati utasításnak.”

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.2.2.4 (Járművek – Ajtók)
- 4.2.2.4.2 (Járművek – Külső ajtók)
- 4.2.2.4.3 (Járművek – Belső ajtók)

3.3.2. Megbízhatóság és rendelkezésre állás

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.2 pontja szerinti alapvető követelmény:

„A szerelvény mozgásában részt vevő rögzített és mozgó rendszerelemek felügyeletét és karbantartását úgy kell megszervezni, elvégezni és mennyiségileg meghatározni, hogy üzemeltetésük a rendeltetés szerinti feltételek mellett folytatódhasson.”

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.2.2.4 (Járművek – Külső és belső ajtók)
- 4.2.2.4.2 (Járművek – Külső ajtók)
- 4.2.2.4.3 (Járművek – Belső ajtók)

3.3.3. Egészségvédelem

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.3.1 pontja szerinti alapvető követelmény:

„Nem szabad a vonatokon és a vasúti infrastruktúrában olyan anyagokat felhasználni, amelyek használati módjuknál fogva valószínűsíthetően veszélyeztethetik a hozzáférők egészségét.”

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.2.2.2 (Járművek – Ülések)
- 4.2.2.2.1 (Járművek – Általános)
- 4.2.2.2.2 (Járművek – Megkülönböztetett ülések)
- 4.2.2.7 (Járművek – Közlekedők)

3.3.4. Környezetvédelem

Nem releváns ezen ÁME szempontjából.

3.3.5. Műszaki összeegyeztethetőség

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 1.5 pontja szerinti alapvető követelmény:

„Az infrastruktúra és a helyhez kötött létesítmények műszaki jellemzőinek összhangban kell lenniük egymással és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszerben alkalmazott vonatok jellemzőivel.”

„Amennyiben a hálózat bizonyos szakaszain nehezen valósítható meg a megfelelőség biztosítása, úgy lehetőség van átmeneti, a jövőbeni megfelelőséget garantáló megoldások bevezetésére.”

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.1.2.18 (Infrastruktúra – A peron magassága és vízszintes távolsága)
- 4.2.2.12 (Járművek – A lépcső pozíciója a járműre való fel- és leszálláshoz)

3.4. **Az Infrastruktúra alrendszerre vonatkozó különös követelmények**

3.4.1. Biztonság

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.1.1 pontja szerinti alapvető követelmény:

„Intézkedéseket kell tenni a személyi sérülés kockázatával járó veszélyek korlátozására, különösen a vonatok állomásokon való áthaladásánál.”

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.1.2.19 (Infrastruktúra – A peron szélessége és pereme)

„A mindenki számára hozzáférhető infrastruktúrát a személyi biztonságot kockáztató veszélyforrások legkisebbre való csökkentése mellett kell megtervezni és létrehozni (stabilitás, tűzvédelem, átjárás, evakuálás, peronok stb.).”

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.1.2.3 (Infrastruktúra – Akadálymentes útvonalak)
- 4.1.2.3.1 (Infrastruktúra – Általános)
- 4.1.2.3.2 (Infrastruktúra – Az útvonalak azonosítása)
- 4.1.2.4 (Infrastruktúra – Ajtók és bejáratok)
- 4.1.2.5 (Infrastruktúra – Padlófelületek)

- 4.1.2.6 (Infrastruktúra – Átlátszó akadályok)
- 4.1.2.8 (Infrastruktúra – Bútorok és szabadon álló eszközök)
- 4.1.2.9 (Infrastruktúra – Jegyértékesítő és információs pultok és ügyfélszolgálati pontok)
- 4.1.2.10 (Infrastruktúra – Megvilágítás)
- 4.1.2.12 (Infrastruktúra – Szóbeli tájékoztatás)
- 4.1.2.13 (Infrastruktúra – Vészkijáratok)
- 4.1.2.14 (Infrastruktúra – A gyalogos felüljárók és aluljárók geometriája)
- 4.1.2.15 (Infrastruktúra – Lépcsők)
- 4.1.2.16 (Infrastruktúra – Fogódzók)
- 4.1.2.17 (Infrastruktúra – Rámpák, mozgólépcsők, felvonók és mozgójárdák)
- 4.1.2.18 (Infrastruktúra – A peron magassága és vízszintes távolsága)
- 4.1.2.19 (Infrastruktúra – A peron szélessége és pereme)
- 4.1.2.20 (Infrastruktúra – A peron pereme)
- 4.1.2.21 (Infrastruktúra – Fel- és leszállást segítő eszközök)
- 4.1.2.22 (Infrastruktúra – Szintbeli átjárók az állomásokon)

3.5. **A Járművek alrendszerre vonatkozó különös követelmények**

3.5.1. Biztonság

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.4.1 pontja szerinti alapvető követelmény:

„A járművek, illetve a közöttük levő kapcsolóelemek szerkezetét úgy kell megtervezni, hogy ütközés vagy kisiklás esetén védjék az utasokat és a vezetőfülkét.”

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.2.2.3 (Járművek – Kerekesszékek számára fenntartott helyek)

„Megfelelő intézkedéseket kell hozni a feszültség alatt levő elemekhez való hozzáférés megakadályozására, a személyi biztonság védelme érdekében.”

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

„Rendelkezésre kell állniuk olyan eszközöknek, amelyek veszély esetén lehetővé teszik az utasok számára, hogy értesítsék a mozdonyvezetőt és a kísérőszemélyzetet.”

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.2.2.3 (Járművek – Kerekesszékek számára fenntartott helyek)
- 4.2.2.6.3 (Járművek – Univerzális mosdó)
- 4.2.2.11 (Járművek – Kerekesszékekkel elérhető hálófülkék)

„A peronajtókat az utazók biztonságát garantáló záró- és nyitórendszerrel kell ellátni.”

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.2.2.4.2 (Ajtók – Külső ajtók)

„Gondoskodni kell vészkijáratokról és azok jelzéséről.”

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.2.2.4.2 (Járművek – Külső ajtók)
- 4.2.2.8 (Járművek – Ügyfélértékelés)

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

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.2.2.5 (Járművek – Megvilágítás)

„A vonatok fel kell szerelni kihangosító rendszerrel, amely lehetővé teszi, hogy az utazószemélyzet és a forgalomirányítás tájékoztathassa az utasokat.”

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.2.2.8 (Járművek – Ügyfélértékelés)
- 4.2.2.8.2 (Járművek – Tájékoztítás (jelzések és piktogramok))

3.5.2. Megbízhatóság és rendelkezésre állás

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.4.2 pontja szerinti alapvető követelmény:

„A létfontosságú berendezések: a futó-, vontató-, fékberendezések és az ellenőrző-irányító rendszer tervezésének lehetővé kell tennie, hogy a vonat különleges korlátozó feltételek esetén is folytathassa útját, a működőképes berendezések károsítása nélkül.”

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.2.2.12.3 (Járművek – Fel- és leszállást segítő eszközök a kerekesszéket használók számára)
- 4.2.2.12.3.5 (Járművek – Mozgatható lépcsők)

3.5.3. Műszaki összeegyeztethetőség

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.4.3 pontja szerinti alapvető követelmény:

„A villamos berendezéseknek alkalmasnak kell lenniük az együttműködésre az ellenőrző-irányító és jelzőrendszerekkel.”

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

„Villamos vontatás esetén az áramszedők tulajdonságainak olyanoknak kell lenniük, hogy lehetővé tegyék a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer energiaellátási rendszerét használó közlekedést.”

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

„A járművek jellemzőinek olyanoknak kell lenniük, hogy lehetővé tegyék az azokon a vonalakon történő közlekedést, amelyeken tervezik az üzemeltetésüket.”

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.2.2.12 (Járművek – A lépcső pozíciója a járműre való fel- és leszálláshoz)

3.6. Más alrendszerekre jellemző, de az Infrastruktúra és a Járművek alrendszert is érintő követelmények

3.6.1. Energiaellátási alrendszer

3.6.1.1. Biztonság

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.2.1 pontja szerinti alapvető követelmény:

„Az energiaellátási rendszer működtetése nem veszélyeztetheti a szerelvények vagy személyek (felhasználók, üzemeltető személyzet, a pálya mellett lakók és harmadik felek) biztonságát.”

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

3.6.1.2. Környezetvédelem

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.2.2 pontja szerinti alapvető követelmény:

„A villamos vagy a hőenergia-ellátási rendszerek működése a meghatározott értéken túl nem terhelheti a környezetet.”

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

3.6.1.3. Műszaki összeegyeztethetőség

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.2.3 pontja szerinti alapvető követelmény:

„A villamos- és hőenergia-ellátási rendszereknek:

— biztosítaniuk kell, hogy a vonatok elérjék a meghatározott teljesítményszinteket,

— a villamosenergia-ellátási rendszereknek alkalmasnak kell lenniük az együttműködésre a vonatokra szerelt áramszedőkkel.”

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

3.6.2. Ellenőrző-irányító és jelzőrendszerek

3.6.2.1. Biztonság

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.3.1 pontja szerinti alapvető követelmény:

„Az ellenőrző-irányító és jelzőrendszereknek és eljárásoknak lehetővé kell tenniük, hogy a vonatok olyan biztonsági szinten közlekedjenek, amely megfelel a hálózatra vonatkozóan kitűzött céloknak. Az ellenőrző-irányító és jelzőrendszereknek korlátozott üzemmód idején is biztosítaniuk kell a közlekedni engedélyezett vonatok biztonságos áthaladását.”

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

3.6.2.2. Műszaki összeegyeztethetőség

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.3.2 pontja szerinti alapvető követelmény:

„Az összeegyeztethető ellenőrző-irányító és jelzőrendszerek elfogadása után gyártott vagy kifejlesztett minden új infrastrukturális elemet és járművet ezekhez a rendszerekhez kell igazítani.”

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

„A vonatok vezetőállásában üzembe helyezett ellenőrző-irányító és jelzőrendszereknek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer teljes hálózatán lehetővé kell tenniük a meghatározott feltételek melletti folyamatos működést.”

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

3.6.3. Karbantartás

3.6.3.1. Egészségvédelem és biztonság

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.5.1 pontja szerinti alapvető követelmény:

„A központokban alkalmazott műszaki berendezéseknek és eljárásoknak garantálniuk kell az alrendszer biztonságos működtetését, és nem jelenthetnek veszélyt egészségügyi és biztonsági szempontból.”

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

3.6.3.2. Környezetvédelem

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.5.2 pontja szerinti alapvető követelmény:

„A karbantartási központokban alkalmazott műszaki berendezések és eljárások nem léphetik túl a környezet szempontjából engedélyezett szennyezési szintet.”

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

3.6.3.3. Műszaki összeegyeztethetőség

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.5.3 pontja szerinti alapvető követelmény:

„A hagyományos járművek karbantartási létesítményeinek lehetővé kell tenniük biztonsági és egészségvédelmi, valamint kényelemre irányuló műveletek elvégzését mindazon állományon, amelyhez tervezték őket.”

Erre az alapvető követelményre nem terjed ki ezen ÁME hatálya.

3.6.4. Üzemeltetés és forgalomirányítás

3.6.4.1. Biztonság

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.6.1 pontja szerinti alapvető követelmény:

„A hálózatüzemeltetési szabályokat, valamint a mozdonyvezetőket és az utazószemélyzetet képezésüket, illetve az irányító központok személyzetének képzését és képezését oly módon kell összehangolni, hogy biztosítható legyen a biztonságos üzemeltetés, tekintetbe véve a határokon átnyúló és a belföldi szolgáltatások követelményeinek eltéréseit.”

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

— 4.1.4 (Infrastruktúra – Üzemeltetési szabályok)

— 4.1.6 (Infrastruktúra – Szakmai képesítések)

— 4.2.4 (Járművek – Üzemeltetési szabályok)

— 4.2.6 (Járművek – Szakmai képesítések)

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

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

— 4.1.4 (Infrastruktúra – Üzemeltetési szabályok)

— 4.1.6 (Infrastruktúra – Szakmai képesítések)

— 4.2.4 (Járművek – Üzemeltetési szabályok)

— 4.2.6 (Járművek – Szakmai képesítések)

3.6.4.2. Műszaki összeegyeztethetőség

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.6.3 pontja szerinti alapvető követelmény:

„A hálózatüzemeltetési szabályokat, valamint a vonatvezetők és az utazószemélyzet, illetve a forgalomirányítók képesítését oly módon kell összehangolni, hogy biztosítható legyen a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer hatékony üzemeltetése, figyelembe véve a határátlépéssel járó és a belföldi szolgáltatások követelményeinek eltéréseit.”

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.1.4 (Infrastruktúra – Üzemeltetési szabályok)
- 4.1.6 (Infrastruktúra – Szakmai képesítések)
- 4.2.4 (Járművek – Üzemeltetési szabályok)
- 4.2.6 (Járművek – Szakmai képesítések)

3.6.5. Telematikai alkalmazások személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatásokhoz

3.6.5.1. Műszaki összeegyeztethetőség

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.7.1 pontja szerinti alapvető követelmény:

„A telematikai alkalmazásokra vonatkozó alapvető követelmények garantálják a szolgáltatások minőségének egy minimális szintjét az utasok és áru fuvarozók részére, különösen a műszaki összeegyeztethetőség tekintetében.

Lépéseket kell tenni a következők biztosítása érdekében:

- *az adatbázisok, szoftverek és adatkommunikációs protokollok fejlesztését úgy kell megoldani, hogy az lehetővé tegye a maximális adatcserét a különböző alkalmazások és üzemeltetők között, kivéve a bizalmas kereskedelmi adatok kezelését,*
- *az információk könnyen hozzáférhetőek legyenek a felhasználók számára.”*

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.1.2.9 (Infrastruktúra – Jegyértékesítő és információs pultok és ügyfélszolgálati pontok)
- 4.1.2.11 (Infrastruktúra – Vizuális tájékoztatás, jelzőtáblák, piktogramok és dinamikus információk)
- 4.1.2.12 (Infrastruktúra – Szóbeli tájékoztatás)
- 4.2.2.8 (Járművek – Ügyféltájékoztatás)

3.6.5.2. Egészségvédelem

A 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv III. mellékletének 2.7.3 pontja szerinti alapvető követelmény:

„Az adott rendszerek és felhasználók közötti kapcsolódási pontoknak ki kell elégíteniük a minimális ergonómiai és egészségvédelmi előírásokat.”

Ezt az alapvető követelményt az alábbi pontokban leírt funkcionális és műszaki előírások teljesítik:

- 4.1.2.9 (Infrastruktúra – Jegyértékesítő és információs pultok és ügyfélszolgálati pontok)
- 4.1.2.12 (Infrastruktúra – Szóbeli tájékoztatás)
- 4.2.2.8 (Járművek – Ügyféltájékoztatás)

3.7.

A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME alapvető követelményekkel összefüggő területének elemei

Infrastruktúra		Hivatkozás a 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv pontjára:					
		II. melléklet	III. melléklet szerinti alapvető követelmény				
A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME területének eleme	Hiv. §		Biztonság	Megbízhatóság és rendelkezésre állás	Egészségvédelem	Környezetvédelem	Műszaki összeegyeztethetőség
Általános tudnivalók	4.1.2.1	2.1					
Parkolási lehetőség a mozgáskorlátozott személyek számára	4.1.2.2	2.1					
Akadálymentes útvonalak	4.1.2.3	2.1	2.1.1				
Általános tudnivalók	4.1.2.3.1	2.1	2.1.1				
Az útvonalak azonosítása	4.1.2.3.2	2.1	2.1.1				
Ajtók és bejáratok	4.1.2.4	2.1	1.1.1 2.1.1				
Padlófelületek	4.1.2.5	2.1	2.1.1				
Átlátszó akadályok	4.1.2.6	2.1	2.1.1				
Mosdók és pelenkázóhelyiségek	4.1.2.7	2.1	1.1.5 2.1.1				
Bútorok és szabadon álló eszközök	4.1.2.8	2.1	2.1.1				
Jegyértékesítő és információs pultok és ügyfélszolgálati pontok	4.1.2.9	2.1	2.1.1	2.7.3			2.7.1
Megvilágítás	4.1.2.10	2.1	2.1.1				
Vizuális tájékoztatás: jelzőtáblák, piktogramok, dinamikus információk	4.1.2.11	2.1					2.7.1
Szóbeli tájékoztatás	4.1.2.12	2.1	2.1.1	2.7.3			2.7.1
Vészkijáratok, riasztók	4.1.2.13	2.1	2.1.1				
A gyalogos felüljárók és aluljárók geometriája	4.1.2.14	2.1	2.1.1				
Lépcsők	4.1.2.15	2.1	2.1.1				
Fogódzók	4.1.2.16	2.1	2.1.1				
Rámpák, mozgólépcsők, felvonók, mozgójárdák	4.1.2.17	2.1	2.1.1				
A peronok magassága és vízszintes távolsága	4.1.2.18	2.1	2.1.1				1.5
A peronok magassága	4.1.2.18.1	2.1	2.1.1				1.5
A peronok vízszintes távolsága	4.1.2.18.2	2.1	2.1.1				1.5
A pálya elrendezése a peronok mellett	4.1.2.18.3	2.1	2.1.1				1.5
A peronok szélessége és pereme	4.1.2.19	2.1	2.1.1				
A peronok vége	4.1.2.20	2.1	2.1.1				

Infrastruktúra		Hivatkozás a 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv pontjára:					
		II. melléklet	III. melléklet szerinti alapvető követelmény				
A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME területének eleme	Hiv. §		Biztonság	Megbízhatóság és rendelkezésre állás	Egészségvédelem	Környezetvédelem	Műszaki összeegyeztethetőség
A kerekesszéket használó utasok fel- és leszállást segítő eszközei	4.1.2.21	2.1	1.1.1				
Szintbeli átjárók az állomásokon	4.1.2.22	2.1	2.1.1				

Infrastruktúra		Hivatkozás a 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv pontjára:					
		II. melléklet	III. melléklet szerinti alapvető követelmény				
A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME területének eleme	Hiv. §		Biztonság	Megbízhatóság és rendelkezésre állás	Egészségvédelem	Környezetvédelem	Műszaki összeegyeztethetőség
Általános tudnivalók	4.2.2.1	2.6					
Ülések	4.2.2.2	2.6			1.3.1		
Általános tudnivalók	4.2.2.2.1	2.6			1.3.1		
Megkülönböztetett ülések	4.2.2.2.2	2.6			1.3.1		
Kerekesszékek számára kialakított helyek	4.2.2.3	2.6	2.4.1				
Ajtók	4.2.2.4	2.6	1.1.1 1.1.5	1.2			
Külső ajtók	4.2.2.4.2	2.6	1.1.1 1.1.5 2.4.1	1.2			
Belső ajtók	4.2.2.4.3	2.6	1.1.1 1.1.5	1.2			
Megvilágítás	4.2.2.5	2.6	2.4.1				
Mosdók	4.2.2.6	2.6	2.4.1				
Általános tudnivalók	4.2.2.6.1	2.6	2.4.1				
Normál mosdó	4.2.2.6.2	2.6	2.4.1				
Univerzális mosdó	4.2.2.6.3	2.6	2.4.1				
Közlekedők	4.2.2.7	2.6			1.3.1		
Ügyféltájékoztatás	4.2.2.8	2.6	2.4.1	2.7.3			2.7.1
Általános tudnivalók	4.2.2.8.1	2.6					
Tájékoztatás (jelzések és piktogramok)	4.2.2.8.2	2.6	2.4.1				

Infrastruktúra		Hivatkozás a 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv pontjára:					
		II. melléklet	III. melléklet szerinti alapvető követelmény				
A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó AME területének eleme	Hiv. §		Biztonság	Megbízhatóság és rendelkezésre állás	Egészségvédelem	Környezetvédelem	Műszaki összeegyeztethetőség
Tájékoztató (az útvonalak leírása és ülőhelyfoglalás)	4.2.2.8.3	2.6					
Szintkülönbségek	4.2.2.9	2.6	1.1.5				
Fogódzók	4.2.2.10	2.6	1.1.5				
Kerekeszékkel elérhető hálódülkék	4.2.2.11	2.6	2.4.1				
A lépcső pozíciója a járműre való fel- és leszálláshoz	4.2.2.12	2.6	1.1.1				1.5 2.4.3
Általános követelmények	4.2.2.12.1	2.6	1.1.1				1.5 2.4.3
Fel- és leszállásra szolgáló lépcsők	4.2.2.12.2	2.6	1.1.1				1.5 2.4.3
Fel- és leszállást segítő eszközök	4.2.2.12.3	2.6	1.1.1	2.4.2			1.5 2.4.3

4. AZ ALRENDSZEREK JELLEMZÉSE

4.1. Infrastruktúra alrendszer

4.1.1. Bevezetés

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv tárgyát képező hagyományos transzeurópai vasúti rendszer, amelynek része az alrendszer, egy olyan integrált rendszer, amelynek egységességét igazolni kell. Ezt az egységességet különösen az egyes alrendszerek műszaki előírásai, a felsőbb szintű rendszerhez való interfészei és az üzemeltetési és karbantartási szabályok szempontjából kell ellenőrizni.

Az alrendszer funkcionális és műszaki előírásai és annak interfészei, amelyek leírása a 4.1.2. szakaszban található, nem teszik kötelezővé meghatározott technológiák vagy műszaki megoldások alkalmazását, kivéve, ha ez szigorúan szükséges a hagyományos transzeurópai vasúthálózat átjárhatóságához. Az átjárhatóság innovatív megoldásai azonban új előírásokat és/vagy új vizsgálati módszereket tehetnek kötelezővé. A műszaki újítás lehetővé tétele érdekében ezen előírások és vizsgálati módszerek kidolgozása a 6.1.4. és 6.2.4. szakaszban ismertetett folyamat szerint történik.

Figyelembe véve az összes alkalmazható alapvető követelményt, az Infrastruktúra alrendszerre a következők jellemzők:

4.1.2. Funkcionális és műszaki előírások

4.1.2.1. Általános tudnivalók

A 3. szakasz alapvető követelményeinek fényében az Infrastruktúra alrendszernek a mozgáskorlátozott személyek számára biztosított megközelíthetőséggel összefüggő funkcionális és műszaki jellemzőit az alábbiak szerint rendezték el:

- Parkolási lehetőség a mozgáskorlátozott személyek számára
- Ajtók és szintbeli bejáratok

- Utasok számára kijelölt útvonalak, fő gyalogutak
- Padlófelületek
- Tapintható tájékoztatás
- Útbaigazító útvonalak
- Üvegajtók és -falak jelzése
- Mosdók
- Bútorok
- Jegyértékesítő pultok és automaták / Információs pultok
- Jegyellenőrző automaták
- Megvilágítás
- Vizuális tájékoztatás: jelzőtáblák, piktogramok, dinamikus információk
- Szóbeli tájékoztatás
- Vészkijáratok, riasztók
- A gyalogos felüljárók és aluljárók geometriája
- Lépcsők
- Fogódzók
- Rámpák, mozgólépcsők, felvonók, mozgójárdák
- A peronok magassága és vízszintes távolsága
- A peronok szélessége és pereme
- A peronok vége
- Fel- és leszállást segítő eszközök
- Szintbeli átjárók

Valamennyi alapparaméter esetében egy „Általános tudnivalók” című bekezdés vezeti be a tárgykört.

A következő pontok részletezik az „Általános tudnivalók” című bekezdésben bevezetett követelmények teljesítéséhez szükséges feltételeket.

4.1.2.2. Parkolási lehetőség a mozgáskorlátozott személyek számára

Ahol az állomás külön parkolóval rendelkezik, a parkolóhelyen belül a bejáráshoz a lehető legközelebb parkolóhelyeket kell fenntartani az ilyen parkolóhelyek használatára jogosult mozgáskorlátozott személyek számára.

Nincsenek más különös vasúti követelmények, mivel európai vagy nemzeti szabályok vonatkoznak az ilyen parkolóhelyekre (ez korlátozás nélkül a következőket tartalmazza: – a helyek száma, megközelíthetősége, elhelyezése, méretei, anyaga, színe, jelzése és megvilágítása).

4.1.2.3. Akadálymentes útvonal

4.1.2.3.1. Általános tudnivalók

Az akadálymentes útvonal olyan út, amelyen az összes kategóriába tartozó mozgáskorlátozott személy szabadon tud közlekedni. Ez tartalmazhat rámpákat vagy felvonókat, amennyiben azokat a 4.1.2.17. ponttal összhangban építik és működtetik.

Legalább egy olyan akadálymentes útvonalat kell biztosítani, amely összeköti a következő pontokat és szolgáltatásokat (azok megléte esetén): -

- Más csatlakozó közlekedési eszközök megállóhelyei az állomás területén belül (például taxi, busz, villamos, metró, komp stb.);
- Parkolók
- Megközelíthető be- és kijáratok
- Információs pultok
- Más tájékoztató rendszerek
- Jegyértékesítő helyek
- Ügyfélszolgálat
- Váróterületek
- Pogyászmezőrzők
- Mosdóhelyiségek
- Peronok

Minden akadálymentes útvonalnak, lépcsőnek, gyaloghídnak és aluljárónak legalább 1 600 mm szabad szélességgel és a teljes 1 600 mm szélességen legalább 2 300 mm belmagassággal kell rendelkeznie. A minimális követelmény nem veszi számításba az utasforgalomhoz esetlegesen szükséges további szélességet. Ez a követelmény nem vonatkozik a mozgólépcsőkre, mozgójárdákra és felvonókra.

Az akadálymentes útvonalaknak a lehető legrövidebbeknek kell lenniük.

Az akadálymentes útvonalak padlófelületének tükröződésmentesnek kell lennie.

A (fel- és leszálló utasok teljes számát tekintve) napi 1 000-nél kevesebb utast kiszolgáló új állomásoknak nem kell olyan felvonókkal vagy rámpákkal rendelkezniük, amelyekre máskülönben szükség lenne e rendelkezésnek való megfelelés érdekében, ha ugyanazon az útvonalon 30 km-en belül más állomás teljesen megfelelő akadálymentes útvonalat biztosít. Ilyen körülmények között az új állomások tervezésekor gondoskodni kell egy felvonó és/vagy rámpák későbbi elhelyezéséről annak biztosítása érdekében, hogy az állomás megközelíthető legyen a mozgáskorlátozott személyek összes kategóriája számára.

4.1.2.3.2. Az útvonalak azonosítása

Az akadálymentes útvonalakat egyértelműen azonosítani kell látható tájékoztatással a 4.1.2.11. pontban részletezettek szerint.

A látáskorlátozott személyeknek legalább az alábbi módok egyikén nyújtanak tájékoztatást az akadálymentes útvonalakról: pl. tapintható útvonalak, hallható és tapintható jelzések, beszélő jelzések, Braille térképek.

Ha tapintható útvonalat helyeznek el, annak meg kell felelnie a nemzeti előírásoknak, és az akadálymentes útvonal(ak) teljes hosszán biztosítani kell azokat.

Ha fogódzók vagy falak vannak elérhető közelségben a peronhoz vezető akadálymentes útvonal mentén, a fogódzó hátulján vagy a falon 850 és 1 000 mm közötti magasságban rövid tájékoztatást kell feltüntetni (pl. a peron száma vagy útmutató információ) Braille-írással és prizmás betűkkel vagy számokkal. Csak számok és nyilak használhatók tapintható piktogramként.

4.1.2.4. Ajtók és bejáratok

Ez a bekezdés az akadálymentes útvonalon lévő összes ajtóra és bejáratra vonatkozik.

Legalább egy-egy megközelíthető bejáratról kell gondoskodni az állomásra és a peronokra való bejutáshoz.

Az ajtóknak és a bejáratoknak legalább 800 mm hasznos szélességűeknek és 2 100 mm szabad belmagasságúaknak kell lenniük.

Manuális, félautomata és automata ajtók használata egyaránt megengedett.

Az ajtónyitó eszközöket 800 és 1 200 mm magasság között kell elhelyezni.

A manuális, nem tolóajtókat vízszintes nyitóruddal kell ellátni, amelyek végignyúlnak az ajtó teljes szélességén annak mindkét oldalán.

Az automata és félautomata ajtókon olyan eszközöket kell elhelyezni, amelyek megakadályozzák, hogy az utasok beszoruljanak az ajtók működtetése közben.

Ha nyomógombokkal vagy egyéb távvezérlőkkel biztosítják az ajtók működtetését, valamennyi nyomógombnak vagy eszköznek el kell ütnie a környezetétől, és legfeljebb 15 newton erővel működtethetőnek kell lennie.

Ha mind a nyitó, mind a záró nyomógomb egymás fölé van szerelve, a felső gomb mindig a nyitást vezérli.

A működtető eszköz középpontja legalább 800 mm-rel, vagy több mint 1 200 mm-rel legyen magasabban, mint a padló szintje.

Az ilyen kezelőszerveknek érintéssel is azonosíthatóknak kell lenniük (például tapintható jelzések útján), és azokon jelezni kell a funkciójukat.

A manuális ajtóknak szélmentes időben legfeljebb 25 newton erővel kell működtethetőnek lenniük.

A manuális működtetésű ajtók be- és kireteszelésekor a kilincs tenyérrel való működtetéséhez legfeljebb 20 newton erő lehet szükséges.

Ahol forgóajtót használnak, egy kiegészítő nem forgóajtót is biztosítani kell a forgóajtó mellett, amelynek szabadon használhatónak kell lennie.

Az ajtóknál és a bejáratoknál a küszöbök nem lehetnek magasabbak, mint 25 mm. Ahol küszöböket helyeznek el, azoknak színben el kell térniük a közvetlen környezetüktől.

4.1.2.5. Padlófelületek

Minden padlófelületnek csúszásmentesnek kell lennie a középületekre vonatkozó nemzeti előírásoknak megfelelően.

Az állomásépületeken belül nem lehetnek 5 mm-t meghaladó egyenetlenségek a járható felületek padlójának bármely pontján a tapintható útbaigazító útvonalak, vízelvezető csatornák és a tapintható figyelmeztetések kivételével.

4.1.2.6. Átlátszó akadályok

Az utasok által használt fő útvonalak átlátszó akadályait – például üvegajtókat és üvegfalakat – legalább két, jelzésekből, logókból, emblémákból vagy díszítőelemekből álló csíkkal kell jelezni, az egyik csík esetében 1 500 és 2 000 mm, a másik csík esetében pedig 850 és 1 050 mm magasság között. E jelzéseknek el kell térniük attól a háttértől, amely előtt láthatók. E jelzéseknek legalább 100 mm magasnak kell lenniük.

E jelzések nem kötelezők az átlátszó falakon, ha az utasok más módon, például fogódzóval vagy folyamatos padokkal védve vannak az ütközéstől.

4.1.2.7. Mosdók és pelenkázóhelyiségek

4.1.2.7.1. Az alrendszerre vonatkozó követelmények

Ha az állomáson mosdóról gondoskodnak, legalább egy unisex fülkének kerekesszékkal megközelíthetőnek kell lennie.

Ha az állomáson mosdóról gondoskodnak, férfiak és nők számára egyaránt megközelíthető pelenkázóhelyiséget is kell biztosítani. Ezeknek meg kell felelniük a 4.1.2.7.2. pont követelményeinek.

Annak lehetővé tétele érdekében, hogy a terjedelmes poggyással rendelkező utasok is használhassák a mosdókat, az összes mosdófülkének legalább 900 mm szélesnek és 1 700 mm hosszúnak kell lennie, ha az ajtó befelé nyílik, és 1 500 mm hosszúnak, ha az ajtó kifelé nyílik, vagy tolóajtó. A mosdóhelyiség ajtajának és minden bejáratának legalább 650 mm hasznos szélességgel kell rendelkeznie.

A kerekesszéket használók mosdóinak méretére és felszerelésére vonatkozóan az európai és nemzeti előírásokat kell alkalmazni.

4.1.2.7.2. Az átjárhatóságot biztosító rendszeremre vonatkozó követelmények

Pelenkázóhelyiségek

Használati pozícióban a pelenkázóasztalnak 800 és 1 000 mm közötti magasságban kell lennie a padlószinttől. Legalább 500 mm szélesnek és 700 mm hosszúnak kell lennie.

Úgy kell megtervezni, hogy megakadályozza a csecsemő véletlen leesését, ne legyenek éles peremei, és legalább 80 kg súlyt elbírnjon.

Ha a pelenkázóasztal kiáll a megközelíthető mosdótérbe, felhajthatónak kell lennie, amihez a szükséges erő nem haladhatja meg a 25 newton.

4.1.2.8. Bútorok és szabadon álló eszközök

Az állomáson minden bútordarabnak és szabadon álló berendezésnek el kell ütnie a háttértől, és lekerekített éllel kell rendelkeznie.

Az állomás területén belül úgy kell elhelyezni a bútorokat és a szabadon álló berendezéseket, hogy ne akadályozzák a vak vagy gyengénlátó utasokat, és a vakok botalt észlelhessék azokat.

A 2 100 mm alatti magasságú és több mint 150 mm-re kinyúló konzolos elemeket legfeljebb 300 mm magas, vakok által botalt észlelhető akadállyal kell jelezni.

Egyetlen függesztett elem sem lehet 2 100 mm alatt.

Minden olyan peronon, ahol az utasok számára megengedett, hogy a vonatra várjanak és minden pihenőterületen legalább egy időjárástól védett, ergonómikus ülőhelyekkel felszerelt területet kell biztosítani. Az üléseket háttámlával és legalább egyharmadukat karfával kell ellátni. Ezek mellett lennie kell egy legalább 1 400 mm hosszú támaszkodórúdnak és egy helynek kerekesszék számára.

4.1.2.9. Jegyértékesítő és információs pultok és ügyfélszolgálati pontok

4.1.2.9.1. Az alrendszerre vonatkozó követelmények

Ahol az akadálymentes útvonal mentén manuális jegyértékesítő és információs pultokat és ügyfélszolgálati pontokat biztosítanak, legalább egy pultnak legalább 650 mm magasnak kell lennie a pult alsó felületéig, legalább 300 mm-es mélyedést kell tartalmaznia a térdnek, és legalább 600 mm szélesnek kell lennie. A felső felületének – vagy annak legalább 300 mm széles és legalább 200 mm mély részének – magassága 700 és 800 mm között kell, hogy legyen. Ezt a területet megközelíthetővé kell tenni a kerekesszéket használók számára, és alternatív ülőhelyeket kell biztosítani más mozgáskorlátozott személyek számára.

Ha üvegfal van az utas és a jegyértékesítő pultnál dolgozó személy között, ennek vagy eltávolíthatónak kell lennie, vagy ha nem eltávolítható, kétirányú távbeszélő rendszert kell felszerelni. Minden ilyen üvegfalnak átlátszó üvegből kell lennie.

Legalább egy jegyértékesítő munkahelyet fel kell szerelni az ahhoz szükséges berendezéssel, hogy a hallássérült mozgáskorlátozott személyek értsék az elmondottakat úgy, hogy „T” pozícióra állítják a hallókészüléküket.

Ha olyan elektronikus eszközöket szerelnek fel, amelyek megjelenítik az árakat az értékesítőnek, az ilyen eszközöket úgy kell felszerelni, hogy a jegyet vásárló személy is lássa az árakat.

Ahol jegyértékesítő automatákat biztosítanak az állomáson található akadálymentes útvonalon, legalább egy ilyen automatának meg kell felelnie a 4.1.2.9.2. pont követelményeinek.

Ha jegyellenőrző automatákat szerelnek fel, legalább egy automata átjárójának legalább 800 mm-nek kell lennie, és képesnek kell lennie egy legfeljebb 1 200 mm hosszú kerekesszék befogadására.

Ha forgókereszteket használnak, teljes üzemidőben legalább egy forgókereszt nélküli megközelítési pontot kell biztosítani a mozgáskorlátozott személyek számára.

4.1.2.9.2. Az átjárhatóságot biztosító rendszeremre vonatkozó követelmények

Az állomásokon lévő akadálymentes útvonalakon a 4.1.2.9.1. pontnak megfelelően biztosítandó jegyértékesítő automaták tapintható kapcsolati felületének (amely tartalmazza a billentyűzetet és a fizetésre és jegyvételre szolgáló nyílásokat) 700 és 1 200 mm közötti magasságban kell elhelyezkednie. Legalább egy kijelzőnek és a billentyűzetnek láthatónak kell lennie mind a kerekesszékekben ülők, mind az automata előtt állók számára. Ha a kijelző szolgál az információk beírására, annak meg kell felelnie az e bekezdésben megfogalmazott követelményeknek.

4.1.2.10. Megvilágítás

Az állomás előudvara megvilágításának összhangban kell lennie az európai vagy nemzeti előírásokkal.

Az épület megközelíthető bejáratától a peron megközelítési pontjáig legalább a padlószinten mért 100 lux erejű fényvel kell megvilágítani az akadálymentes utat az állomás egész területén belül. A főbejáratot, a lépcsőket és a peronok végeit legalább a padlószinten mért 100 lux erejű fényvel kell megvilágítani. Ha ennek eléréséhez mesterséges fényre van szükség, az előírt megvilágítási szintnek legalább 40 lux értékkel meg kell haladnia a környező fényt, és hidegebb színhőmérsékletűnek kell lennie.

A peronokat és az állomás többi külső utasterületét legalább a padlószinten mért 20 lux átlagos, de legalább 10 lux erejű fényvel kell megvilágítani.

Amennyiben mesterséges megvilágításra van szükség a részletes tájékoztatás olvasásához, ezeket a helyeket olyan fényvel kell megvilágítani, amelynek ereje legalább 15 luxszal meghaladja a környező területek világítását. Az ilyen fokozott megvilágításnak a környező területektől eltérő színhőmérséklettel kell rendelkeznie.

A vészhelyzeti megvilágításnak összhangban kell lennie az európai vagy nemzeti előírásokkal.

4.1.2.11. Vizuális tájékoztatás: jelzőtáblák, piktogramok, dinamikus információk

4.1.2.11.1. Az alrendszerre vonatkozó követelmények

Az állomáson belül minden információnak egységesnek és az európai vagy nemzeti előírásokkal összhangban lévőnek kell lennie.

Minden írásos tájékoztatóhoz talpnélküli (Sans Serif) betűtípust kell használni kis- és nagybetűk egyidejű használatával (azaz nem csak nagybetűket).

A betűk lefelé és felfelé nyúló szárait nem szabad összenyomni.

A betűk alsó szárának egyértelműen felismerhetőnek és legalább a nagybetűk méretének 20 %-ának kell lennie.

A peronokon és a bejáratoknál elérhető összes információnak összhangban kell lennie az általános útbaigazítási és tájékoztató rendszerrel, különösen szín és kontraszt tekintetében.

A vizuális tájékoztatásnak minden megvilágítás mellett olvashatónak kell lennie, amikor az állomás üzemel.

A vizuális tájékoztatásnak el kell ütnie a háttérétől.

Ahol dinamikus vizuális tájékoztatásról gondoskodnak, annak összhangban kell lennie az adott alapvető szóbeli tájékoztatással.

A következő információkat kell megjeleníteni:

- Biztonsági információk és utasítások az európai vagy nemzeti szabályokkal összhangban.
- Figyelmeztetéseket, tiltásokat és kötelező cselekvéseket tartalmazó jelek az európai vagy nemzeti szabályokkal összhangban.
- A vonatok indulásával kapcsolatos tájékoztatás.
- Az állomás létesítményeinek és az azokhoz vezető útvonalak azonosítása, ha vannak.

Az információkat minden olyan ponton biztosítani kell, ahol az utasoknak útvonalat kell választaniuk, illetve az útvonalon legfeljebb 100 m-es közönként. A jelzéseket, ábrákat és piktogramokat következetesen kell alkalmazni az egész útvonalon.

Biztosítani kell a döntéshozatalhoz szükséges, megfelelő szintű információt. Például az állomásra való belépés utáni első útválasztási ponton a „Peronokhoz” megfelelő lehet az egyes peronokhoz irányító külön jelek helyett.

Tapintható tájékoztató jeleket kell elhelyezni az alábbi helyeken:

- A mosdókban: a használattal és adott esetben a vész hívásokkal kapcsolatos tájékoztatást.
- A felvonókban: az EN-81-70:2003 szabvány E.4. függelékével összhangban.

Az útbaigazítási és tájékoztató rendszerek nem tartalmazhatnak hirdetéseket.

Megjegyzés: A tömegközlekedési szolgáltatásokról szóló általános tájékoztatás nem tekintendő hirdetésnek e bekezdés alkalmazásában.

A következő, kifejezetten mozgáskorlátozottaknak szóló grafikus ábrákat és piktogramokat kell elhelyezni:

- A „gondoskodás a sérült és fogyatékos személyekről” jelentésű, az N. melléklet N.2. és N.4. pontjában leírt nemzetközi ábrának megfelelő jel
- Útmutató információk az akadálymentes útvonalak és kerekesszékekkel elérhető berendezések felé
- Az univerzális mosdók jelzése
- Ha a peronon tájékoztatás található a vonat összetételéről, a kerekesszékes felszállási hely jelzése.

Az ábrákat más ábrákkal együtt is lehet használni (például: felvonó, mosdó stb.).

Ahol induktív hurkok vannak elhelyezve, azokat az N. melléklet N.2. és N.5. pontjában leírtak szerinti jellel kell ellátni.

Ahol arra lehetőséget biztosítanak, grafikus ábrával kell jelezni a nehéz poggyász és terjedelmes áru tárolóhelyét.

Ha van segélyhívási vagy tájékoztató hívási lehetőség, azokat az N. melléklet N.2. és N.6. pontjában leírtak szerinti jellel kell ellátni.

Ha van vész hívási lehetőség:

- azt vizuális és tapintható szimbólumokkal kell ellátni,
- azt az N. melléklet N.2. és N.7. pontjában leírtak szerinti jellel kell ellátni,

és rendelkeznie kell a következőkkel:

- Az eszköz működését jelző látható és hallható jelzés
- Szükség esetén további használati tájékoztatás

Az univerzális és a kerekesszékekkel elérhető mosdókban, ahol le-, illetve felhajtható fogódzókat biztosítanak, grafikus ábráról kell gondoskodni, amely mutatja a fogódzó felemelt és leengedett állását.

Egy adott helyen legfeljebb öt piktogramot lehet egymás mellé helyezni egy olyan irányjelző nyíllal együtt, ami egyetlen irányt mutat.

4.1.2.11.2. Az átjárhatóságot biztosító rendszerrelemre vonatkozó követelmények

A kijelzőknek olyan méretűeknek kell lenniük, hogy elférjen rajtuk az állomás teljes neve vagy az üzenetek szövege. Az állomások nevét vagy az üzenetek szövegének szavait legalább 2 másodpercig ki kell jelezni. Ha (vagy vízszintes, vagy függőleges) gördülő kijelzőt használnak, minden egyes teljes szót legalább 2 másodpercig kell megjeleníteni, és a vízszintes görgetési sebesség nem haladhatja meg a másodpercenkénti 6 karaktert.

A betűk legkisebb magasságát a következő képlettel kell kiszámolni: Olvasási távolság (mm-ben) osztva 250-nel = betűméret (például: 10 000 mm / 250 = 40 mm).

Az összes biztonsági, figyelmeztető, kötelező és tiltó jelzésnek tartalmaznia kell piktogramokat, és az ISO 3864-1 szabvány szerint kell tervezni őket.

A legnagyobb olvasási távolság az átjárhatóságot biztosító rendszerelem jellemzője.

4.1.2.12. Szóbeli tájékoztatás

A szóbeli tájékoztatás RASTI szintjének legalább 0,5-nek kell lennie az IEC 60268-16 szabvány 16. részének megfelelően, minden területen.

Ahol biztosítják, a szóbeli tájékoztatásnak összhangban kell lennie a megjelenített alapvető vizuális tájékoztatással.

Ahol nem nyújtanak automatikusan szóbeli tájékoztatást, hallható kommunikációs rendszerről kell gondoskodni, hogy a felhasználók kérésre tájékoztatást kapjanak.

4.1.2.13. Vészkijáratok, riasztók

A vészkijáratoknak és riasztóknak összhangban kell lenniük az európai vagy nemzeti előírásokkal.

4.1.2.14. A gyalogos felül- és aluljárók geometriája

Ha gyalogos felül- vagy aluljárókat használnak a normál utasforgalmi gyalogút részeként az állomás területén belül, ezeknek mindenütt legalább 1 600 mm szélességű és legalább 2 300 mm belmagasságú akadálymentes útvonalakkal kell rendelkezniük. A minimális szélességi követelmény nem veszi figyelembe azt a további szélességet, amelyre szükség lehet nagy utasforgalom esetén; ezeknek a további szélességeknek összhangban kell lenniük a nemzeti szabályokkal.

4.1.2.15. Lépcsők

A lépcsőknek meg kell felelniük az európai vagy nemzeti szabályoknak.

A fő útvonalon lévő lépcsők legkisebb akadálymentes szélessége 1 600 mm kell, hogy legyen a fogódzók között mérve. A minimális követelmény nem veszi számításba az utasforgalomhoz esetlegesen szükséges további szélességet.

Minden lépcső járófelületének csúszásmentesnek kell lennie.

Az első lefelé vagy felfelé vezető lépcsőfok előtt tapintható sávnak kell lennie a lépcsőfok teljes szélességében. E sáv mélysége legalább 400 mm, elüt a padlófelülettől, és azzal egy egységet képez. A sávnak el kell térnie a tapintható útbaigazító útvonalaktól, ha vannak olyanok.

A lépcsők alatti nyitott tereket meg kell védeni, nehogy az utasok véletlenül a szerkezeti tartóelemeknek vagy az alacsony belmagasságú mennyezetnek ütközzenek.

4.1.2.16. Fogódzók

A lépcsőket és a rámpákat mindkét oldalon kétszintű fogódzókkal kell ellátni. A magasabb fogódzót 850 és 1 000 mm, az alacsonyabbat pedig 500 és 750 mm között kell elhelyezni a padlószint fölött.

A fogódzó és a szerkezet más részei között – a tartóelem kivételével – legalább 40 mm szabad térnek kell lennie.

A fogódzóknak folyamatosaknak kell lenniük. Amikor lépcsőkhöz vannak felszerelve, a fogódzóknak legalább 300 mm-rel túl kell nyúlniuk a felső és az alsó lépcsőn (ez a túlnyúlás hajlított is lehet, hogy ne képezzen akadályt).

A fogódzónak lekerekítettnek kell lennie, és a keresztmetszetének 30-50 mm-es egyenértékű átmérőjűnek lennie.

A fogódzóknak el kell ütniük a környező falfelület színétől.

4.1.2.17. Rámpák, mozgólépcsők, felvonók, mozgójárdák

Ahol nincsenek felvonók, rámpákat kell biztosítani a lépcsőt használni képtelen mozgáskorlátozott személyek számára.

A rámpáknak összhangban kell lenniük az európai vagy nemzeti előírásokkal.

A mozgólépcsők sebessége (ahol van ilyen) legfeljebb 0,65 m/s lehet, és az európai vagy nemzeti előírásokkal összhangban kell megtervezni azokat.

Ahol nincsenek rámpák, felvonókról kell gondoskodni, és az EN 81-70:2003 szabvány 5.3.2.1. pontjának 1. táblázatával összhangban kell megtervezni azokat.

A mozgójárdák sebessége (ha van ilyen) legfeljebb 0,75 m/s, a legnagyobb lejtése pedig 12 fok (21,3 %) lehet, és az európai nemzeti előírásokkal összhangban kell megtervezni azokat.

4.1.2.18. A peronok magassága és vízszintes távolsága

4.1.2.18.1. A peronok magassága

A hagyományos vasúthálózat peronjainál két névleges érték megengedett a peronmagasság esetében: 550 és 760 mm a sínkorona fölött. A méretek megengedett tűrése: - 35 / + 0 mm.

A hagyományos vasúthálózat azon peronjai esetében, ahol villamosok (pl. Stadtbahn vagy Tram-Train) is megállhat, megengedett, hogy a peron névleges magassága 300 és 380 mm legyen. A méretek megengedett tűrése: ±20 mm.

Az 500 m-nél kisebb sugarú ívekben megengedett a megadottnál nagyobb vagy kisebb peronmagasság, feltéve, ha a jármű első használható lépcsőfoka megfelel a 4.2.2.12.1. pontban lévő 11. ábrának.

4.1.2.18.2. A peronok vízszintes távolsága

Megjegyzés: eltávolítandó a hagyományos vasútra és mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME-ből a folyamat végén: A nagysebességű vasúthálózat peronokkal kapcsolatos követelményeit a Nagysebességű infrastruktúra ÁME állapítja meg.

A hagyományos vasúthálózat peronjai esetében az 550 és 760 mm névleges magasságban elhelyezett peronszegélyeknek meg kell felelniük az EN (nyitott pont, az ÁME-nek az EN 15273-3:2006 szabvány kiadását követő felülvizsgálata alatt a nemzeti szabályok vonatkoznak a minimális úrszelvényre) szabványban meghatározott minimális úrszelvénynek, és a vágánynak a futási síkkal párhuzamos közepétől számított b_{q0} hagyományos értéket kell megkapni a képletből, amely nem veszi figyelembe a következők hatásait:

- a nyomtáv kiszélesedése az ívekben,
- síndőlés,
- kitérők,
- kvázi statikus dőlés
- konstrukciós és karbantartási tűrések

ahol:
$$b_{q0} = 1650 + \frac{3750}{R}$$

R a vágányban lévő ív sugara méterben.

A b_{qlim} számított értéket az EN15273-3:2006 szabvány határozza meg, és figyelembe veszi a b_{q0} képletben nem szereplő összes többi értéket. A peron peremének a vágány futási síkkal párhuzamos közepétől való elhelyezése esetében a b_q tényleges értéke variációt enged meg a peron peremének elhelyezése vagy karbantartása esetében érvényes T_q tűrés miatt: $b_{qlim} \leq b_q \leq b_{qlim} + T_q$.

A T_q tűrés megengedett értéke: $0 \leq T_q \leq 50$ mm.

A 25 mm-t meghaladó rész esetében a síndőlés hatását az íven kívül a szerkezeti méret futófelületre merőleges kvázi statikus dőléshez szükséges mélyedés fölé nyúló peronszegéllyel kell kompenzálni.

Ennek következtében a tényleges rés nagyobb lehet, mint a hagyományos.

4.1.2.18.3. A pálya elrendezése a peronok körül

Megjegyzés: eltávolítandó a hagyományos vasútra és mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME-ből a folyamat végén: A nagysebességű vasúthálózat I. kategóriájába tartozó vonalak peronjainak a Nagysebességű infrastruktúra ÁME-nek kell megfelelniük.

Megjegyzés: felveendő a Nagysebességű infrastruktúra ÁME-be: A nagysebességű vasúthálózat II. és III. kategóriájú vonalain a peronoknak meg kell felelniük a hagyományos vasútra és mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME 4.1.2.18.3. pontjának.

A hagyományos vasúthálózaton lévő peronok esetében a peronok melletti vágánynak lehetőleg egyenesnek kell lennie, de a sugara sehol sem lehet kevesebb, mint 300 m.

4.1.2.19. A peronok szélessége és pereme

Lehetőség van arra, hogy a peron szélessége annak teljes hosszában változó legyen. A peron akadályok nélküli legkisebb szélességének nagyobbak kell lennie, mint

— a biztonsági sáv szélessége plusz két, egyenként 800 mm széles ellentétes irányú közlekedősáv (1 600 mm), vagy

egyoldalas peron esetében 2 500 mm, peronsziget esetében pedig 3 300 mm (ez a méret 2 500 mm-re csökkenhet a peron végeinél).

A minimális követelmény nem veszi számításba az utasforgalomhoz esetlegesen szükséges további szélességet.

Ezen az 1 600 mm széles közlekedőn belül lehetőség van 1 000 mm-nél rövidebb kisebb akadályok (például oszlopok, pilonok, bódék, padok) elhelyezésére. A peron szélének és az akadálynak legalább 1 600 mm-re kell lennie egymástól, és legalább 800 mm-es közlekedőnek kell lennie az akadály széle és a biztonsági sáv között.

Ha két kisméretű akadály között a távolság kisebb, mint 2 400 mm, azokat egyetlen nagyméretű akadálynak kell tekinteni.

1 200 mm minimális távolságot kell hagyni a biztonsági zóna és olyan, 1 000 mm-nél hosszabb, de 10 000 mm-nél rövidebb akadályok széle között, mint a falak, padok, felvonók és lépcsők. A peron pereme és az ilyen akadály széle közötti távolságnak legalább 2 000 mm-nek kell lennie.

1 600 mm minimális távolságot kell hagyni a biztonsági zóna és olyan, 10 000 mm-nél hosszabb akadályok széle között, mint a falak, padok, mozgójárdák és lépcsők. A peron pereme és az ilyen akadály széle közötti távolságnak legalább 2 400 mm-nek kell lennie.

Ha a vonaton vagy a peronon lévő kisegítő berendezések lehetővé teszik a kerekesszékekkel való fel- és leszállást, a peron szintjén 1 500 mm szabad területet kell hagyni a kerekesszék fel- és leszállását lehetővé tevő berendezés széle és a peronon lévő következő akadály vagy az ellenkező oldali biztonsági sáv között ott, ahol az ilyen berendezéseket valószínűleg használják. Az új állomásoknak meg kell felelniük ennek a követelménynek minden olyan vonat esetében, amelynek a megállását tervezik a peronnál.

A peron biztonsági sávja a peron vágány felőli pereménél kezdődik, és ez az a terület, ahol az utasok veszélyes erőknek lehetnek kitéve a mozgó vonatok menetszele miatt azok sebességétől függően. A hagyományos vasúti rendszer esetében ennek a biztonsági zónának összhangban kell lennie a nemzeti szabályokkal.

A biztonsági sáv határát látható és tapintható figyelmeztető jelzéssel kell megjelölni a peron vágánnyal ellentétes oldalán. A tapintható jelzésnek összhangban kell lennie a nemzeti szabályokkal.

A látható figyelmeztetésnek egy elütő színű, csúszásmentes és legalább 100 mm széles figyelmeztető vonalnak kell lennie.

A peron vágányoldali pereme anyagának színben el kell ütnie a rés sötétjétől. Ennek az anyagnak csúszásmentesnek kell lennie.

4.1.2.20. A peronok vége

A peron végén látható és tapintható figyelmeztetéseket kell elhelyezni.

4.1.2.21. A kerekesszéket használó utasok fel- és leszállást segítő eszközei

4.1.2.21.1. Az alrendszerre vonatkozó követelmények

Amennyiben az állomás egyik, a 4.1.2.3.1. ponttal összhangban akadálymentes megközelítési útvonallal rendelkező peronján kerekesszékekkel használható ajtóval rendelkező ajtajú vonatok fogadását tervezik a normál üzem keretein belül, fel- és leszállást segítő eszközt kell elhelyezni az ilyen ajtó és a peron közötti használatra, hogy a kerekesszéket használó utasok fel- és leszállhassanak

— kivéve, ha az ajtóküszöb és a peron pereme közötti rés szélessége bizonyítottan nem haladja meg a 75 mm-t vízszintesen és az 50 mm-t függőlegesen,

és

— kivéve, ha ugyanazon az útvonalon 30 km-en belül van fel- és leszállást segítő eszközzel rendelkező állomás.

A felelős pályahálózat-működtető (vagy állomásüzemeltető(k), ha ezek a felelős szervek) és a vasúti társaság megállapodik a fel- és leszállást segítő eszközök kezeléséről a nemzetközi vasúti utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló (EK) 1371/2007 európai parlamenti és tanácsi rendelettel ⁽¹⁾ összhangban annak megállapítása érdekében, hogy melyik fél felelős a fel- és leszállást segítő eszközök biztosításáért. A pályahálózat-működtető (vagy az állomásüzemeltető(k)) és a vasúti társaság biztosítja, hogy a felelőségek általuk egyeztetett megosztása a leginkább működőképes átfogó megoldás.

Az ilyen megállapodások meghatározzák

— az állomások azon peronjait, ahol a pályahálózat-működtetőnek vagy az állomásüzemeltetőnek fel- és leszállást segítő eszközöket kell biztosítania, és azokat a járműveket, amelyekkel ezek használhatók,

— az állomások azon peronjait, ahol a vasúti társaságnak fel- és leszállást segítő eszközöket kell biztosítania, és azokat a járműveket, amelyekkel ezek használhatók,

— azokat a járműveket, ahol a vasúti társaságnak fel- és leszállást segítő eszközöket kell biztosítania, és az állomások azon peronjait, amelyekkel ezek használhatók,

— a vonatok megállítására vonatkozóan a 4.1.2.19. szakasznak (a kerekesszéket használók fel- és leszállást segítő eszközeinek területe) való megfelelés érdekében meghatározott szabályokat.

A vasúti társaság a biztonságirányítási rendszerében megjelöli, melyek az ilyen megállapodások szerinti kötelezettségei, és hogy hogyan szándékozik megfelelni azoknak.

A pályahálózat-működtető biztonságirányítási rendszerében megjelöli, melyek az ilyen megállapodások szerinti kötelezettségei, és hogyan szándékozik megfelelni azoknak.

A fenti bekezdésekben a peronokat működtető állomásüzemeltető tekintendő pályahálózat-működtetőnek a 91/440/EGK irányelv 3. cikke szerint: az infrastruktúra meghatározása és a 2598/70/EGK rendelet.

Ha a fentiek azt eredményezik, hogy a peronnál megálló mindenfajta jármű fel van szerelve a peronnal kompatibilis fel- és leszállást segítő eszközökkel, megengedett, hogy az ilyen eszközöket ne a peronon biztosítsák.

A fel- és leszállást segítő eszköznek teljesítenie kell a 4.1.2.21.2. pont követelményeit. Ha előre meghatározzák a kerekesszékes fel- és leszállási helyet, a kerekesszékekkel megközelíthető ajtó(k) helye a „gondoskodás a sérült és fogyatékos személyekről” jelentésű nemzetközi ábrával megjelölhető a peronon. Az ilyen jeleknek összhangban kell lenniük az N. melléklet N.2. és N.4. pontjával.

Rámpák

Gondoskodni kell egy, a személyzet által működtetett manuális vagy félautomata, az állomás peronján vagy a vonaton tárolt megközelítési rámpáról.

A rámpának meg kell felelnie a 4.1.2.21.2. pont követelményeinek.

Peronfelvonók

Peronfelvonó használata esetén annak meg kell felelnie a 4.1.2.21.2. pont követelményeinek.

⁽¹⁾ HL L 315, 2007.12.3, 14. o.

4.1.2.21.2. Az átjárhatóságot biztosító rendszeremre vonatkozó követelmények

Ha az állomásokon fel- és leszállást segítő eszközök találhatóak, azokon el kell férnie egy, az M. mellékletben részletezett jellemzőjű kerekesszéknek:

A fel- és leszállást segítő eszköznek legalább 300 kg teherbírásúnak kell lennie az eszköz közepén, egy 660 × 660 mm-es területen elosztva.

Ha a fel- és leszállást segítő berendezés elektromos működésű, a fel- és leszállást segítő eszköznek rendelkeznie kell vészhelyzeti manuális működtetéssel áramkimaradás esetére.

Rámpák

A rámpa felületének csúszásmentesnek kell lennie, és legalább 760 mm effektív szabad szélességgel kell rendelkeznie.

A rámpák peremeit mindkét szélükön meg kell emelni, nehogy a mozgást segítő eszköz kerekei lecsússzanak róla.

A rámpa két végén lévő kiállásokat le kell kerekíteni, és nem lehetnek 20 mm-nél magasabbak. Elütő színű veszélyjelző csíkokkal kell rendelkezniük.

A rámpa legnagyobb lejtése 10,2 fok (18 %) lehet.

Amikor fel- vagy leszállásra használják, a rámpát rögzíteni kell, hogy ne mozduljon el a terhelésváltozás miatt.

Biztonságos tárolási módról kell gondoskodni annak biztosítása érdekében, hogy a rámpák, a mozgathatókat is ideértve, tárolás közben ne jelentsenek akadályt az utasok számára.

Peronfelvonók

Peronfelvonó használata esetén annak meg kell felelnie a következőknek:

A peronfelvonó felületének csúszásmentesnek kell lennie. A peronfelvonó felületének legalább 720 mm szabad szélességgel kell rendelkeznie.

A felvonó konstrukciójának biztosítania kell, hogy a jármű ne legyen mozgatható, ha a felvonó használatban van.

Ahol van, a felvonó üzembe és üzemben kívül helyezése, talajszintre engedése és felemelésére szolgáló működtető eszközöket a kezelő folyamatos manuális nyomásával kell működtetni, és nem szabad, hogy lehetőség legyen a felvonó helytelen sorrendű működtetésére, amikor az foglalt.

A felvonónak áramkimaradás esetére vészhelyzeti lehetőséget kell biztosítania az üzembe helyezésre és a talajszintre engedésre, ha foglalt, és a felemelésre és üzemben kívül helyezésre, ha üres.

A felvonó padlójának egyetlen része sem mozoghat 150 mm/s-nál nagyobb sebességgel a benne tartózkodó leengedésekor és felemeléskor, és 300 mm/s-nál nagyobb sebességgel üzembe vagy üzemben kívül helyezés közben (kivéve, ha az manuálisan történik). Foglalt állapotban a felvonó padlójának legnagyobb vízszintes és függőleges gyorsulása nem haladhatja meg a 0,3 g-t.

A felvonó padlóját akadályokkal kell ellátni, nehogy a kerekesszék bármelyik kereke leguruljon róla működés közben.

Egy mozgatható akadálynak vagy állandó konstrukciós elemnek meg kell akadályoznia, hogy a kerekesszék átguruljon a járműhöz legközelebbi peremen, amíg a felvonó nincs teljesen megemelt pozícióban.

Legalább 25 mm magas akadállyal kell ellátni a felvonó padlójának minden olyan oldalát, amely megemelt pozícióban túlnyúlik a járművön. Az ilyen akadályok nem akadályozhatják a folyósóra való be- és kihajtási manővereket.

A felvonó talajra engedett állapotában rakodórámpaként funkcionáló rakodóperem akadályának (a külső akadálynak) elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy megemelt vagy lezárt állapotban megakadályozza az elektromos kerekesszéket abban, hogy átguruljon rajta, vagy tönkretegyje azt, vagy erre kiegészítő rendszert kell biztosítani.

A felvonónak lehetővé kell tennie, hogy a kerekesszék befelé vagy kifelé nézzen.

Biztonságos tárolórendszerrel kell gondoskodni, hogy a tárolt felvonó ne akadályozza az utas kerekesszékét vagy mozgást segítő eszközét, és ne jelentsen veszélyt az utasokra nézve.

4.1.2.22. Szintbeli átjárók az állomásokon

Ha a nemzeti szabályok lehetővé teszik, hogy az utasok szintbeli átjárókat használjanak, és azokat akadálymentes útvonallal kell ellátni, akkor azoknak a mozgáskorlátozott személyek minden kategóriája számára megközelíthetőnek kell lenniük.

Úgy kell megtervezni azokat, hogy a kerekesszék M. mellékletben meghatározott legkisebb kereke ne tudjon beszorulni az átjáró felülete és a sín közé.

Látható és tapintható jelzésekről kell gondoskodni az átjáró felülete határainak azonosítása érdekében.

4.1.3. A interfészek működési és műszaki előírásai

Mivel jelenleg nem létezik a hagyományos vasútra vonatkozó ÁME az utasszállító járművek és infrastruktúra esetében, ez a szakasz nyitott pont marad.

Nincs interfész az Ellenőrző-irányító és jelzőrendszerek alrendszer felé.

Az Üzemeltetés alrendszerrel való interfész leírása az „Üzemeltetési szabályok” című 4.1.4. részben található.

4.1.4. Üzemeltetési szabályok

Az alábbi üzemeltetési szabályok nem képezik részét az infrastruktúra értékelésének.

Ezen ÁME nem határoz meg üzemeltetési szabályokat a veszélyhelyzetek esetén történő evakuálásra vonatkozóan, hanem csak a vonatkozó műszaki követelményeket tartalmazza. Az infrastruktúrára vonatkozó műszaki követelmények célja az összes utas, köztük a mozgáskorlátozott személyek evakuálásának megkönnyítése.

A 3. szakaszban szereplő alapvető követelmények fényében az Infrastruktúra alrendszerre vonatkozó, ezen ÁME által az 1.1. szakaszban definiált műszaki hatály szerint érintett üzemeltetési szabályok a következők:

— *Általános tudnivalók*

A pályahálózat-működtetőnek vagy az állomásüzemeltetőnek írásban rögzített alapelvekkel kell rendelkeznie, amely biztosítja, hogy az utasokat kiszolgáló infrastruktúrája a teljes üzemidőben ezen ÁME műszaki követelményeinek megfelelően elérhető a mozgáskorlátozott személyek minden kategóriája számára. Az alapelveknek továbbá adott esetben összeegyeztethetőnek kell lennie a létesítményt használni kívánó bármely vasúti társaság politikájával (lásd: 4.2.4. szakasz). Az alapelveket a személyzetnek szóló megfelelő tájékoztatással, eljárásokkal és képzéssel kell megvalósítani. Az infrastruktúra-alapelveknek nem kizárólagosan tartalmaznia kell a következő helyzetekre vonatkozó üzemeltetési szabályokat:

— *Akadálymentes útvonalak*

Amennyiben valamely új, felújított vagy korszerűsített állomás, amely **egy 12 hónapos időszakra vonatkozóan a fel- és leszálló utasok teljes számát tekintve átlag napi 1 000-nél kevesebb utast szolgál ki**, felvonó és/vagy rámpa szempontjából nem felel meg a 4.1.2.3.1. pont szerint az akadálymentes útvonalakra vonatkozó követelményeknek, a nemzeti szabályozásnak megfelelően meg kell szervezni a kerekesszéket használók általuk megközelíthető módon történő szállítását a nem megközelíthető állomás és az azonos útvonalon lévő következő megközelíthető állomás között.

— *Az állomás megközelíthetősége*

Üzemeltetési szabályokat kell alkotni annak érdekében, hogy az összes állomás megközelíthetőségi szintjével kapcsolatos információ szabadon hozzáférhető legyen.

— *Személyzet nélküli állomások – Jegyértékesítés a látáskorlátozott utasok számára*

Üzemeltetési szabályokat kell alkotni és végrehajtani az olyan személyzet nélküli állomásokra vonatkozóan, ahol a jegyértékesítés automaták útján történik (lásd: 4.1.2.9. szakasz). Ilyen esetekben mindig elérhetőnek kell lennie a látáskorlátozott utasok számára hozzáférhető alternatív jegyértékesítési módoknak. (Például amely lehetővé teszi a vonaton vagy a célállomáson történő jegyvásárlást.)

— *Jegyellenőrzés – Forgókeresztek*

Amennyiben a jegyellenőrzés forgókereszttel történik, olyan üzemeltetési szabályokat kell létrehozni, amelyek lehetővé teszik a mozgáskorlátozott személyek párhuzamos áthaladását az ilyen ellenőrző pontokon. Ez a mozgáskorlátozott személyek számára hozzáférhető lehetőség biztosítja a megközelítést a kerekesszékek, babakocsik, terjedelmes csomagok stb. számára, és lehet a személyzet által kezelt vagy automatikus.

— *Vizuális és szóbeli tájékoztatás – Az egységesség elérése*

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni az alapvető vizuális és szóbeli tájékoztatás egységességének biztosítása érdekében (lásd: 4.1.2.12. szakasz). A bejelentéseket bemondó személyzetnek szabványos eljárásokat kell követnie az alapvető információk teljes következetességének elérése érdekében.

— *Igény szerinti szóbeli utastájékoztató rendszer*

Olyan esetekben, amikor az alapvető szóbeli tájékoztatást nem biztosítják az állomás hangosbemondó rendszerén keresztül (lásd: 4.1.2.12.), üzemeltetési szabályokat kell létrehozni alternatív tájékoztató rendszer biztosítása érdekében, amelyen keresztül az utasok számára hallható módon is el tud jutni ugyanaz az információ az állomáson (pl. személyzettel ellátott vagy automata telefonos információs rendszer révén).

— *Peronok – A kerekesszékes fel- és leszállást segítő eszközök működési területe*

A vasúti társaság és a pályahálózat-működtető vagy az állomásüzemeltető együttesen határozza meg a peronnak azt a területét, ahol az eszközt valószínűleg használni fogják, és igazolják annak alkalmasságát. Ennek a területnek kompatibilisnek kell lennie azokkal a meglévő peronokkal, ahol a vonat valószínűleg megáll.

A fentiek következménye, hogy a vonat megállási pontját egyes esetekben módosítani kell a követelménynek való megfelelés érdekében.

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni, amelyek figyelembe veszik a vonatok összetételének változásait (lásd: 4.1.2.19. rész) oly módon, hogy a vonatok megállási pontja a fel- és leszállást segítő eszköz működési területéhez képest legyen meghatározható.

A peron szélétől 1 500 mm szabad területet kell biztosítani a peronon valamennyi fel- és leszállást segítő eszköz számára (lásd: 4.1.2.19.).

— *A manuális és elektromos kerekesszékes fel- és leszállást segítő eszközeinek biztonsága*

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni a fel- és leszállást segítő eszközök állomásszemélyzet általi működtetésére vonatkozóan (lásd: 4.1.2.21.1. és 2. szakasz).

Üzemeltetési szabályt kell létrehozni a kerekesszék-felvonókra szerelt eltávolítható korlátok személyzet általi működtetésére vonatkozóan (lásd: 4.1.2.21.2. szakasz).

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni annak biztosítása érdekében, hogy a személyzet biztonságosan működtetni tudja a fel- és leszállást segítő rámpákat azok üzembe és üzemen kívül helyezése, rögzítése, megemlése és lesüllyesztése tekintetében (lásd: 4.1.2.21.2. szakasz).

— *Segítségnyújtás a kerekesszéket használóknak*

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni annak biztosítása érdekében, hogy a személyzet tudatában legyen annak, hogy a kerekesszéket használóknak segítségre lehet szükségük a vonatra való fel- és leszálláshoz, és szükség esetén biztosítani kell az ilyen segítséget.

Lehetséges, hogy a kerekesszéket használóknak előre be kell jelenteniük az ilyen segítségnyújtás iránti igényüket, hogy legyen rendelkezésre álló képzett személyzet.

— *Felügyelt szintbeli átjárók*

Ahol a nemzeti szabályok lehetővé teszik a felügyelt szintbeli átjárókat, üzemeltetési szabályokat kell létrehozni annak biztosítása érdekében, hogy a személyzet a felügyelt szintbeli átjáróknál megfelelő segítséget tudjon nyújtani a mozgáskorlátozott személyek részére, ideértve annak jelzését is, hogy mikor biztonságos áthaladni a vágányon.

4.1.5. Karbantartási szabályok

A 3. szakaszban szereplő alapvető követelmények fényében az Infrastruktúra alrendszerre vonatkozó, ezen ÁME által az 1.1. szakaszban definiált műszaki hatály szerint érintett karbantartási szabályok a következők:

A pályahálózat-működtető vagy az állomásüzemeltető eljárásainak rendelkezéseket kell tartalmazniuk a mozgáskorlátozott személyeknek nyújtott alternatív segítségről az őket kiszolgáló berendezések karbantartása, cseréje vagy javítása esetére.

4.1.6. Szakmai képzések

Ezen ÁME hatálya alá tartozó, az 1.1. pontban meghatározott műszaki hatály és az üzemeltetési szabályokat felsoroló 4.1.4. pont szerinti infrastruktúra alrendszer működtetéséért felelős személyzet szakmai képzései a következők:

A vonatkíséresi feladatokat ellátó, az állomáson az utasoknak szolgáltatásokat és segítséget nyújtó és jegyértékesítő személyzet szakmai képzésének ki kell terjednie a fogyatékkal szembeni tudatosságra és egyenlőségre, ideértve a mozgáskorlátozott személyek egyes kategóriáinak konkrét igényeit.

Az infrastruktúra karbantartásáért és üzemeltetéséért felelős mérnökök és vezetők szakmai képzésének ki kell terjednie a fogyatékkal szembeni tudatosságra és egyenlőségre, ideértve a mozgáskorlátozott személyek egyes kategóriáinak konkrét igényeit.

4.1.7. Egészségvédelmi és biztonsági feltételek

Ezen ÁME alkalmazási területén nincsenek meghatározott követelmények sem az infrastruktúra alrendszer üzemeltetéséért felelős személyzet, sem az ÁME végrehajtásának egészségvédelmi és biztonsági feltételeire vonatkozóan.

4.1.8. Infrastruktúra-nyilvántartás

Ezen ÁME szempontjából az infrastruktúra-nyilvántartásra vonatkozó követelmények a következők:

- Az 1.2. pontban meghatározott területi hatály;
- A területi hatályon belül fel kell sorolni ezen ÁME hatálya alá tartozó állomásokat;
- Valamennyi azonosított állomás esetében fel kell sorolni ezen ÁME hatálya alá tartozó peronokat.

Valamennyi azonosított állomás esetében, ideértve ezen ÁME hatálya alá tartozó összes peront is, az ÁME vonatkozó pontjaira hivatkozva fel kell sorolni, és ismertetni kell a következő elemeket:

- Parkolási lehetőség, a 4.1.2.2. ponttal összhangban;
- Akadálymentes útvonal(ak), a 4.1.2.3. ponttal összhangban;
- Tapintható útbaigazító útvonalak, ha vannak, a 4.1.2.3.2. ponttal összhangban;
- Mosdók, a kerekesszékekkel megközelíthető mosdókat is ideértve, a 4.1.2.7. ponttal összhangban;
- Jegyértékesítési és információs pultok és ügyfélszolgálati pontok, a 4.1.2.9. ponttal összhangban;
- Vizuális tájékoztató rendszerek, a 4.1.2.11. ponttal összhangban;
- Felszerelt rámpák, mozgólépcsők, felvonók és mozgójárdák, a 4.1.2.17. ponttal összhangban;
- Valamennyi peron magassága, kinyúlása, szélessége és hossza, a 4.1.2.18. és 4.1.2.19. ponttal összhangban;
- Fel- és leszállást segítő eszközök és azok leírása, ha vannak, a 4.1.2.21. ponttal összhangban;
- Szintbeli átjárók, ahol azok megközelíthetők a mozgáskorlátozott személyek számára, a 4.1.2.22. ponttal összhangban.

Ahol nemzeti szabályokat alkalmaznak ezen ÁME-nek való megfelelés kialakítása érdekében, a vonatkozó szabályoknál és rendelkezéseknél hivatkozni kell a nyilvántartás vonatkozó elemére.

4.2. Járművek alrendszer

4.2.1. Bevezetés

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv tárgyát képező hagyományos transzeurópai vasúti rendszer, amelynek része az alrendszer, olyan integrált rendszer, amelynek egységességét igazolni kell. Ezt az egységességet különösen az egyes alrendszerek műszaki előírásai, a felsőbb szintű rendszerhez való interfészei és az üzemeltetési és karbantartási szabályok szempontjából kell ellenőrizni.

Az alrendszer funkcionális és műszaki előírásai és annak interfészei, amelyek leírása a 4.2.2. szakaszban található, nem teszik kötelezővé meghatározott technológiák vagy műszaki megoldások alkalmazását, kivéve, ha ez szigorúan szükséges a hagyományos transzeurópai vasúthálózat átjárhatóságához. Az átjárhatóság innovatív megoldásai azonban új előírásokat és/vagy új vizsgálati módszereket tehetnek kötelezővé. A műszaki újítás lehetővé tétele érdekében ezen előírások és vizsgálati módszerek kidolgozása a 6.1.4. és 6.2.4. szakaszban ismertetett folyamat szerint történik.

Figyelembe véve az összes vonatkozó alapvető követelményt, a járművek alrendszerre a következők jellemzők:

4.2.2. Funkcionális és műszaki előírások

4.2.2.1. Általános tudnivalók

A 3. szakasz alapvető követelményeinek fényében a járművek alrendszernek a mozgáskorlátozott személyek számára biztosított megközelíthetőséggel összefüggő funkcionális és műszaki jellemzőit az alábbiak szerint rendezték el:

- Ülések
- Kerekesszékek számára kialakított helyek
- Ajtók
- Megvilágítás
- Mosdók
- Közlekedők
- Ügyféltájékoztatók
- Szintkülönbségek
- Fogódzók
- Kerekesszékekkel elérhető hálófülkék
- A lépcső pozíciója a járműre való fel- és leszálláshoz

Valamennyi alapparaméter esetében egy „Általános tudnivalók” című bekezdés vezeti be a következő pontokat.

Ezek a következő pontok részletezik az „Általános tudnivalók” című bekezdésben bevezetett követelmények teljesítéséhez szükséges feltételeket.

4.2.2.2. Ülések

4.2.2.2.1. Általános tudnivalók

A folyosó használata közben a személyes stabilitás érdekében használható kapaszkodókat, függőleges fogódzókat és más berendezéseket kell biztosítani a folyosó mentén elhelyezett összes ülés támláján, kivéve, ha az ülés hozzáér vagy egy ellentétes irányban álló másik szék támlájához, amelyre kapaszkodót szereltek, vagy válaszfalhoz.

A kapaszkodókat és a személyes stabilitás érdekében használható más berendezéseket a padló fölött 800 és 1 200 mm közötti magasságban kell elhelyezni; ezek nem nyúlhatnak be a közlekedőbe, és színben el kell ütniük az üléstől.

A rögzített hosszanti irányú ülőhelyeken fogódzókat kell elhelyezni a személyes stabilitás érdekében. Az ilyen fogódzók legfeljebb 2 000 mm-re lehetnek egymástól, 800 és 1 200 mm közötti magasságban kell elhelyezni őket a padló szintje fölött, és színben el kell ütniük a jármű belsejében lévő környezetüktől.

A kapaszkodóknak és más tárgyknak nem lehetnek éles széleik.

4.2.2.2.2. Megkülönböztetett ülések

4.2.2.2.2.1. Általános tudnivalók

A fix szerelvényként vagy egyes járművenként és osztályonként az ülések legalább 10 százalékát a mozgáskorlátozott személyek által használható megkülönböztetett ülésnek kell kijelölni.

A megkülönböztetett üléseket és az azokat tartalmazó járműveket az N. melléklet N.3. és N.8. pontjával összhangban lévő jelzésekkel kell ellátni, amelyek közlik a többi utassal, hogy az ilyen üléseket hozzáférhetővé kell tenniük az arra jogosultak számára.

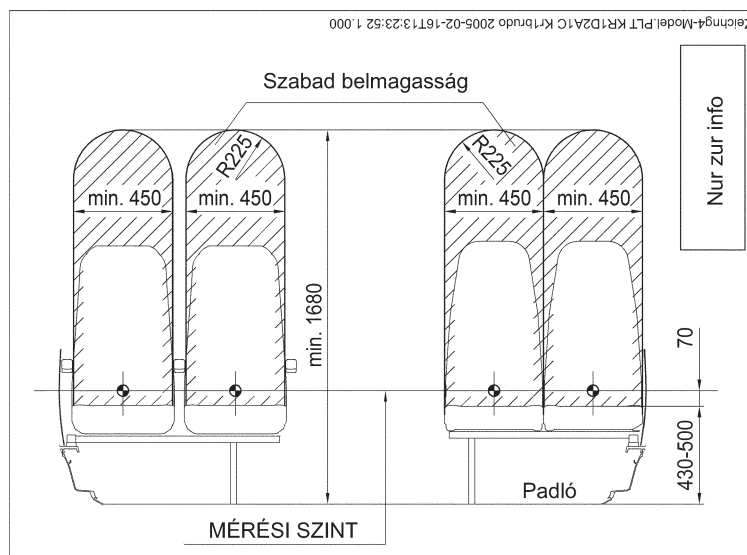
A megkülönböztetett üléseknek az utastérben kell lenniük, a külső ajtóhoz közel.

Amennyiben az üléseket karfákkal látják el, a megkülönböztetett ülésekre felhajtható karfákat kell szerelni a jármű oldalfala melletti karfák kivételével. A felhajtható karfáknak az ülés támlájával egy síkba állíthatóknak kell lenniük, hogy az ülés vagy a mellette lévő bármelyik megkülönböztetett ülés akadálytalanul megközelíthető legyen.

A megkülönböztetett ülések nem lehetnek felhajtható ülések.

Valamennyi megkülönböztetett ülésnek és a használója számára megközelíthető területnek meg kell felelnie az 1–4. ábrán látható diagramoknak.

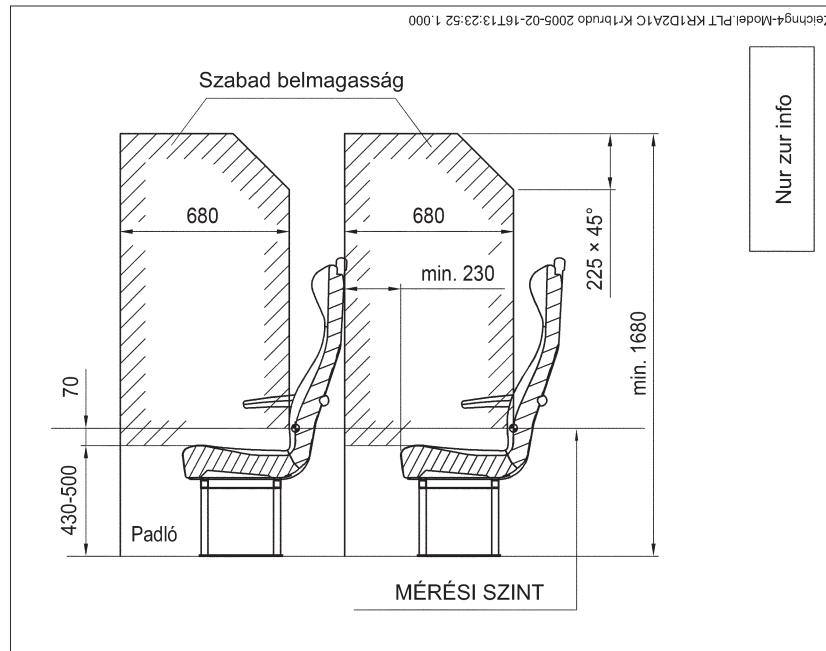
A megkülönböztetett ülések teljes hasznos ülőfelületének legalább 450 mm szélesnek kell lennie (lásd: 1. ábra).



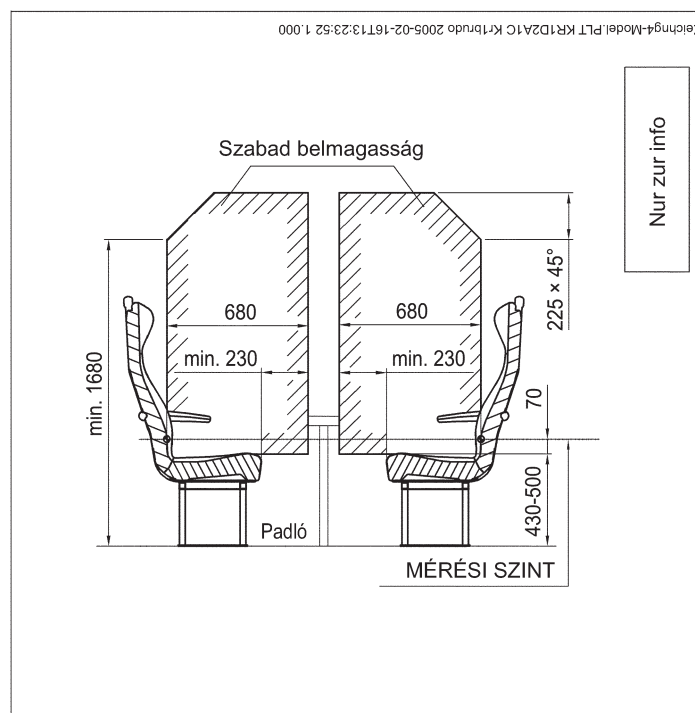
1. ÁBRA

Az összes megkülönböztetett ülés ülőlapja felső síkjának 430 és 500 mm között kell lennie a padlószint fölött az ülés elülső szélén. Az egyes ülések fölötti tiszta belmagasságnak legalább 1 680 mm-nek kell lennie a padlószinttől mérve (lásd: 2. ábra) kivéve az olyan kétszintes vonatokon, ahol poggyszartókat szerelnek az ülések fölé. Ilyen esetben 1 520 mm csökkentett belmagasság megengedett a poggyszartók alatti megkülönböztetett ülések esetében, feltéve, ha a megkülönböztetett üléseknek legalább az 50 %-a esetében a belmagasság 1 680 mm.

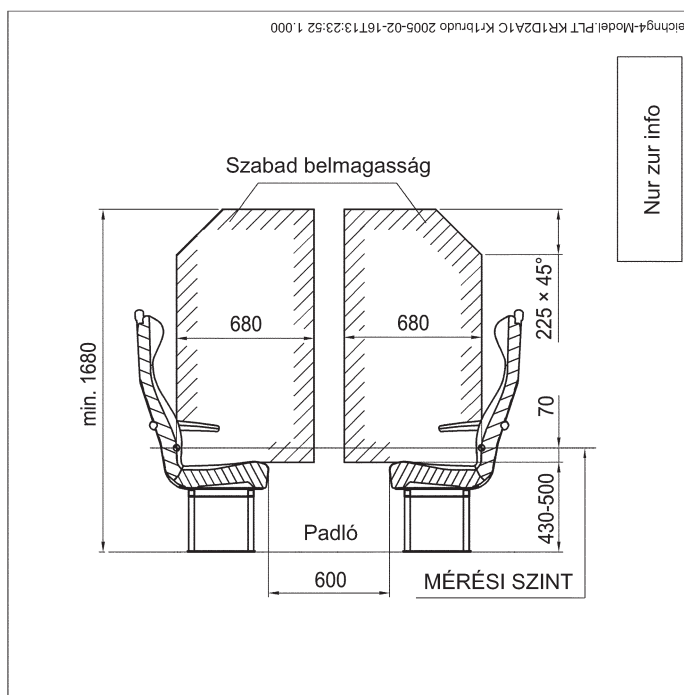
Megjegyzés: A következő, 2–4. ábrán bemutatott keresztmetszeti nézetet az ülés középvonalában vették fel.



2. ÁBRA



3. ÁBRA



4. ÁBRA

Ahol hátrahajtható üléseket helyeznek el, a méretek a teljesen függőlegesre állított ülések esetén érvényesek.

4.2.2.2.2. Egy irányban álló ülések

Ahol egy irányban álló megkülönböztetett üléseket helyeznek el, az egyes ülések előtti térnek meg kell felelnie a 2. ábrának.

Ahogy az az 1–4. ábrákon látható, az üléstámla elülső felülete és az előtte lévő ülés leghátso pontján áthaladó függőleges sík közötti távolságnak legalább 680 mm-nek kell lennie figyelembe véve, hogy az ülés kötelező dőlését az ülés közepén kell mérni, 70 mm-re az ülőlap és a háttámla találkozási pontja fölött. Legalább 230 mm távolságnak kell lennie az ülőlap elülső széle és az előtte lévő ülés azonos függőleges síkja között.

4.2.2.2.3. Egymással szemben lévő ülések

Ahol egymással szemben lévő megkülönböztetett üléseket helyeznek el, az ülőlapok elülső szélei között legalább 600 mm távolságnak kell lennie (lásd: 4. ábra).

Ahol az egymással szemben lévő megkülönböztetett üléseket asztallal szerelik fel, legalább 230 mm vízszintes távolságnak kell lennie az ülőlap elülső széle és az asztal belépő éle között (lásd: 3. ábra).

4.2.2.3. Kerekesszékek számára kialakított helyek

A vonat hosszától függően – a mozdonyt vagy a motorkocsit leszámítva – legalább az alábbi táblázatnak megfelelő számú helyet kell biztosítani a kerekesszékek számára:

A vonat hossza	A kerekesszékek számára kialakított helyek száma vonatonként
Kevesebb mint 205 méter	2 hely kerekesszékek számára
205-300 méter	3 hely kerekesszékek számára
Több mint 300 méter	4 hely kerekesszékek számára

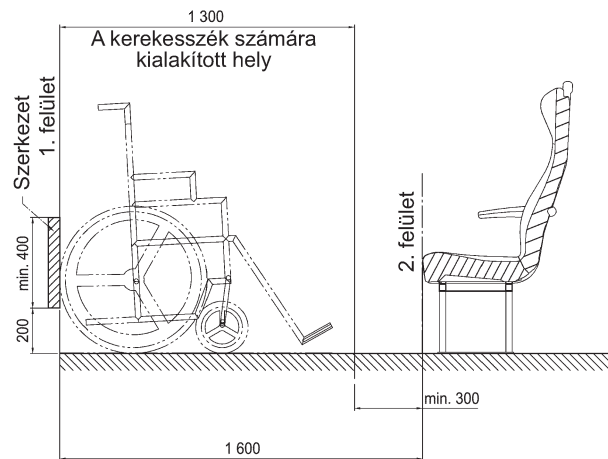
A stabilitás biztosítása érdekében a kerekesszékek számára szolgáló helyeket úgy kell megtervezni, hogy a kerekesszék vagy a menetiránnyal szemben, vagy annak háttal álljon.

Az egy kerekesszék számára szolgáló helyen a következő jellemzőkkel rendelkező kerekesszék elhelyezhetőségét kell biztosítani:

Ha az állomásokon fel- és leszállást segítő eszközök találhatóak, azokon el kell férnie egy, az M. mellékletben részletezett jellemzőjű kerekesszéknek:

A kijelölt helyen nem lehet akadály a jármű padlója és mennyezete között a felső poggyásztartó, a jármű falához vagy mennyezetéhez rögzített vízszintes fogódzó és a 4.2.2.10. pont követelményei szerinti asztal kivételével.

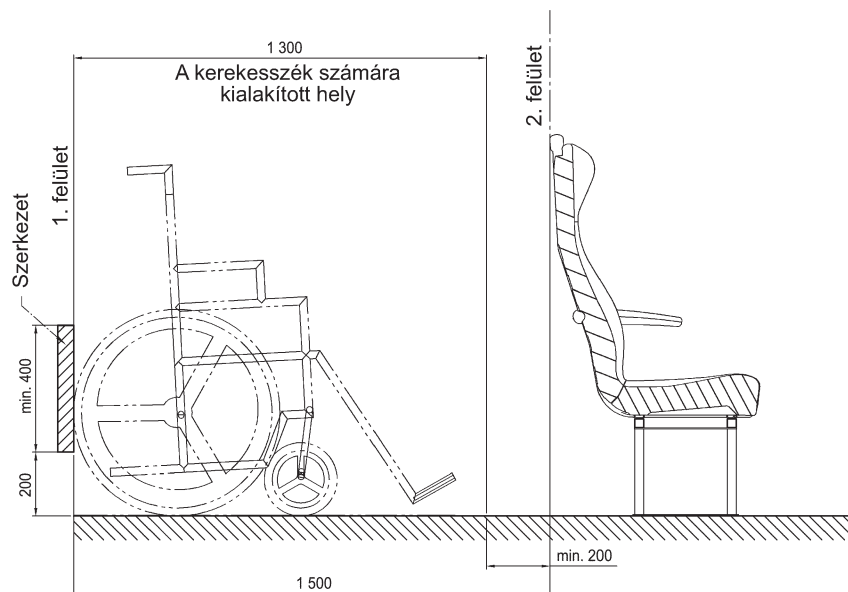
A kerekesszék helye és a 2. homlokfelület közötti legkisebb hosszanti távolságnak az 5. ábra szerintinek kell lennie. Az 1. felület lehet zárt összecukható vagy felhajtható ülés vagy válaszfal.



5. ÁBRA

Ha egymással szembeni elrendezésben a 2. felület egy utasülés elülső szélé és ha ezt a széket elfoglalhatja egy utas, a legkisebb távolság nem lehet kisebb, mint 300 mm.

Ha a 2. felület egy utasülés hátulja egyirányú elrendezésben, illetve a kerekesszék számára kijelölt hely előtti válaszfal, illetve zárt összecukható vagy felhajtható ülés, a legkisebb távolság nem lehet kisebb, mint 200 mm.



6. ÁBRA

A kerekesszék számára kijelölt helyen összecukható vagy felhajtható üléseket lehet felszerelni, de ezek összecukott állapotban nem csökkenthetik a kerekesszék számára kijelölt hely méreteit.

A kerekesszék számára kijelölt hely egyik végén 700 mm széles szerkezetnek vagy más elfogadható szerelvénynek kell lennie (ahogyan az a 6. ábrán látható). A szerkezetnek vagy a szerelvénynek olyan magasnak kell lennie, hogy megakadályozza, hogy a támlájával a szerkezet vagy a szerelvény felé néző kerekesszék hátrabilenjen.

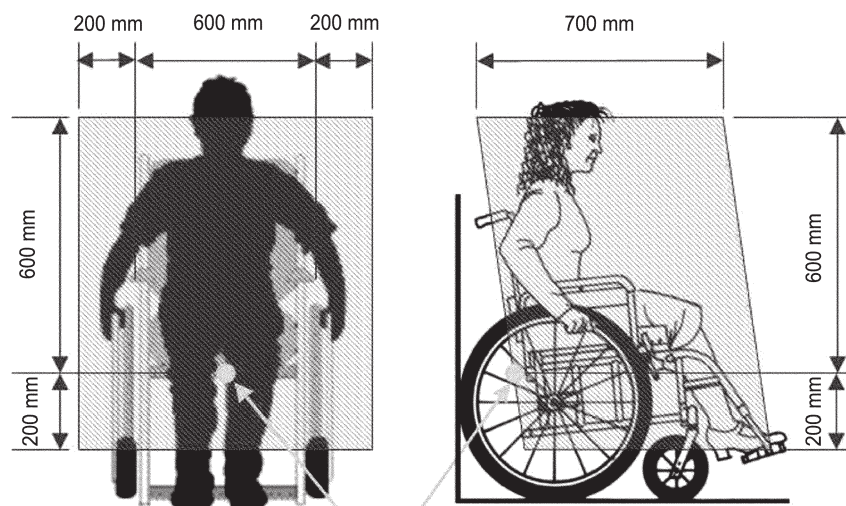
Legalább egy ülést elérhetővé kell tenni vagy a kerekesszék helye mellett, vagy azzal szemben a kerekesszéket használó személy kísérője számára. Ennek az ülésnek ugyanolyan kényelmesnek kell lennie, mint a többinek, és a közlekedő másik oldalán is elhelyezhető.

A kerekesszék helyét olyan vészjelző berendezéssel kell ellátni, amelynek veszély esetén lehetővé kell tenni, hogy a kerekesszék használója tájékoztassa azt a személyt, aki megfelelő intézkedéseket tehet. Ezt a referencia kerekesszékben ülő személy számára elérhető módon kell elhelyezni.

A vészjelző berendezés aktiválásakor a vészjelző működésének láthatónak és hallhatónak kell lennie.

A vészjelzőt nem szabad keskeny résbe vagy bármilyen más olyan takarásba helyezni, amely megakadályozza a tenyérrel való azonnali működtetést.

A vészjelzőt a kerekesszéket használó személy által kényelmesen elérhető módon, lehetőleg nem a megengedett legnagyobb távolságra kell elhelyezni.



Az ülés referenciapontja
(480 ± 20 mm a padlószint fölött és 350 ± 20 mm a szerkezet előtt)

7. ÁBRA

A kerekesszék helyén vagy közvetlenül mellette el kell helyezni az N. melléklet N.3. és N.4. pontjának megfelelő jelzést, amely azonosítja a kerekesszék helyét.

4.2.2.4. Ajtók

4.2.2.4.1. Általános tudnivalók

Az utazóközönség használatára szolgáló manuális működtetésű ajtók be- és kireteszelésekor a nyitószervezet tenyérrel való működtetéséhez szükséges erő legfeljebb 20 newton lehet.

Az ajtóvezérlőknek, akár manuálisak, akár nyomógombok, színben el kell ütniük attól a felülettől, amelyre felszerelték őket.

Ha nyomógombokkal vagy egyéb távvezérlőkkel biztosítják az ajtók működtetését, valamennyi nyomógombnak vagy eszköznek legfeljebb 15 newton erővel működtethetőnek kell lennie.

Ha mind a nyitó, mind a záró nyomógomb egymás fölé van szerelve, a felső gomb mindig a nyitást vezérli.

4.2.2.4.2. Külső ajtók

4.2.2.4.2.1. Az alrendszerre vonatkozó követelmények

A külső utas-megközelítési automata vagy félautomata ajtóknak olyan berendezéssel kell rendelkezniük, amely észleli, hogy rázáródik-e egy utasra, és ha utast érzékel az ajtónyílásban, akkor automatikusan meg kell állnia, és korlátozott ideig nyitva kell maradnia.

Minden, az utasok által használandó külső ajtónak nyitott állapotban legalább nettó 800 mm hasznos szélességűnek kell lennie.

A külső ajtókat kívülről úgy kell lefesteni vagy megjelölni, hogy elüssenek a jármű oldalának többi részétől.

A kerekesszékekkel való megközelítésre kijelölt külső ajtóknak a legközelebb kell lenniük a kerekesszékek számára kijelölt helyekhez.

A kerekesszékekkel való megközelítésre kijelölt ajtót egyértelműen meg kell jelölni az N. melléklet N.3. és N.4. pontja szerinti jellel.

A jármű belsejében a külső ajtók helyét egyértelműen meg kell jelölni az ajtó melletti padlóburkolat környező padlófelülettől elűtő színével.

A vonaton belül és kívül lévőkhöz számára egyértelműen hallható hangjelzéssel kell jelezni az ajtó nyitható állapotát. Ennek a figyelmeztető hangjelzésnek legalább öt másodpercig kell szólnia, kivéve, ha az ajtót működtetik, amely esetben 3 másodperc után elhallgathat. Ez a követelmény nem vonatkozik a nagysebességű 1. és 2. osztályú vonatok külső hangjelzéseire.

Amikor egy ajtót automatikusan vagy távvezérléssel kinyit a vonatvezető vagy a vonatszemélyzet más tagja, a figyelmeztető jelzésnek 3 másodpercig kell szólnia attól a pillanattól kezdve, amikor az ajtó kezd kinyílni.

Automatikusan vagy távvezérléssel záródó ajtó működtetése előtt figyelmeztető hangjelzés szükséges a vonaton belül és kívül lévőkhöz számára. A hangjelzésnek legalább 2 másodpercig kell szólnia az ajtó bezáródása előtt, és eltérő hangúnak kell lennie attól, amely az ajtó kioldásakor szól. A figyelmeztetésnek folyamatosan kell szólnia az ajtó bezárása közben.

Az ajtó figyelmeztető hangjelzéseinek hangforrását a kezelőszerv közelében, vagy ha nincs ilyen, akkor az ajtónyílás mellett kell elhelyezni.

Az utastér ajtajának figyelmeztető hangjelzései – Az ajtó nyitható

— Jelleg

- Folyamatos vagy lassan (másodpercenként legfeljebb 2-szer) pulzáló, 2 hangból álló

— Frekvenciák

- 3 000 Hz \pm 500 Hz

és:

- 1 750 Hz \pm 500 Hz

— A hangnyomás szintje

70 dB $L_{Aeq,T} \pm 2$ a belépő középpontján a padlószint fölött 1,5 m magasságban mérve. (T = a hangjelzés teljes időtartama)

Az utastér ajtajának figyelmeztető hangjelzései – Figyelmeztetés az ajtó záródására

— Jelleg

- Gyorsan (másodpercenként 6-10-szer) pulzáló hang

— Frekvencia

- 1 900 Hz \pm 500 Hz

— A hangnyomás szintje

70 dB $L_{Aeq, T} \pm 2$ a járművön kívül, a jármű oldalán lévő ajtó közepétől 1,5 m távolságban és a peron szintje fölött 1,5 m magasságban mérve. Belső mérés: mint a nyitási figyelmeztetésnél. (T = a hangjelzés teljes időtartama)

Az ajtó aktiválási módja lehet a személyzet általi vagy félautomata (azaz az utas által nyomógombbal történő működtetés).

Az ajtónyitót vagy az ajtószárnyon, vagy amellett kell elhelyezni.

A peronról működtethető külső ajtónyitó közepének legalább 800 és legfeljebb 1 200 mm magasságban kell lennie a perontól mérve minden olyan peron esetében, ahol a vonat megáll. A külső ajtók belső ajtónyitóinak legalább 800 és legfeljebb 1 200 mm magasságban kell lenniük a jármű padlószintjétől mérve.

4.2.2.4.2.2. Az átjárhatóságot biztosító rendszeremre vonatkozó követelmények

Ha az ajtók nyitása nyomógombokkal történik, a nyitható állapotot láthatóan jelezni kell minden egyes nyomógombon vagy annak környékén, és a nyomógomboknak legfeljebb 15 newton erővel működtethetőnek kell lenniük. Ha az ajtó zárása a vonatszemesélyzet általi távvezérléssel történik, a látható jelzésnek legfeljebb 2 másodperccel az ajtó záródásának megkezdése előtt kell megszűnnie.

Az ilyen nyomógomboknak érintéssel is azonosíthatóknak kell lenniük (például tapintható jelzések útján), és azokon jelezni kell a funkciójukat.

4.2.2.4.3. Belső ajtók

4.2.2.4.3.1. Az alrendszerre vonatkozó követelmények

A belső automata és félautomata ajtókon olyan eszközöket kell elhelyezni, amelyek megakadályozzák, hogy az utasok beszoruljanak az ajtók működtetése közben.

Ha belső ajtókat szerelnek fel, azoknak meg kell felelniük e pont követelményeinek.

A kerekesszékes utasok által használható ajtók legkisebb nettó hasznos szélességének 800 mm-nek kell lennie.

Az utazóközönség használatára szolgáló manuális működtetésű ajtók be- és kireteszelésekor a nyitószerveket tenyérrel való működtetéséhez legfeljebb 20 newton erő lehet szükséges.

A manuális ajtóknak legfeljebb 60 newton erővel kell működtethetőnek lenniük.

A belső ajtók nyitószervezetének legalább 800 és legfeljebb 1 200 mm magasságban kell lennie a jármű padlószintjétől mérve.

A járművek közötti, illetve egymást követő automatikus összekötő ajtóknak vagy egyszerre párban kell működniük, vagy a második ajtónak automatikusan észlelnie kell a felé mozgó személyt, és ki kell nyílnia.

Ha az ajtó felületének több mint 75 %-a átlátszó anyagból készül, azt legalább két jól látható sávval kell jelezni, ami állhat jelekből, logókból, emblémákból vagy díszítőelemekből. A felső sávnak 1 500 és 2 000 mm, az alsó sávnak 850 és 1 000 mm között kell lennie, és színben el kell ütnie a háttértől az ajtó egész szélességében. A sávoknak legalább 100 mm magasságúnak kell lenniük.

4.2.2.4.3.2. Az átjárhatóságot biztosító rendszeremre vonatkozó követelmények

Ha az ajtók nyitása nyomógombokkal történik, nyitható állapotban minden egyes nyomógombot (vagy a környezetét) meg kell világítani, és a nyomógomboknak legfeljebb 15 newton erővel működtethetőnek kell lenniük.

A működtető eszköz középpontja ne legyen 800 mm-nél alacsonyabban és 1 200 mm-nél magasabban, mint a padló szintje.

Az ilyen kezelőszerveknek érintéssel is azonosíthatóknak kell lenniük (például tapintható jelzések útján), és azokon jelezni kell a funkciójukat.

4.2.2.5. Megvilágítás

A jármű megközelítési lépcsőit legalább a lépcső szélességének 80 %-án mért 75 lux erejű fényvel kell megvilágítani egy benne vagy közvetlenül mellette elhelyezett fényforrással.

4.2.2.6. Mosdók

4.2.2.6.1. Általános tudnivalók

Amikor a vonatban mosdókat helyeznek el, egy univerzális mosdónak megközelíthetőnek kell lennie a kerekesszék helyétől, és meg kell felelnie mind a normál, mind az univerzális mosdókra vonatkozó követelményeknek.

4.2.2.6.2. Normál mosdó (a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozó követelmények)

A normál mosdót nem úgy tervezték, hogy kerekesszékekkel megközelíthető legyen.

Az ajtó legkisebb hasznos szélességének 500 mm-nek kell lennie.

A mosdófülkén belüli vagy kívüli bármely ajtókilincs, retesz vagy ajtónyitó szerkezet középpontjának legalább 800 mm-re és legfeljebb 1 200 mm-re kell lennie a padlószint fölött.

Látható és tapintható (vagy hallható) módon kell jelezni, ha az ajtó be van reteszelve.

A mosdófülkén belüli bármely ajtónyitó szerkezetnek vagy más berendezésnek legfeljebb 20 newton erővel működtethetőnek kell lennie (a pelenkázóasztal kivételével).

Minden kezelőszervnek, az öblítőrendszert is ideértve, a háttérfelülettől elütő színűnek és/vagy árnyalatúnak és tapintással azonosíthatónak kell lennie.

Egyértelmű, pontos tájékoztatást kell adni az összes kezelőszerv használatáról piktogramok segítségével, és annak tapinthatónak is kell lennie.

Rögzített függőleges és/vagy vízszintes fogódzót kell elhelyezni a vécéülőke és a mosdótálca mellett.

A fogódzóknak kerek keresztmetszetűeknek kell lenniük 30–40 mm külső átmérővel, és legalább 45 mm távolságban kell lenniük bármely mellettük lévő felülettől. Ha egy fogódzó hajlított, a belső görbületi sugárnak legalább 50 mm-nek kell lennie.

A vécéülőkének és -fedélnek és minden fogódzónak a háttérfelülettől elütő színűnek és/vagy árnyalatúnak kell lennie.

4.2.2.6.3. Univerzális mosdó

Az univerzális mosdót úgy kell megtervezni, hogy az összes utas által használható legyen, a mozgáskorlátozott személyek összes kategóriáját is ideértve.

4.2.2.6.3.1. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozó követelmények (univerzális mosdó)

A mosdó ajtajának legalább 800 mm nettó hasznos szélességűnek kell lennie.

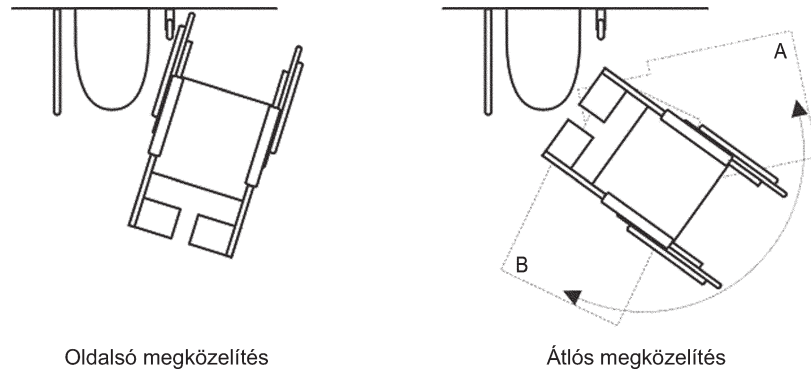
Az ajtó külső felületét az N. melléklet N.3. és N.4. pontja szerinti jelzéssel kell ellátni.

A mosdófülkén belüli vagy kívüli bármely ajtókilincs, retesz vagy ajtónyitó szerkezet középpontjának legalább 800 mm-re és legfeljebb 1 200 mm-re kell lennie a padlószint fölött.

Látható és tapintható (vagy hallható) módon kell jelezni, ha az ajtó be van reteszelve.

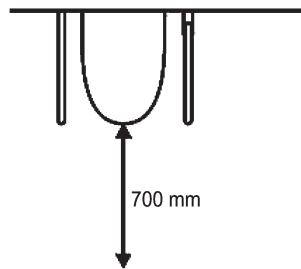
A mosdófülkén belüli bármely ajtónyitó szerkezetnek vagy más berendezésnek legfeljebb 20 newton erővel működtethetőnek kell lennie (a pelenkázóasztal kivételével).

A mosdófülkén belül elegendő területnek kell lennie ahhoz, hogy az M. melléklet meghatározása szerinti kerekesszékekkel a vécéülőke mellé lehessen manőverezni; lásd: 8a. ábra.



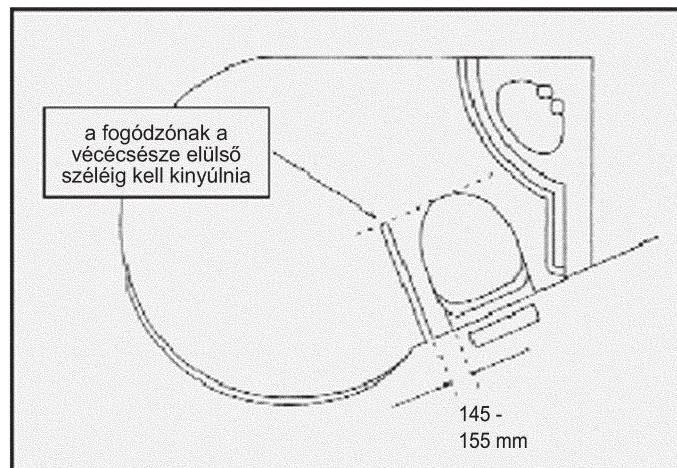
8a. ÁBRA

A vécéülőke előtt legalább 700 mm szabad helyet kell hagyni a 8b. ábrán látható módon.

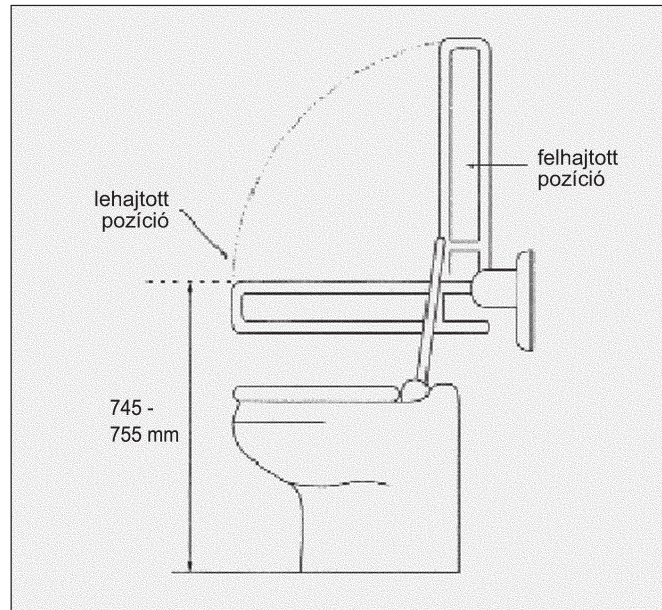


8b. ÁBRA

A fenti pont mérethez vonatkozó követelményeinek megfelelő vízszintes fogódnak kell elhelyezni a vécéülőke mindkét oldalán. A kerekesszékekkel megközelíthető oldalon olyan csuklószervezettel kell ellátni a fogódnak, hogy az lehetővé tegye a kerekesszéket használó személy akadálytalan áthelyezését a vécéülőkére és vissza; lásd: 9. és 10. ábra.



9. ÁBRA



10. ÁBRA

A lehajtott vécéülőke felületének 450 és 500 mm közötti magasságban kell lennie a padlószint fölött.

Minden berendezésnek (mosdótálca, szappanadagoló, tükör, vízcsap és kézsárító) könnyen elérhetőnek kell lennie a kerekesszékekben tartózkodó személy számára.

A mosdófülkét legalább két olyan vészjelző berendezéssel kell ellátni, amely veszély esetén lehetővé teszi, hogy a mozgáskorlátozott személy tájékoztassa azt a személyt, aki megfelelő intézkedéseket tehet. Az egyiket legfeljebb 450 mm magasan kell elhelyezni a padló fölött, a padlószinttől a kezelőszerv felső széléig mérve. A másikat legalább 800 és legfeljebb 1 200 mm magasan kell elhelyezni a padló fölött, a padlószinttől a kezelőszerv felső széléig mérve.

Az alsó riasztóeszközt úgy kell elhelyezni, hogy a kezelőszerv elérhető legyen egy padlón fekvő személy számára. Ezt a két eszközt a fülke két különböző függőleges felületén kell elhelyezni, hogy több pozícióból is elérhetők legyenek.

A riasztó kezelőszervének különböznie kell a mosdón belüli összes többi kezelőszervtől, és azoktól eltérő színűnek kell lennie.

A riasztó mindegyik kezelőszerve mellé el kell helyezni az N. melléklet N.3. és N.7. pontja szerinti jelzést. A jelzésnek le kell írnia a működést és a teendőket, a háttértől elütő színűnek kell lennie, és egyértelmű vizuális és tapintható tájékoztatást kell adnia.

A mosdón belül látható és hallható jelzést kell adni arról, hogy a riasztórendszert működésbe hozták.

4.2.2.6.3.2. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozó követelmények (pelenkázó)

Ha nem biztosítanak külön gyermekszobát, az univerzális mosdón belül lehetőséget kell biztosítani a csecsemők pelenkájának cseréjére. Leengedett pozícióban a pelenkázóasztalnak 800 és 1 000 mm közötti magasságban kell lennie a padlószinttől. Legalább 500 mm szélesnek és 700 mm hosszúnak kell lennie.

Úgy kell megtervezni, hogy megakadályozza a csecsemő véletlen leesését, ne legyenek éles peremei, és legalább 80 kg súlyt elbírnak.

Ha a pelenkázóasztal kiáll a megközelíthető mosdótérbe, felhajthatónak kell lennie, amihez a szükséges erő nem haladhatja meg a 25 newton.

4.2.2.7. Közlekedők

A jármű bejáratától a járművön keresztülvezető közlekedő szélességének legalább 450 mm-nek kell lennie a padlószinttől 1 000 mm magasságig és 550 mm-nek 1 000 mm-től 1 950 mm magasságig.

Az azonos vonatszerelvényen belül összekapcsolt járművek közötti közlekedőnek legalább 550 mm szélesnek kell lennie egyenes és sík pályán.

A kerekesszékek helyeihez, valamint a kerekesszékekkel megközelíthető területekhez és ajtókhöz vezető közlekedők szélességének legalább 800 mm-nek kell lennie legalább 1 450 mm magasságig bármely pontban. A közlekedőt úgy kell kialakítani, hogy lehetővé tegye az M. mellékletben részletezett referencia kerekesszék akadálytalan mozgását.

Legalább 1 500 mm átmérőjű fordulóhelyet kell biztosítani a kerekesszék helye mellett ahhoz, hogy a referencia kerekesszék használó mozgáskorlátozott személy megfordulhasson a kerekesszékekkel. A kerekesszék helye a fordulóhely része lehet.

4.2.2.8. Ügyfélértékelés

4.2.2.8.1. Általános tudnivalók

Minden információnak egységesnek és az európai vagy nemzeti előírásokkal összhangban lévőnek kell lennie.

A vonatokon, a peronokon és a bejáratoknál elérhető összes információnak összhangban kell lennie az általános útbaigazítási és tájékoztató rendszerrel, különösen szín és kontraszt tekintetében.

A vizuális tájékoztatásnak minden megvilágítás mellett olvashatónak kell lennie, amikor a jármű vagy az állomás működik.

A vizuális tájékoztatásnak el kell ütnie a háttérétől.

A latin betűk alsó szárának egyértelműen felismerhetőnek és legalább a nagybetűk méretének 20 %-ának kell lennie.

A betűk lefelé és felfelé nyúló szárait nem szabad összenyomni.

Lehetőség van többnyelvű (hallható és látható) tájékoztatásra is. (A nyelvek összetétele és száma a vasúti társaság felelőssége, tekintettel az adott vasúti szolgálat utazóközönségére.)

A következő információkat kell megjeleníteni:

- Biztonsági információk és utasítások az európai vagy nemzeti szabályokkal összhangban
- Hangos biztonsági utasítások vészhelyzet esetén
- Figyelmeztetéseket, tiltásokat és kötelező cselekvéseket tartalmazó jelek az európai vagy nemzeti szabályokkal összhangban
- A vonat útvonalával kapcsolatos tájékoztatás
- A vonaton lévő létesítmények helyével kapcsolatos tájékoztatás

4.2.2.8.2. Tájékoztató (jelzések, piktogramok, induktív hurkok és vészívó eszközök)

4.2.2.8.2.1. Az alrendszerre vonatkozó követelmények

Az összes biztonsági, figyelmeztető, kötelező és tiltó jelzésnek tartalmaznia kell piktogramokat, és az ISO 3864-1 szabvány szerint kell megtervezni őket.

Egy adott helyen legfeljebb öt piktogramot lehet egymás mellé helyezni egy olyan irányjelző nyíllal együtt, ami egyetlen irányt mutat.

Tapintható tájékoztató jeleket kell elhelyezni az alábbi helyeken:

- A mosdókban: a használat és adott esetben a vészívásokkal kapcsolatos tájékoztatást.
- A vonatokon: az ajtónyitó/-záró gombok és vészívók esetében.

Az útbaigazítási és tájékoztató rendszerek nem tartalmazhatnak hirdetéseket.

A következő, kifejezetten mozgáskorlátozottaknak szóló grafikus ábrákat és piktogramokat kell elhelyezni:

- Az N. melléklet N.3. és N.4. pontja szerinti kerekesszék jel
- Útbaigazító tájékoztatás a kerekesszékekkel elérhető berendezések felé

- A kerekesszékekkel megközelíthető ajtó helyének jelzése a vonaton kívül
- Kerekesszék számára fenntartott hely jelzése a vonaton
- Az univerzális mosdók jelzése

Az ábrákat más ábrákkal együtt is lehet használni (például: felvonó, mosdó stb.).

4.2.2.8.2.2. Az átjárhatóságot biztosító rendszeremre vonatkozó követelmények

Ahol induktív hurkok vannak elhelyezve, azokat az N. melléklet N.3. és N.5. pontjának megfelelő jellel kell jelezni.

Ahol arra lehetőséget biztosítanak, grafikus ábrával kell jelezni a nehéz poggyász és terjedelmes áru tárolóhelyét.

Ha van segélyhívási vagy tájékoztató hívási lehetőség, azokat az N. melléklet N.3. és N.6. pontjának megfelelő jellel kell ellátni,

és rendelkezniük kell a következőkkel:

- Az eszköz működését jelző látható és hallható jelzés;
- Szükség esetén további használati tájékoztatás.

Ha van vészhívó berendezés, annak meg kell felelnie az N. melléklet N.3. és N.7. pontjának és rendelkeznie kell a következőkkel:

- Látható és tapintható ábrák,
- Az eszköz működését jelző látható és hallható jelzés,
- Szükség esetén további használati tájékoztatás.

Az univerzális és a kerekesszékekkel elérhető mosdókban, ahol le-, illetve felhajtható fogódzókat biztosítanak, grafikus ábráról kell gondoskodni, amely mutatja a fogódzó felemelt és leengedett állását.

4.2.2.8.3. Tájékoztatás (az útvonalak leírása és ülőhelyfoglalás)

A végállomást vagy az útvonalat ki kell jelezni a vonat külső, peron felé néző oldalán, legalább egy, az utasok felszállására szolgáló ajtó mellett és legalább a vonat minden második járművén.

Ahol a vonatok olyan rendszerben működnek, hogy az állomás peronján 50 méteres távolságon belül dinamikus vizuális tájékoztatást adnak, és a vonat elején is kijelzik a végállomást vagy az útvonalat, nem kötelező minden jármű oldalán tájékoztatást adni.

Minden egyes járműben ki kell jelezni a vonat végállomását vagy útvonalát.

A vonat következő megállóját úgy kell kijelezni, hogy az egyes járművekben található utasülések legalább 51 %-áról olvasható legyen. Ezt az információt az érintett állomásra való megérkezés előtt legalább 2 perccel ki kell jelezni. Ha a következő állomás kevesebb mint két perc tervezett menetidőre van, a következő állomást az előző állomásról való elinduláskor azonnal ki kell jelezni.

Nem kell megfelelni az arra vonatkozó követelménynek, hogy a végállomás és a következő megálló kijelzése az utasülések 51 %-áról látható legyen, ha a vonat részben vagy egészben legfeljebb 8 üléses fülkékre van osztva, amelyeket folyosó köt össze. A kijelzésnek azonban láthatónak kell lennie a fülkén kívül a folyosón álló személy és a kerekesszéknek fenntartott helyet elfoglaló utas számára.

Hozzáférhetőnek kell lennie a vonat működési útvonala vagy hálózata részletes adatainak (a vasúti társaságnak kell eldöntenie, hogy milyen módon teszi hozzáférhetővé ezt az információt).

A következő megálló ugyanazon a kijelzőn is megjeleníthető, mint a végállomás. A vonat megállása után azonban azonnal vissza kell váltania a végállomás kijelzésére.

A rendszernek képesnek kell lennie egynél több nyelven is tájékoztatást nyújtani. (A nyelvek összetétele és száma a vasúti társaság felelőssége, tekintettel az adott vasúti szolgálat utazóközönségére.)

Ha a rendszer automatizált, lehetőséget kell biztosítani a téves vagy félrevezető tájékoztatás törlésére vagy kijavítására.

Ha a járművön helyjegyes ülések vannak, a jármű (helyfoglalási rendszerben használt) számát vagy betűjelét legalább 70 mm magas karakterekkel meg kell jeleníteni minden ajtó mellett.

Ha az üléseket számok vagy betűk azonosítják, az ülés számát vagy betűjelét legalább 12 mm magas karakterekkel meg kell jeleníteni az összes ülésen vagy mellette. Az ilyen számoknak és betűknek a háttérüktől elütő színűeknek kell lenniük.

A vonatot fel kell szerelni hangosbeszélő rendszerrel, amelyet a vonatvezető vagy a személyzet más, az utasok felé meghatározott felelősséggel rendelkező tagja általi rutinjellegű vagy vészhelyzeti tájékoztatásra kell használni.

A rendszer működhet manuális, automatizált vagy előre programozott módon. Ha a rendszer automatizált, lehetőséget kell biztosítani a téves vagy félrevezető tájékoztatás törlésére vagy kijavítására.

A rendszeren keresztül be kell jelenteni a vonat végállomását és következő megállóját a megállók utáni elinduláskor.

A rendszeren keresztül be kell jelenteni a vonat következő megállóját legalább két perccel a megállóhoz való megérkezés előtt. Ha a következő állomás kevesebb mint két perc tervezett menetidőre van, a következő állomást az előző állomásról való elinduláskor azonnal be kell jelenteni.

A szóbeli tájékoztatás RASTI szintjének legalább 0,5-nek kell lennie az IEC 60268-16 szabvány 16. részének megfelelően, minden területen. A rendszernek minden ülőhelyen és kerekesszék számára fenntartott helyen meg kell felelnie e követelménynek.

A rendszernek képesnek kell lennie egynél több nyelven is tájékoztatást nyújtani. (A nyelvek összetétele és száma a vasúti társaság felelőssége, tekintettel az adott vasúti szolgálat utazóközönségére.)

Ha a rendszer automatizált, lehetőséget kell biztosítani a téves vagy félrevezető tájékoztatás törlésére vagy kijavítására.

4.2.2.8.4. Tájékoztatás (az átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozó követelmények)

Az állomások nevét (amely lehet rövidített) vagy az üzenetek szövegének szavait legalább 2 másodpercig ki kell jelezni. Ha (vagy vízszintes, vagy függőleges) gördülő kijelzőt használnak, minden egyes teljes szót legalább 2 másodpercig kell megjeleníteni, és a vízszintes görgetési sebesség nem haladhatja meg a másodpercenkénti 6 karaktert. Minden írásos tájékoztatóhoz talpnélküli (Sans Serif) betűtípust kell használni kis- és nagybetűk egyidejű használatával (azaz nem csak nagybetűket).

Az elülső külső kijelzőkön legalább 70 mm, a jármű oldalán és a belső kijelzőkön pedig legalább 35 mm magas nagybetűket és számokat kell használni.

A vonat belsejében a betűméret nem lehet kisebb, mint 35 mm, ha az olvasási távolság meghaladja az 5 000 mm-t.

A 35 mm magas kijelzőkaraktereket legfeljebb 10 000 mm távolsáig lehet olvashatónak tekinteni.

4.2.2.9. Szintkülönbségek

A belső (és nem a külső megközelítésre szolgáló) lépcsők legnagyobb magassága 200 mm és legkisebb mélysége 280 mm a lépcső hossz tengelyén. Az első és utolsó lépcsőfokot a lépcsőfokok peremének elülső és felső felületén teljesen végigérő, 45–50 mm közötti szélességű, elütő színű csikkal kell jelezni. Kétszintes vonatokon ez az érték 270 mm-re csökkenthető a felső szint megközelítésére szolgáló lépcsőkön.

Nem szabad lépcsőket elhelyezni a kerekesszékekkel megközelíthető külső ajtó előtere, a kerekesszék számára szolgáló hely, az univerzális hálófülke és az univerzális mosdó között az ajtóközöbök kivételével, amelynek magassága nem haladhatja meg a 15 mm-t.

A vonaton belüli rámpák legnagyobb dőlése nem haladhatja meg a következő értékeket:

A rámpa hossza	Legnagyobb lejtés (fok)	Legnagyobb lejtés (%)
Több mint 1 000 mm	4,47	8
600 és 1 000 mm között	8,5	15
Kevesebb mint 600 mm	10,2	18

Megjegyzés: Ezeket a lejtéseket egyenes és sík pályán álló jármű mellett kell mérni.

4.2.2.10. Fogódzók

A járműre szerelt összes fogódzónak kerek keresztmetszetűnek kell lennie 30–40 mm külső átmérővel, és legalább 45 mm távolságban kell lennie bármely mellette lévő felülettől. Ha egy fogódzó hajlított, a belső görbületi sugárnak legalább 50 mm-nek kell lennie.

Az összes fogódzónak a háttérétől elütő színűnek kell lennie.

A kettőnél több belépési lépcsővel rendelkező ajtókat fogódzókcal kell ellátni az ajtó mindkét oldalán, amelyeket belülré kell felszerelni a lehető legközelebb a jármű külső falához. Ezeknek 800 és 900 mm közötti magasságra kell kinyúlniuk a vonatra való felszállásra használható első lépcsőfok fölött annak a peronmagasságnak megfelelően, amelyre a járművet tervezték, és párhuzamosnak kell lennie a lépcső élének vonalával.

A vonatra való fel- és onnan való lelépés céljára függőleges fogódzókat is kell biztosítani. A legfeljebb két belépési lépcsővel rendelkező ajtókat függőleges fogódzókkal kell ellátni az ajtó mindkét oldalán, amelyeket belülré kell felszerelni a lehető legközelebb a jármű külső falához. Ezeknek 700 és 1 200 mm közötti magasságban kell kinyúlniuk az első lépcsőfok küszöbe fölé.

Amennyiben az átjáró keskenyebb, mint 1 000 mm és hosszabb, mint 2 000 mm, fogódzókat vagy kapaszkodókat kell felszerelni az utasok általi használatra szolgáló, járművek közötti átjáróban vagy amellelt. Amennyiben az átjáró legalább 1 000 mm széles, fogódzókat vagy kapaszkodókat kell felszerelni az átjáróban.

4.2.2.11. Kerekesszékekkel elérhető hálófülkék

Ha a vonat hálófülkével van felszerelve az utasok számára, az egyik járműben legalább egy kerekesszékekkel megközelíthető hálófülkéről kell gondoskodni, amely be tudja fogadni az M. mellékletben meghatározott jellemzőjű kerekesszéket.

Ha egynél több járműben van hálófülke a vonat utasai számára, legalább két kerekesszékekkel megközelíthető hálófülkéről kell gondoskodni a vonaton.

Ha egy vasúti járműben kerekesszékekkel megközelíthető hálófülkét biztosítanak, a jármű megfelelő ajtajának külső oldalán ezt jelezni kell az N. melléklet N.3. és N.4. pontja szerinti jelzéssel.

A hálófülkét legalább két olyan vészjelző berendezéssel kell ellátni, amely veszély esetén lehetővé teszi, hogy a mozgáskorlátozott személy tájékoztassa azt a személyt, aki megfelelő intézkedéseket tehet. Az egyiket legfeljebb 450 mm magasan kell elhelyezni a padló fölött, a padlószinttől a kezelőszerv felső széléig mérve. A másikat legalább 600 és legfeljebb 800 milliméter magasan kell elhelyezni a padló fölött, a padlószinttől a kezelőszerv felső széléig mérve.

Az alsó riasztóeszközt úgy kell elhelyezni, hogy a kezelőszerv kényelmesen elérhető legyen egy padlón fekvő személy számára. Ezt a két eszközt a hálófülke különböző függőleges felületein kell elhelyezni. A riasztó kezelőszerveinek különböznie kell a hálófülkén belüli összes többi kezelőszervtől, és azoktól eltérő színűnek kell lennie.

A riasztó mindegyik kezelőszerve mellé el kell helyezni az N. melléklet N.3. és N.7. pontja szerinti jelzést. A jelzésnek le kell írnia a működést és a teendőket, a háttérétől elütő színűnek kell lennie, és egyértelmű vizuális és tapintható tájékoztatást kell adnia.

A hálófülkén belül látható és hallható jelzést kell adni arról, hogy a riasztóberendezést működésbe hozták.

4.2.2.12. A lépcső pozíciója a járműre való fel- és leszálláshoz

4.2.2.12.1. Általános követelmények

A pályán középpontosan álló, üzemképes állapotú, új kerekekkel felszerelt, utasok nélküli jármű mindkét oldalán lévő minden egyes megközelítési ajtó lépcsője élének középső részén elhelyezkedő pontnak ⁽²⁾ bizonyítottan az alábbi 11. ábrán a „lépcső helyeként” azonosított felületen kell elhelyezkednie az alább részletezett követelményeknek megfelelően.

A jármű megközelítési lépcsőit úgy kell megtervezni, hogy megfeleljenek az alábbi követelményeknek, tekintetbe véve annak a peronnak a típusát, ahol a járművel normál üzemen belül meg szándékoznak állni. A padlónak a be- és kiszállásra szolgáló ajtónál lévő végét lépcsőfoknak kell tekinteni.

A lépcsőfokoknak olyanoknak kell lenniük, hogy a jármű legnagyobb építési nyomtávja megfeleljen az áruszállító kocsikra vonatkozó ÁME C. mellékletében foglalt követelményeknek.

Az 550 mm alatti magasságú peronoknál normál üzem közben megálló járművekre vonatkozó a) követelmény:

A legalacsonyabb lépcsőfokot (az első szintet) a jármű építési tengelytávjának alsó határán kell elhelyezni az áruszállító kocsikra vonatkozó ÁME C. mellékletében foglalt, az adott járműre vonatkozóan érvényes követelményeknek megfelelően.

A legalacsonyabb lépcsőfok (az első szint) vízszintes pozícióját a jármű építési tengelytávjának külső határán kell elhelyezni az áruszállító kocsikra vonatkozó ÁME C. mellékletében foglalt, az adott járműre vonatkozóan érvényes követelményeknek megfelelően.

Az 550 mm magas peronoknál normál üzem közben megálló járművekre vonatkozó b) követelmény:

A lépcsőfokoknak meg kell felelniük a 11. ábra követelményeinek és a következő értékeknek, amikor a jármű megáll a névleges pozíciójában:

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_v mm
egyenes, vízszintes pályán	200	230	160
300 m ívsugarú pályán	290	230	160

Az 760 mm magas peronoknál normál üzem közben megálló járművekre vonatkozó c) követelmény

A lépcsőfokoknak meg kell felelniük a 11. ábra követelményeinek és a következő értékeknek, amikor a jármű megáll a névleges pozíciójában:

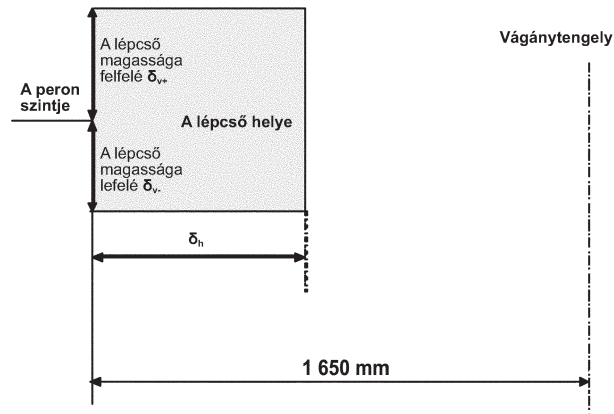
	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_v mm
egyenes, vízszintes pályán	200	230	160
300 m ívsugarú pályán	290	230	160

Mind a 760 mm magas, mind az 550 mm magas vagy annál alacsonyabb és két vagy több fel- és leszállási lépcsővel rendelkező peronoknál normál üzem közben megálló járművekre vonatkozó d) követelmény:

A fenti vonatkozó követelményeken kívül a lépcsőknek meg kell felelniük a 11. ábra követelményeinek és az alábbi értékeknek, amikor a jármű megáll a névleges helyén, 760 mm-es névleges peronmagasság mellett.

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_v mm
egyenes, vízszintes pályán	380	230	160
300 m ívsugarú pályán	470	230	160

⁽²⁾ A lépcsőre is alkalmazni kell a normál méretezési szabályokat. Ezért ez kizárja, hogy az ajtó a jármű bizonyos területein helyezkedjen el.



11. ÁBRA

4.2.2.12.2. Fel- és leszállásra szolgáló lépcsők

A fel- és leszállásra szolgáló összes lépcsőfoknak csúszásmentesnek kell lennie, és a nettó hasznos szélességének azonosnak kell lennie az ajtó szélességével.

A fel- és leszállásra szolgáló belső lépcsőknek legfeljebb 200 mm magasaknak és legalább 240 mm mélyeknek kell lenniük (járófelület) a lépcsőfokok függőleges szélei között. A lépcsőfokok emelkedési magasságának ezzel megegyezőnek kell lennie. Az első és utolsó lépcsőfokot a lépcsőfokok peremének elülső és felső felületén teljesen végigérő, 45–50 mm közötti szélességű, elütő színű csíkkal kell jelezni.

A lépcsőfokok magasságát legfeljebb 230 mm-re lehet növelni, ha az bizonyítottan eggyel csökkenti a szükséges lépcsőfokok számát. (Például ha egy 460 mm-es függőleges távolságot kell áthidalni, bizonyítható, hogy 230 mm magas lépcsőfokok használata 3-ról 2-re csökkenti a szükséges lépcsőfokok számát.)

A rögzített vagy mozgó külső lépcső legnagyobb magassága 230 mm lehet a lépcsőfokok között, és legalább 150 mm-es mélységgel kell rendelkeznie. Ha lépcsődeszka van felszerelve, és az az ajtóküszöb meghosszabbítása a járművön kívül, és nincs szintkülönbség a lépcsődeszka és a jármű padlója között, akkor az nem tekintendő lépcsőnek ezen előírás alkalmazásában. Az előtér és a jármű külsejének padlószintje között minimális, legfeljebb 60 mm-es szintesítés is megengedett az ajtó vezetése és tömítése érdekében, és nem tekintendő lépcsőfoknak.

A jármű előterének legfeljebb 4 lépcsőfokkal kell megközelíthetőnek lennie, amelyek közül az egyik lehet külső.

4.2.2.12.3. Fel- és leszállást segítő eszközök

4.2.2.12.3.1. Általános tudnivalók

A fel- és leszállást segítő eszközöknek meg kell felelniük a következő táblázat követelményeinek:

A fel- és leszállást segítő eszköz használata	Nem megközelíthető a kerekesszéket használók számára	Mind a kerekesszéket használók, mind a többi utas számára elérhető	Csak a kerekesszéket használók számára elérhető
A fel- és leszállást segítő eszköz kategóriája*	Mozgatható lépcső Egyéb eszközök	Rámpa Hídelem Egyéb eszközök	Felvonó Egyéb eszközök
Általános követelmények az alábbiak szerint:	A. kategória	A. kategória B. kategória	B. kategória

4.2.2.12.3.2. A fel- és leszállást segítő eszközök elérhetősége a kerekesszéket használók számára

Amikor egy vonaton egy kerekesszékes utas megközelíthető ajtónak nyitva kell lennie normál üzem közben egy olyan állomás peronján, amely akadálymentes útvonallal rendelkezik a 4.1.2.3.1. ponttal összhangban, fel- és leszállást segítő eszközt kell biztosítani az említett ajtó és a peron között a kerekesszékes utas fel- és leszállásának lehetővé tétele érdekében, kivéve, ha az említett ajtó küszöbe és a peron pereme közötti rés bizonyítottan nem nagyobb, mint vízszintesen 75 mm, függőlegesen pedig 50 mm.

A jármű jellemzői között fel kell tüntetni azon peronok peremének pozícióját, amellyel a járműre való fel- és leszállást segítő eszközök kompatibilisek az előző bekezdéssel összhangban.

Ha ugyanazon az útvonalon a járművek által használt, a kerekesszéket használók számára fel- és leszállást segítő eszközökkel felszerelt állomások közötti távolság nem haladja meg a 30 km-t, nem kötelező, hogy a járműveken legyenek ilyen segédeszközök.

A felelős pályahálózat-működtető (vagy állomásüzemeltető(k), ha ezek a felelős szervek) és a vasúti társaság megállapodik a fel- és leszállást segítő eszközök kezeléséről a nemzetközi vasúti utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló (EK) 1371/2007 európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban annak megállapítása érdekében, hogy melyik fél felelős a fel- és leszállást segítő eszközök biztosításáért. A pályahálózat-működtető (vagy az állomásüzemeltető(k)) és a vasúti társaság biztosítja, hogy a felelőségek általuk egyeztetett megosztása a leginkább működőképes átfogó megoldás.

Az ilyen megállapodások meghatározzák

- az állomások azon peronjait, ahol a pályahálózat-működtetőnek vagy az állomásüzemeltetőnek fel- és leszállást segítő eszközöket kell biztosítania, és azokat a járműveket, amelyekkel ezek használhatók,
- az állomások azon peronjait, ahol a vasúti társaságnak fel- és leszállást segítő eszközöket kell biztosítania, és azokat a járműveket, amelyekkel ezek használhatók,
- azokat a járműveket, ahol a vasúti társaságnak fel- és leszállást segítő eszközöket kell biztosítania, és az állomások azon peronjait, amelyekkel ezek használhatók,
- a vonatok megállítására vonatkozóan a 4.1.2.19. szakaszban (a kerekesszéket használók fel- és leszállást segítő eszközeinek területe) való megfelelés érdekében meghatározott szabályokat.

A vasúti társaság a biztonságirányítási rendszerben megjelöli, melyek az ilyen megállapodások szerinti kötelezettségei, és hogy hogyan szándékozik megfelelni azoknak.

A pályahálózat-működtető a biztonságirányítási rendszerben megjelöli, melyek az ilyen megállapodások szerinti kötelezettségei, és hogy hogyan szándékozik megfelelni azoknak.

A fenti bekezdésekben a peronokat működtető állomásüzemeltető tekintendő pályahálózat-működtetőnek a 91/440/EGK irányelv 3. cikke szerint: az infrastruktúra meghatározása és a 2598/70/EGK rendelet.

4.2.2.12.3.3. Az A. kategóriára vonatkozó általános követelmények

Az átjárhatóságot biztosító rendszeremre vonatkozó követelmények

A berendezésnek maradandó alakváltozás nélkül ki kell bírnia 2 kN lefelé irányuló koncentrált függőleges terhelést a hasznos járófelület bármely pontjának 100 × 200 mm-es területén;

A berendezésnek a hasznos járófelületén jelentős maradandó alakváltozás nélkül ki kell bírnia 4 kN lefelé irányuló elosztott függőleges terhelést lépéshossz-méterenként.

Megfelelő mechanizmust kell felszerelni a berendezés stabilitásának biztosítására használati és használaton kívüli pozícióban.

A berendezés felületének csúszásmentesnek kell lennie, és a nettó hasznos szélességének azonosnak kell lennie az ajtó szélességével.

A berendezést fel kell szerelni olyan eszközzel, amely képes az adott lépcsőfok mozgásának leállítására, ha annak elülső széle mozgás közben hozzáér bármely tárgyhoz vagy személyhez.

A berendezés által gyakorolt legnagyobb erőnek meg kell felelnie a következőknek:

A berendezés által működés közben gyakorolt legnagyobb erő nyitási irányban nem haladhatja meg a 300 N csúcserőértéket, amikor akadálynak ütközik.

Amennyiben várható, hogy az utasok egy függőlegesen mozgó berendezésre állnak a járművön belül, a lépcsőnek nem szabad működnie a lépcső felületének bármely 80 mm átmérőjű területére gyakorolt 150 N függőleges erő mellett.

A berendezésnek tartalmaznia kell egy vészhelyzeti módszert az üzembe és üzemen kívül helyezésre, ha a lépcső áramellátása megszűnik.

4.2.2.12.3.4. A B. kategóriára vonatkozó általános követelmények

Az átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozó követelmények:

Ha az állomásokon fel- és leszállást segítő eszközök találhatóak, azokon el kell férnie egy, az M. mellékletben részletezett jellemzőjű kerekesszékeknek.

A berendezés felületének csúszásmentesnek kell lennie, és legalább 760 mm nettó hasznos szélességgel kell rendelkeznie a felvonók kivételével, ahol 720 mm megengedett. Ha a lap 900 mm-nél keskenyebb, mindkét oldalon megemelt peremmel kell rendelkeznie, nehogy a mozgást segítő eszköz kerekei lecsússzanak róla.

Az eszköznek legalább 300 kg teherbírásúnak kell lennie a rámpa közepén, egy 660 × 660 mm-es területen elosztva.

4.2.2.12.3.5. A mozgatható lépcsőkre vonatkozó különös követelmények

A mozgatható lépcső a járműbe épített teljesen automatikus működésű eszköz, amelyet az ajtó nyitása és zárása aktivál.

Megengedett mozgatható lépcsők használata, feltéve, ha azok megfelelnek a jármű kiválasztott építési nyomtávjával kapcsolatos, az áruszállító kocsikra vonatkozó ÁME C. melléklete szerinti követelményeknek.

A nyomtáv-méretezési szabályok által megengedett mértéken túlnyúló mozgatható lépcső esetén a vonatnak mozgásképtelennek kell lennie a lépcső kinyújtásakor.

A mozgatható lépcső kinyúlásának be kell fejeződnie, mielőtt az ajtó kinyílása lehetővé tenné az utasoknak az áthaladást, és fordítva, a lépcső visszahúzódása csak akkor kezdődhet meg, ha az ajtó kinyílása már nem teszi lehetővé mozgáskorlátozott utasok áthaladását.

4.2.2.12.3.6. A mozgatható rámpákra vonatkozó különös követelmények

Az átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozó követelmények

Úgy kell megtervezni a személyzet által manuálisan működtetett eszközt, hogy biztonságos legyen, és minimális erővel lehessen működtetni.

Ha a fel- és leszállást segítő berendezés elektromos működésű, a fel- és leszállást segítő eszköznek rendelkeznie kell vészhelyzeti manuális működtetéssel áramkimaradás esetére. Az ilyen működtetésnek az eszközt használók és a kezelők számára veszélytelennek kell lennie.

A megközelítési rámpát vagy a személyzetnek kell manuálisan pozícióba állítania, akár az állomás peronján, akár a vonaton történik a tárolása, vagy félautomata módon, a személyzet vagy az utas által mechanikusan kell üzembe helyezni.

A rámpa felületének csúszásmentesnek kell lennie, és legalább 760 mm effektív szabad szélességgel kell rendelkeznie.

A rámpák peremeit mindkét szélükön meg kell emelni, nehogy a mozgást segítő eszköz kerekei lecsússzanak róla.

A rámpa két végén lévő kiállásokat le kell kerekíteni, és nem lehetnek 20 mm-nél magasabbak. Elütő színű veszélyjelző csíkokkal kell rendelkezniük.

Amikor fel- vagy leszállásra használják, a rámpát rögzíteni kell, hogy ne mozduljon el a terhelésváltozás miatt.

Biztonságos tárolóhelyről kell gondoskodni annak biztosítása érdekében, hogy a használaton kívüli rámpák, a mozgathatókat is ideértve, ne ütközzenek az utas kerekesszékeivel vagy mozgást segítő eszközével, illetve hirtelen fékezéskor ne jelentsenek veszélyt az utasra nézve.

A rámpa legnagyobb lejtése 10,2 fok (18 %) lehet. A legnagyobb érték esetén az utasnak segítségre lehet szüksége.

Az alrendszerre vonatkozó követelmények

Biztonságos tárolóhelyről kell gondoskodni annak biztosítása érdekében, hogy a használaton kívüli rámpák, a mozgathatókat is ideértve, ne ütközzenek az utas kerekesszékeivel vagy mozgást segítő eszközével, illetve hirtelen fékezéskor ne jelentsenek veszélyt az utasra nézve.

4.2.2.12.3.7. A félautomata rámpákra vonatkozó különös követelmények

Az átjárhatóságot biztosító rendszeremre vonatkozó követelmények

A félautomata rámpákat fel kell szerelni olyan eszközzel, amely képes az adott lépcsőfok mozgásának leállítására, ha annak elülső széle mozgás közben hozzáér bármely tárgyhoz vagy személyhez.

A rámpa legnagyobb lejtése 10,2 fok (18 %) lehet. A legnagyobb érték esetén az utasnak segítségre lehet szüksége.

Az alrendszerre vonatkozó követelmények

Vezérlő útján kell biztosítani, hogy a jármű ne mozoghasson, amikor a félautomata rámpa nincs használaton kívül.

4.2.2.12.3.8. A hídelemekre vonatkozó különös követelmények

Az átjárhatóságot biztosító rendszeremre vonatkozó követelmények

A hídelem a járműbe épített teljesen automatikus működésű eszköz, amelyet az ajtó nyitása és zárása aktivál. Vízszintes marad anélkül, hogy az állomás peronja alátámasztaná.

4.2.2.12.3.9. A vonatra szerelt felvonókra vonatkozó különös követelmények

Az átjárhatóságot biztosító rendszeremre vonatkozó követelmények

A vonatra szerelt felvonó a jármű ajtajába épített eszköz, amelyet a vonatszélyzetnek kell üzembe helyezni. A rendszernek képesnek kell lennie leküzdeni a jármű padlója és az állomás peronja közötti maximális szintkülönbséget a működtetés helyén.

Vonatra szerelt felvonó használata esetén annak meg kell felelnie a következőknek:

Ahol van, a felvonó üzembe és üzemben kívül helyezésére, talajszintre engedésére és felemelésére szolgáló működtető eszközöket a kezelő folyamatos manuális nyomásával kell működtetni, és nem szabad, hogy lehetőség legyen a felvonó helytelen sorrendű működtetésére, amikor az foglalt.

A felvonónak áramkimaradás esetére vészhelyzeti lehetőséget kell biztosítani az üzembe helyezésre és a talajszintre engedésre, ha foglalt, és a felemelésre és üzemben kívül helyezésre, ha üres.

A felvonó padlójának egyetlen része sem mozoghat 150 mm/s-nál nagyobb sebességgel a benne tartózkodó leengedésekor és felemeléskor, és 300 mm/s-nál nagyobb sebességgel üzembe vagy üzemben kívül helyezés közben (kivéve, ha az manuálisan történik). Foglalt állapotban a felvonó padlójának legnagyobb vízszintes és függőleges gyorsulása nem haladhatja meg a 0,3 g-t.

A felvonó padlóját akadályokkal kell ellátni, nehogy a kerekesszék bármelyik kereke leguruljon róla működés közben.

Egy mozgatható akadálynak vagy állandó konstrukciós elemnek meg kell akadályoznia, hogy a kerekesszék átguruljon a járműhöz legközelebbi peremen, amíg a felvonó nincs teljesen megemelt pozícióban.

Legalább 25 mm magas akadállyal kell ellátni a felvonó padlójának minden olyan oldalát, amely megemelt pozícióban túlnyúlik a járművön. Az ilyen akadályok nem akadályozhatják a folyosóra való be- és kihajtási manővereket.

A felvonó talajra engedett állapotában rakodórampaként funkcionáló rakodóperem akadályának (a külső akadálynak) elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy megemelt vagy lezárt állapotban megakadályozza az elektromos kerekesszéket abban, hogy átguruljon rajta vagy tönkretégye azt, vagy erre kiegészítő rendszert kell biztosítani.

A felvonónak lehetővé kell tennie, hogy a kerekesszék befelé vagy kifelé nézzen.

Biztonságos tárolórendszerrel kell gondoskodni, hogy a használaton kívüli felvonó ne akadályozza az utas kerekesszékét vagy mozgást segítő eszközét, és ne jelentsen veszélyt az utasokra nézve.

Amikor a felvonó használaton kívüli helyzetben van, az ajtó legkisebb hasznos szélességének 800 mm-nek kell lennie.

Az alrendszerre vonatkozó követelmények

A felvonónak biztosítani kell, hogy a jármű ne legyen mozgatható, ha a felvonó használatban van.

4.2.3. A interfészek működési és műszaki előírásai

Mivel jelenleg nem létezik a hagyományos vasútra vonatkozó ÁME az utasszállító járművek és infrastruktúra esetében, ez a szakasz nyitott pont marad.

Nincs interfész az Ellenőrző-irányító és jelzőrendszerek alrendszer felé.

Az Üzemeltetés alrendszerrel való interfész leírása az „Üzemeltetési szabályok” című 4.1.4. részben található.

4.2.4. Üzemeltetési szabályok

Az alábbi üzemeltetési szabályok nem képezik részét a járművek értékelésének.

Ezen ÁME nem határoz meg üzemeltetési szabályokat a veszélyhelyzetek esetén történő evakuálásra vonatkozóan, hanem csak a vonatkozó műszaki követelményeket tartalmazza. A járművekre vonatkozó műszaki követelmények célja az összes utas, köztük a mozgáskorlátozott személyek evakuálásának megkönnyítése.

A 3. szakaszban szereplő alapvető követelmények fényében a Járművek alrendszerre vonatkozó, ezen ÁME által az 1.1. szakaszban definiált műszaki hatály szerint érintett üzemeltetési szabályok a következők:

— *Általános tudnivalók*

A vasúti társaságnak írásban rögzített politikával kell rendelkeznie, amely biztosítja, hogy az utasokat kiszolgáló járművei a teljes üzemidőben ezen ÁME műszaki követelményeinek megfelelően elérhetőek a mozgáskorlátozott személyek minden kategóriája számára. Továbbá a politikának kompatibilisnek kell lennie adott esetben a pályahálózat-működtető vagy az állomásüzemeltető szabályzatával (lásd: 4.2.4. szakasz). A politikát a személyzetnek szóló megfelelő tájékoztatással, eljárásokkal és képzéssel kell megvalósítani. A járművekre vonatkozó politikának nem kizárólagosan tartalmaznia kell a következő helyzetekre vonatkozó üzemeltetési szabályokat:

— *A megkülönböztetett ülések megközelítése és lefoglalása*

A „megkülönböztetett” besorolású ülések esetében két állapot létezik: (i) nem lefoglalt és (ii) lefoglalt (lásd: 4.2.2.1. szakasz). Az (i) esetben az üzemeltetési szabályok a többi utas felé irányulnak (azaz jelzés történik), miáltal arra kéri őket, hogy biztosítsanak elsőbbséget a mozgáskorlátozott személyek minden kategóriájának, akik jogosultak az ilyen ülések használatára, és hogy a foglalt megkülönböztetett üléseket adott esetben át kell adni. A (ii) esetben a vasúti társaságnak üzemeltetési szabályokat kell létrehoznia annak biztosítása érdekében, hogy a jegyfoglalási rendszer méltányos legyen a mozgássérült személyekkel szemben. Az ilyen szabályoknak biztosítaniuk kell, hogy a megkülönböztetett ülések csak mozgáskorlátozott személyek által legyenek lefoglalhatók az indulás előtt meghatározott felszabadítási időszakig. Ennek lehetőséget kell biztosítania arra is, hogy a segítő kutyával rendelkező személyek két helyet foglalhassanak le – egyet a mozgáskorlátozott személy, egyet pedig a kutyára részére. Ezen időpont után a megkülönböztetett üléseket a teljes utazóközönség számára hozzáférhetővé teszik, a mozgáskorlátozott személyeket is ideértve.

— *A segítő kutyák szállítása*

Üzemeltetési szabályokat kell megállapítani arra vonatkozóan, hogy a segítő kutyával utazó mozgáskorlátozott személynek ne kelljen pótdíjat fizetnie.

— *A kerekesszékek számára fenntartott helyek megközelítése és lefoglalása*

A megkülönböztetett ülések megközelítésére és lefoglalására vonatkozó fenti szabályokat a kerekesszékek számára fenntartott helyekre is alkalmazni kell (lásd: 4.2.2.3. szakasz), kivéve, ha a kerekesszéket használók a mozgáskorlátozott személyek egyetlen elsőbbséget élvező kategóriája. Emellett az üzemeltetési szabályoknak rendelkezniük kell a kísérő (nem mozgáskorlátozott) személyek (i) nem lefoglalt és (ii) lefoglalt üléseiről a kerekesszék számára fenntartott és (ii) mellett vagy azzal szemben. A lehajtható ülések segítségével a kerekesszékek számára fenntartott helyek univerzális ülőhelyekké alakíthatók át.

— *Az univerzális hálófülkék megközelítése és lefoglalása*

A megkülönböztetett ülésekre vonatkozó fenti foglalási szabályokat az univerzális hálófülkékre is alkalmazni kell (lásd: 4.2.2.3. szakasz). Az üzemeltetési szabályoknak azonban meg kell akadályozniuk az univerzális hálófülkék foglalás nélküli használatát (azaz mindig előzetes foglalásra van szükség).

— *A kerekesszékek számára fenntartott helyek riasztója (Riasztórendszer a kerekesszéket használó számára)*

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni a vonatszemélyzet megfelelő reakciójára és cselekvésére vonatkozóan, ha aktiválják a kerekesszék számára fenntartott helyen lévő riasztót (lásd: 4.2.2.3.).

— *A külső ajtók vonatszemélyzet általi aktiválása*

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni a külső ajtók vonatszemélyzet általi aktiválási folyamatára vonatkozóan az összes utas (köztük a mozgáskorlátozott személyek) biztonsága érdekében (lásd: 4.2.2.4.1.).

— *Vonatszemélyzet – Riasztórendszer az univerzális mosdókban*

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni a vonatszemélyzet megfelelő reakciójára és cselekvésére vonatkozóan, ha a mozgáskorlátozottakat is beleértve bármelyik utas aktiválja az univerzális mosdóban lévő riasztót (lásd: 4.2.2.6.3.).

— *Hangos biztonsági utasítások vész helyzet esetén*

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni a hangos biztonsági utasításoknak vész helyzetben az utasok számára történő továbbítása érdekében (lásd: 4.2.2.8.1.). E szabályoknak tartalmazniuk kell az utasítások jellegét és azok továbbítását.

— *Vizuális tájékoztatás – A hirdetések szabályozása*

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni annak elkerülése érdekében, hogy a hirdetések elvonják azt az utasok figyelmét a vizuális információkról (lásd: 4.2.2.8.2. szakasz). Ezek a szabályok a hirdetések relatív elhelyezésére, méreteire és megvilágítására vonatkoznak.

— *Automatikus tájékoztató rendszerek – A téves vagy félrevezető tájékoztatás manuális helyesbítése*

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni a téves automatikus tájékoztatás vonatszemélyzet általi ellenőrzésére és helyesbíthetőségére (lásd: 4.2.2.8. szakasz).

— *A végállomás és a következő megállóhely bejelentésére vonatkozó szabályok*

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni annak biztosítása érdekében, hogy a következő megállóhelyet legkésőbb 2 perccel a megérkezést megelőzően bejelentsék (lásd: 4.2.2.8. szakasz).

— *A vonaton a tájékoztatásra használt nyelv*

A vonaton elhangzó tájékoztatás lehet előre felvett vagy élőbeszéd. Mindkét esetben üzemeltetési szabályokat kell létrehozni az alkalmazott nyelv igazolására, kellő tekintettel az útvonal(ak)on jellemzően utazó utasok nemzetiségi összetételére beszélt nyelv(ek) tekintetében (lásd: 4.2.2.8. szakasz).

— *A hálófülkében lévő riasztórendszer*

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni a vonatszemélyzet megfelelő reakciójára és cselekvésére vonatkozóan, ha a mozgáskorlátozottakat is beleértve bármelyik utas aktiválja a hálófülkében lévő riasztót (lásd: 4.2.2.11.).

— *A vonat összetételére vonatkozó szabályok, amelyek lehetővé teszik a kerekesszékes fel- és leszállást segítő eszközök használatát a peronok kialakításának megfelelően*

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni, amelyek oly módon veszik figyelembe a vonatok változó összetételét, hogy biztonságos zónákat lehessen megállapítani a kerekesszékes fel- és leszállást segítő eszközök használatához a vonatok megállási pontjai tekintetében.

— *A manuális és elektromos kerekesszékes fel- és leszállást segítő eszközeinek biztonságossága*

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni a fel- és leszállást segítő eszközöknek a vonat vagy az állomás személyzete általi működtetésére vonatkozóan. Manuális eszközök esetében eljárásoknak kell biztosítaniuk, hogy a személyzet részéről minimális fizikai erőfeszítés legyen szükséges. Elektromos eszközök esetében eljárásoknak kell biztosítaniuk a hibátlan vész helyzetű működést áramkimaradás esetére. Üzemeltetési szabályt kell megállapítani a kerekesszék-felvonókra szerelt eltávolítható korlátoknak a vonat vagy az állomás személyzete általi működtetésére vonatkozóan.

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni annak biztosítása érdekében, hogy a vonat vagy az állomás személyzete biztonságosan működtetni tudja a fel- és leszállást segítő rámpákat azok üzembe és üzemem kívül helyezése, rögzítése, megemlése és lesüllyesztése tekintetében.

— *Segítségnyújtás a kerekesszéket használóknak*

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni annak biztosítása érdekében, hogy a személyzet tudatában legyen annak, hogy a kerekesszéket használóknak segítségre lehet szükségük a vonatra való fel- és leszálláshoz, és szükség esetén biztosítania kell az ilyen segítséget.

Lehetséges, hogy a mozgáskorlátozott személyeknek előre be kell jelenteniük az ilyen segítségnyújtás iránti igényüket, hogy legyen rendelkezésre álló képzett személyzet.

— *Peronok – A kerekesszékes fel- és leszállást segítő eszközök működési területe*

A vasúti társaság és a pályahálózat-működtető vagy az állomásüzemeltető együttesen határozza meg a peronnak azt a területét, ahol az eszközt valószínűleg használni fogják, és igazolják annak alkalmasságát. Ennek a területnek kompatibilisnek kell lennie azokkal a meglévő peronokkal, ahol a vonat valószínűleg megáll.

A fentiek következménye, hogy a vonat megállási pontját egyes esetekben módosítani kell a követelménynek való megfelelés érdekében.

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni, amelyek figyelembe veszik a vonatok összetételének változásait (lásd: 4.1.2.19. rész) oly módon, hogy a vonatok megállási pontja a fel- és leszállást segítő eszköz működési területéhez képest legyen meghatározható.

— *A mozgatható lépcső vészhelyzeti üzembe helyezése*

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni a hídelemek vészhelyzeti üzembe és üzemen kívül helyezésére vonatkozóan áramkimaradás esetére.

— *Tolószékek szállítása*

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni a tolószékek szállítására vonatkozóan.

— *Poggyászok szállítása*

Üzemeltetési szabályokat kell létrehozni a poggyászok szállítására vonatkozóan.

— *A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő és nem megfelelő járművekből összeállított szerelvények üzemeltetése*

Amikor megfelelő és nem megfelelő járművekből állítanak össze vonatszerelvényt, üzemeltetési eljárásokat kell létrehozni annak biztosítása érdekében, hogy a vonaton legalább két olyan kerekesszék számára kialakított hely legyen, amely megfelel a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME-nek. Azt is biztosítani kell, hogy ha a vonaton vannak mosdók, a kerekesszéket használó személy meg tudjon közelíteni egy univerzális mosdót.

Az ilyen járműkombinációk esetében eljárásokat kell létrehozni annak biztosítása érdekében, hogy az útvonalról szól hangos tájékoztatás minden járművön hallható legyen.

Elfogadható, hogy a dinamikus tájékoztató rendszerek és a kerekesszékek számára szolgáló helyek, illetve az univerzális mosdók riasztórendszerei nem biztos, hogy teljes mértékben működnek ilyen körülmények között.

— *A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő járművekből összeállított vonatok*

Amikor a 6.2.7. szakasszal összhangban egyenként értékelt járművekből vonatokat állítanak össze, üzemeltetési szabályokat kell megállapítani annak biztosítása érdekében, hogy a teljes vonat megfeleljen ezen ÁME 4.2. pontja vonatkozó szakaszainak.

4.2.5. Karbantartási szabályok

A 3. szakaszban szereplő alapvető követelmények fényében a Járművek alrendszerre vonatkozó, ezen ÁME által az 1.1. szakaszban definiált műszaki hatály szerint érintett karbantartási szabályok a következők:

Ha a mozgáskorlátozott személyek által használható valamely berendezés meghibásodik (a tapintható jelzéseket is ideértve), a vasúti társaságnak biztosítania kell, hogy eljárások legyenek érvényben a berendezésnek az esemény bejelentésétől számított 6 munkanapon belüli megjavítása vagy cseréje érdekében.

4.2.6. Szakmai képzések

Ezen ÁME hatálya alá tartozó, az 1.1. pontban meghatározott műszaki hatály és az üzemeltetési szabályokat felsoroló 4.1.4. pont szerinti járművek alrendszer működtetéséért és karbantartásáért felelős személyzet szakmai képzései a következők:

A vonatkísérési feladatokat ellátó, az állomáson az utasoknak szolgáltatásokat és segítséget nyújtó és jegyértékesítő személyzet szakmai képzésének ki kell terjednie a fogyatékkal szembeni tudatosságra és egyenlőségre, ideértve a mozgáskorlátozott személyek egyes kategóriáinak konkrét igényeit.

A vonatok karbantartásáért és üzemeltetéséért felelős mérnökök és vezetők szakmai képzésének ki kell terjednie a fogyatékkal szembeni tudatosságra és egyenlőségre, ideértve a mozgáskorlátozott személyek egyes kategóriáinak konkrét igényeit.

4.2.7. Egészségvédelmi és biztonsági feltételek

Ezen ÁME alkalmazási területén nincsenek meghatározott követelmények sem a járművek alrendszer üzemeltetéséért felelős személyzet, sem ezen ÁME végrehajtásának egészségvédelmi és biztonsági feltételeire vonatkozóan.

4.2.8. Járműnyilvántartás

Az járműnyilvántartásra ezen ÁME alapján vonatkozó követelmények az alábbiakban olvashatók.

A járműnyilvántartásnak tartalmaznia kell a következő általános adatokat minden típusú jármű vonatkozásában:

- A jármű típusának általános leírása (ideértve a legnagyobb üzemi sebességet és a rögzített ülések számát);
- A járművet üzemeltető vasúti társaság és – ha eltérő – a jármű tulajdonosa;
- A járművet ezen ÁME szerint jóváhagyó tagállam;
- A jármű osztályának száma és járműazonosítója;
- A jármű építője;
- A jármű nyilvános utasforgalmi szolgálatának kezdőnapja;
- Azok az útvonalak, amelyeken a jármű üzemeltetése megengedett;
- A jármű ezen ÁME-nek való megfeleléséről szóló nyilatkozat kelte;
- A megfelelést tanúsító bejelentett szervezet neve;
- Az(ok) a járművekből álló vonatszerelvény(ek), amelyek működése összhangban van ezen ÁME-vel;

Az egyes járművek mellett ezen felül fel kell sorolni és ismertetni a következő jellemzőket ezen ÁME vonatkozó pontjai tekintetében az alábbiak szerint:

- A megkülönböztetett ülések száma, a 4.2.2.2. ponttal összhangban;
- A kerekesszékek számára fenntartott helyek száma, a 4.2.2.3. ponttal összhangban;
- A mosdók száma, a 4.2.2.6. ponttal összhangban;
- A kerekesszékekkel megközelíthető hálófülkék száma, ha vannak, a 4.2.2.11. ponttal összhangban;
- A jármű padlómagassága és a járműre való fel- és leszállásra szolgáló összes lépcső pozíciója a 4.2.2.12.1., a 4.2.2.12.2. és a 4.2.2.12.3. ponttal összhangban;
- Azok a peronmagasságok, amelyekkel kompatibilisnek tervezték a járművet (a különleges eseteket is ideértve), a 4.2.2.12.1. ponttal összhangban;

- Az összes beépített fel- és leszállást segítő eszköz leírása, ha van, a 4.2.2.12.4. ponttal összhangban;
- Az összes olyan mozgatható fel- és leszállást segítő eszköz leírása, amelyet magától értetődően a járművön szállítanak, a 4.2.2.12.4. ponttal összhangban.

Ahol nemzeti szabályokat alkalmaznak ezen ÁME-nek való megfelelés kialakítása érdekében, a vonatkozó szabályoknál és rendelkezéseknél hivatkozni kell a nyilvántartás vonatkozó elemére.

Ha megváltozik a bejegyzés szerinti tagállam, az eredeti bejegyzés szerinti állam átadja az adott jármű ezen ÁME-vel kapcsolatos járműnyilvántartását az új bejegyzés szerinti államnak.

A járműnyilvántartásban szereplő adatokra az alábbiaknak van szüksége:

- Az a tagállam, amely megerősíti, hogy a jármű megfelel ezen ÁME követelményeinek;
- Az a pályahálózat-működtető, amely megerősíti, hogy a jármű kompatibilis azzal az infrastruktúrával, amelyen való működésre szánják;
- Az a vasúti társaság, amely megerősíti, hogy a jármű megfelel a követelményeknek.

4.3. Ezen ÁME-ben használt fogalmak meghatározása

Tenyérrel működtetett

A „tenyérrel működtetett” kifejezés azt jelenti, hogy az eszköznek kézfejjel vagy a kéz bármely részével működtethetőnek kell lennie üzemi pozícióban anélkül, hogy szét kellene nyitni az ujjakat. A tervezési igény az, hogy az ízületeket érintő fájdalmas állapotoktól, például ízületi gyulladástól (arthritis) szenvedő utasok nem biztos, hogy bármilyen erőt is ki tudnak fejteni egyetlen ujjbeggyel (és valószínűleg kényelmetlenséget vagy fájdalmat tapasztalnak, ha ezt megteszik). Sokan nem is képesek ehhez szétnyitni az ujjukat.

Színbeli elütés (kontraszt)

Amikor két egymás melletti felületre visznek fel színt a kellő kontraszt eléréséhez, a színek közötti elütést azok fényvisszaverési értéke, árnyalata és telítettsége határozza meg.

Ezen ÁME alkalmazásában a „színbeli elütést” a diffúz fényvisszaverési érték határozza meg, de ez fokozható a színárnyalat és a telítettség változtatásával.

„A diffúz fényvisszaverési érték szerinti színbeli elütés” a felületek következő képlettel leírt kontrasztját jelenti:

$$K = \frac{(L_0 - L_h)}{L_0 + L_h}$$

K= kontraszt

L₀= a tárgy diffúz fényvisszaverési értéke.

L_h= a háttér vagy a szomszédos felület diffúz fényvisszaverési értéke.

Amikor ezen ÁME színbeli elütést ír elő, a legkisebb értéknek K = 0,3-nek kell lennie.

Ahol az L a visszavert diffúz fény erőssége a felület valamely elemétől bármely irányban, osztva az elem azonos irányba néző területével.

A piros és a zöld színek együtt nem használhatók kontraszt létrehozására.

A diffúz fényvisszaverési értéket európai vagy nemzeti szabványokkal összhangban kell mérni.

A színárnyalatbeli elütés mértékét a két szín színspektrumon való közelsége határozza meg oly módon, hogy a spektrumon egymáshoz közel lévő színek kevésbé ütnek el egymástól, mint a távolabb lévőek.

A telítettség értéke bármely színdefinícióban az intenzitást és a telítettség szintjét jelzi. Minél telítettebb egy szín, annál nagyobb az intenzitása.

Első lépcsőfok

Az „első lépcsőfok” a járműnek azt az első lépcsőfokát jelenti, amelyet az utasok a járműre való fel- és leszállásra használnak. Normál esetben ez a peron széléhez legközelebb lévő lépcsőfok. Ez lehet rögzített, vagy mozgatható.

Csúszásmentes

A „csúszásmentes” jelentése, hogy bármely felületi burkolatnak kellően érdesnek vagy más módon kialakítottak kell lennie, hogy a felület és a személy cipőtalpa vagy a mozgást segítő eszköz közötti súrlódás elfogadható szintű maradjon mind nedves, mind száraz körülmények között.

Megjegyzendő, hogy nincs egységes vagy általánosan elfogadott rendszer a súrlódási együttható meghatározására a padlófelületek csúszásmentességének meghatározásakor.

A járművek esetében ezért elég azt bizonyítani – nemzetileg vagy nemzetközileg elismert vizsgálati módszerrel mérve –, hogy a kijelölt „csúszásmentes” felület és egy gumitalpú cipő közötti statikus súrlódási együttható legalább 0,35 értéket ér el akkor is, amikor a felületet tiszta vízzel megnedvesítik. A vizsgálatban használt gumi minőségét fel kell tüntetni a vizsgálati eredményekben, és annak reprezentatívnak kell lennie az Európai Unió tagállamaiban mindennapi viseletre értékesített cipők gyártása során felhasznált anyag szempontjából.

Az infrastruktúra esetében az egyenértékű kijelölt felületekre vonatkozó nemzeti szabályozás az irányadó.

„Tapintható jelzések” és „tapintható kezelőszervek”

A „tapintható jelzések” és „tapintható kezelőszervek” kiálló piktogramokat, karaktereket vagy Braille-írást tartalmazó jelzések vagy kezelőszervek. A tapintható piktogramokat és karaktereket legalább 0,5 mm-rel a felület fölé kell emelni, nem szabad bevésni, és szögletes szélűnek (azaz nem lekerekítettek vagy élesek) kell lenniük.

A karaktereknek vagy a piktogramoknak olyan távolságra kell lenniük egymástól, hogy a kiálló betű, szám vagy szimbólum mindkét oldala egyetlen tapintással érzékelhető legyen.

A karakterek és a számok minimális magassága 15 mm.

Ahol Braille-írást használnak, a szabványos nemzeti Braille-karaktereket kell alkalmazni. A Braille-pontoknak lekerekítetteknek kell lenniük. Az I. szintű Braille-írást kell használni egyszavas feliratokhoz, és iránymutatót kell alkalmazni.

Állomásüzemeltető

Az állomásüzemeltető az állomás mindennapi kezeléséért felelős személy. Ezt a feladatot elláthatja a vasúti társaság, a pályahálózat-működtető vagy harmadik személy.

Biztonsági tájékoztatás

A biztonsági tájékoztatás az utasoknak adott olyan tájékoztatás, amely lehetővé teszi számukra, hogy előre tudják, hogyan viselkedjenek vészhelyzet esetén.

Biztonsági utasítások

A biztonsági utasítások az utasoknak vészhelyzet esetén annak érdekében adott utasítások, hogy megértsék, mit kell tenniük.

Közlekedő

A közlekedő az az akadálymentes tér, amely lehetővé teszi a járművön belüli mozgást a 4. fejezetben említett helyekhez.

Átjáró

Az átjáró az a terület, amelyen keresztül az utasok átmehetnek a vonat egyik járművéből a másikba.

5. KÖLCSONÖS ÁTJÁRHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK

5.1. Meghatározás

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 2. cikkének d) pontja szerint a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek „a berendezések olyan elemi rendszerelemei, rendszerelem-csoportjai, szerkezeti részegységei vagy egésze, amelyeket beszereltek vagy beszerelni terveznek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát közvetlenül vagy közvetve meg-

határozó valamely alrendszerbe. A rendszerelem fogalma materiális és immateriális javakat, például szoftvert, egyaránt magában foglal.

5.2. **Innovatív megoldások**

Az ezen ÁME 4. szakaszában kijelentettek szerint az innovatív megoldások új előírásokat, illetve új értékelési módszereket igényelnek. Ezeket az előírásokat és értékelési módszereket a 6.1.3. szakaszban leírt módszerrel kell kidolgozni.

5.3. **A rendszerelemek felsorolása**

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekkel a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv vonatkozó rendelkezései foglalkoznak, és ezek az alábbiakban felsorolva találhatók.

5.3.1. Infrastruktúra

Az alábbi elemek tekinthetők az infrastruktúra kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeinek:

Vizuális utastájékoztató berendezés

Fel- és leszállást segítő eszközök

Nyomógombok

Pelenkázóhely

Tapintható jelzések

Jegyárusító automaták

5.3.2. Járművek

A járművek esetében az alábbiak tekinthetők kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeknek:

Normál és univerzális mosdómodulok

Utastájékoztató berendezés (hangos és vizuális)

Az utasok által működtetett riasztóberendezések

Fel- és leszállást segítő eszközök

Nyomógombok

Pelenkázóhely

Látható és tapintható jelzések

5.4. **A rendszerelemek paraméterei és előírásai**

5.4.1. Infrastruktúra

A figyelembe veendő jellemzőket a 4.1. szakasz alább jelzett vonatkozó rendelkezései tartalmazzák.

Vizuális utastájékoztató berendezés (4.1.2.11.2. és N. melléklet)

Fel- és leszállást segítő eszközök (4.1.2.21.2)

Tapintható nyomógombok (4.1.2.4)

Pelenkázóhely (4.1.2.7.2)

Tapintható jelzések (4.1.2.11)

Jegyárúsító automaták (4.1.2.9.2)

5.4.2. Járművek

A figyelembe veendő jellemzőket a 4.2. szakasz alább jelzett vonatkozó rendelkezései tartalmazzák.

Mosdómodulok (4.2.2.6)

Vizuális utastájékoztató berendezés (4.2.2.8.3. és N. melléklet)

Az utasok által működtetett riasztóberendezések:

A riasztóberendezéseknek tenyérrel működtethetőeknek kell lenniük, és a működtetésük nem igényelhet 30 N-t meghaladó erőt.

Fel- és leszállást segítő eszközök (4.2.2.12.3.)

Nyomógombok:

A nyomógomboknak legfeljebb 15 newton erővel működtethetőeknek kell lenniük.

Pelenkázóhely (4.2.2.6.3.2)

Látható és tapintható jelzések (4.2.2.8.1, 4.2.2.8.2 és N. melléklet)

6. MEGFELELŐSÉGI ÉS/VAGY ALKALMAZHATÓSÁGI ÉRTÉKELÉS

6.1. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek

6.1.1. Megfelelőségi értékelés (általános)

A gyártónak vagy hivatalos közösségbeli képviselőjének a 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 13. cikkének (1) bekezdésével és IV. mellékletének 3. fejezetével összhangban álló EK megfelelőségi nyilatkozatot vagy EK alkalmazhatósági nyilatkozatot kell kiállítania a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő valamely rendszerelem forgalmazásának megkezdése előtt.

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő egyes rendszerelemek megfelelőségi értékelését a következő modulok szerint kell elvégezni (a modulok leírása ezen ÁME F. mellékletében található):

Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek moduljai:

A. modul: Belső termelési ellenőrzés a tervezési, fejlesztési és gyártási fázis esetében

A1. modul: Belső tervezési ellenőrzés termékhitelesítéssel a tervezési, fejlesztési és gyártási fázis esetében

B. modul: Típusvizsgálat a tervezési és fejlesztési fázis esetében

C. modul: Típus-megfelelőség a gyártási fázis esetében

D. modul: Termelési minőségirányítási rendszer a gyártási fázis esetében

F. modul: Termékhitelesítés a gyártási fázis esetében

H1. modul: Teljes minőségirányítási rendszer a tervezési, fejlesztési és gyártási fázis esetében

H2. modul: Teljes minőségirányítási rendszer konstrukcióvizsgálattal a tervezési, fejlesztési és gyártási fázis esetében

V. modul: Típus-hitelesítés üzemi tapasztalatok alapján (alkalmazhatóság)

Ha valamely bejelentett szervezet részvétele kötelező a megfelelő modul esetében,

- A gyártó vagy hivatalos közösségbeli képviselője és a bejelentett szervezet egymás között határozza meg a jóváhagyási folyamatot és az értékelés tartalmát az ezen ÁME-ben meghatározott követelményekkel összhangban.
- A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő minden egyes rendszerelem esetében a gyártó által kiválasztandó bejelentett szervezetnek jogosulniuk kell lennie

a Járművek és/vagy az Infrastruktúra alrendszer kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemeinek értékelésére.

6.1.2. Megfelelőségértékelési eljárások (modulok)

A megfelelés értékelése kiterjed az ezen ÁME D. mellékletének D1. táblázatában X-szel jelzett fázisokra és jellemzőkre is. A gyártónak vagy hivatalos közösségbeli képviselőjének ki kell választania a következő 16. táblázatban jelzett egyik modult vagy modulkombinációt a kívánt rendszerlemnek megfelelően.

16. táblázat

Értékelési eljárások

Pont	Értékelendő rendszerlemek	A. modul	A1. modul (*)	B.+C. modul	B.+D. modul	B.+F. modul	H1. modul (*)	H2. modul
4.1.2.11.2 és 4.1.2.12.2	Vizuális utastájékoztató berendezés		X	X	X		X	X
4.1.2.21.2	Fel- és leszállást segítő eszközök		X		X	X	X	X
4.1.2.4	Tapintható nyomógombok	X		X			X	
4.1.2.7.2	Pelenkázóhely	X		X			X	
4.1.2.11	Tapintható jelzések	X		X			X	
4.1.2.9.2	Jegyárúsító automaták	X		X			X	
4.2.2.6	Mosdómodulok		X	X	X		X	X
4.2.2.8	Vizuális utastájékoztató berendezés		X	X	X		X	X
4.2.2.3, 4.2.2.6 és 4.2.2.11	Az utasok által működtetett riasztóberendezések	X		X			X	
4.2.2.12.3	Fel- és leszállást segítő eszközök		X		X	X	X	X
4.2.2.4	Nyomógombok	X		X			X	
4.2.2.6.3.2	Pelenkázóhely	X		X			X	
4.2.2.8.1, 4.2.2.8.2 és N. melléklet	Látható és tapintható jelzések	X		X			X	

(*) Az A1. és H1. modulok csak a 6.1.3. pontban meghatározott feltételekkel megengedettek a meglévő megoldások esetében.

6.1.3. Innovatív megoldások

Ha az 5.2. pont meghatározása szerinti innovatív megoldást javasolnak a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemként, a gyártónak vagy hivatalos közösségbeli képviselőjének közölnie kell az ÁME megfelelő szakaszaitól való eltéréseket, és be kell nyújtania azokat az Európai Vasúti Ügynökségnek (ERA). Az Európai Vasúti Ügynökség véglegesíti a rendszerlemek működésére és interfészeire vonatkozó megfelelő előírásokat, és kidolgozza az értékelési módszereket.

A működésre és interfészekre vonatkozóan így kialakított megfelelő előírásokat és az értékelési módszereket felülvizsgálati eljárással beépítik az ÁME-be.

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 21. cikkének (2) bekezdése alapján hozott bizottsági határozat hatályba lépése után megengedett az innovatív megoldások használata, mielőtt azokat az ÁME-be építenék.

6.1.4. Az alkalmazhatóság értékelése

Az alkalmazhatóságnak az ezen ÁME F. mellékletében jelzett üzem közbeni tapasztalati eljárás alapján történő típusHITELESÍTÉSE (V. modul) szerinti értékelése kötelező a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő következő rendszerelemek esetében:

Nincs ilyen

6.2. **Alrendszerek**

6.2.1. Megfelelőségi értékelés (általános)

A 96/48/EK irányelv VI. mellékletével összhangban az ajánlatkérőnek vagy hivatalos közösségbeli képviselőjének megfelelőségértékelési kérelmet kell benyújtania a Járművek vagy az Infrastruktúra alrendszerre vonatkozóan a választása szerinti bejelentett szervezethez.

A járművek megfelelőségértékelési kérelmének gyártó általi benyújtása továbbra is nyitott pont marad (lásd: DV11, 3. kérdés).

Ennek a bejelentett szervezetnek jogosultnak kell lennie a Járművek vagy az Infrastruktúra alrendszer értékelésére.

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 18. cikke (1) bekezdésével és VI. mellékletével összhangban a kérelmezőnek kell kibocsátania az EK-hitelesítési nyilatkozatot.

Az EK-hitelesítési nyilatkozat megszerzése kötelező az alrendszer üzembe állítási engedélyének megszerzéséhez.

Az alrendszer megfelelőségi nyilatkozatát a következő modulok egyike vagy azok kombinációja szerint kell kibocsátani, ezen ÁME 6.2.2. pontjával és E. mellékletével összhangban (a modulok leírása ezen ÁME F. mellékletében olvasható):

Az alrendszerek EK-hitelesítésére szolgáló modulok

SB modul: Típusvizsgálat a tervezési és fejlesztési fázis esetében

SD modul: Termékminőség-irányítási rendszer a gyártási fázis esetében

SF modul: TermékHITELESÍTÉS a gyártási fázis esetében

SG modul: Az egységek hitelesítése

SH2 modul: Teljes minőségirányítási rendszer konstrukcióvizsgálattal a tervezési, fejlesztési és gyártási fázis esetében

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

6.2.2. Megfelelőségértékelési eljárások (modulok)

A kérelmezőnek választania kell egyet a 17. táblázatban lévő modulok és modulkombinációk közül.

17. táblázat

Értékelési eljárások

Értékelendő alrendszer	SB+SD modul	SB+SF modul	SG modul	SH2 modul
Járművek alrendszer	X	X		X
Infrastruktúra alrendszer	X		X	X

A vonatkozó szakaszok során értékelendő alrendszer jellemzőit ezen ÁME E. melléklete jelzi, az E.1. táblázat az Infrastruktúra és az E.2. táblázat a Járművek alrendszer esetében. A kérelmezőnek meg kell erősítenie,

hogyan az általa létrehozott valamennyi alrendszer megfelel a típusnak.

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeknek a D. melléklet D1. táblázatában jelzett jellemzői az E. melléklet E.1. és E.2. táblázatában is megjelennek. Az ilyen jellemzők értékelésére vonatkozik a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem EK megfelelőségi nyilatkozatának megléte.

A karbantartás alrendszer értékelését a 6.2.5. pont írja le.

6.2.3. Innovatív megoldások

Ha valamely alrendszer a 4.1.1. vagy 4.2.1. szakasz meghatározása szerinti innovatív megoldást tartalmaz, a gyártónak vagy az ajánlatkérőnek közölnie kell ezen ÁME vonatkozó szakaszától való eltérést, és be kell nyújtania azt az Európai Vasúti Ügynökségnek (ERA). Az Európai Vasúti Ügynökség véglegesíti az ilyen megoldás működésére és interfészeire vonatkozó megfelelő előírásokat, és kidolgozza az értékelési módszereket.

A működésre és interfészekre vonatkozó megfelelő előírásokat és az értékelési módszereket felülvizsgálati eljárással belefoglalják az ÁME-be.

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 21. cikkének (2) bekezdése alapján hozott bizottsági határozat hatályba lépése után megengedett az innovatív megoldások használata, mielőtt azokat az ÁME-be beépítenék.

6.2.4. A karbantartás értékelése

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

- a karbantartási nyilvántartás meglétét,
- a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.10.2. pontjában részletezett elemek karbantartási jegyzékének meglétét a járművön belül,

de nem kell ellenőriznie a karbantartási jegyzék tartalmának érvényességét.

A karbantartás megfelelőségének értékelése az egyes érintett tagállamok felelőssége.

Az F. melléklet F.4. pontja (amely nyitott pont) azt az eljárást írja le, amellyel az egyes tagállamok meggyőződnek arról, hogy a karbantartási intézkedések megfelelnek ezen ÁME követelményeinek, és biztosítják az alapparaméterek és az alapvető követelmények betartását a terület élettartama alatt.

6.2.5. Az üzemeltetési szabályok értékelése

A hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME 6.2.1. pontja kimondja, hogy jelenleg a hagyományos vasút üzemeltetésére vonatkozó ÁME egyetlen eleme sem igényel bejelentett szervezet általi külön értékelést.

A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME alkalmazásában a bejelentett szervezet még akkor sem ellenőrizz egyetlen üzemeltetési szabályt sem, ha az fel van sorolva a 4.1.4. vagy 4.2.4. pontban.

6.2.6. Az egyes járművek értékelése

Amikor a járművet önálló járművekként szállítják, nem pedig fix szerelvényként, az ilyen járműveket értékelni kell ezen ÁME vonatkozó pontjai alapján, elfogadva, hogy nem minden ilyen jármű rendelkezik kerekesszékek számára fenntartott hellyel, azokkal megközelíthető berendezésekkel vagy univerzális mosdóval.

Bizonyítani kell azonban, hogy amikor teljes vonatot alkotnak más kompatibilis járművekkel, a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME minden pontja teljesül.

6.3. **Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, EK-nyilatkozattal nem rendelkező rendszerelemek**

6.3.1. Általános tudnivalók

Korlátozott ideig (ún. „átmeneti időszak”) az EK megfelelési vagy alkalmazhatósági nyilatkozattal nem rendelkező, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek kivételesen beépíthetők az alrendszerbe azzal a feltétellel, hogy e szakasz rendelkezései teljesülnek.

6.3.2. Az átmeneti időszak

Az átmeneti időszak ezen ÁME hatályba lépésekor kezdődik, és hat évig tart.

Az átmeneti időszak végét követően és az alábbi 6.3.3.3. szakasz szerinti kivételekkel a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozniuk kell a kötelező EK megfelelési és/vagy alkalmazhatósági nyilatkozatoknak, mielőtt azok az alrendszer részét képezhetnék.

6.3.3. A nem tanúsított kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket tartalmazó alrendszerek tanúsítása az átmeneti időszakban

6.3.3.1. Feltételek

Az átmeneti időszak alatt a bejelentett szervezet még akkor is kiadhat megfelelési nyilatkozatokat egy alrendszerrel, ha az alrendszer részét képező, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő egyes rendszerelemek nem rendelkeznek az ezen ÁME szerinti EK megfelelési és/vagy alkalmazhatósági nyilatkozatokkal, ha a következő három feltétel teljesül:

- a bejelentett szervezet ellenőrizte az alrendszer megfelelését az ezen ÁME 4. fejezetében meghatározott követelmények szempontjából, és
- további értékelések elvégzése útján a bejelentett szervezet megerősíti, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelése és/vagy alkalmazhatósága összhangban van az 5. fejezet követelményeivel, és
- az EK megfelelési és/vagy alkalmazhatósági nyilatkozattal nem rendelkező, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket olyan alrendszerben fogják használni, amelyet ezen ÁME hatályba lépése előtt üzembe helyeztek a tagállamok egyikében.

Az ilyen módon értékelt, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek esetében nem lehet kiadni EK megfelelési és/vagy használatra való alkalmassági nyilatkozatokat.

6.3.3.2. Értesítés

- Az alrendszer megfelelési nyilatkozatának egyértelműen jeleznie kell, hogy a bejelentett szervezet a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő melyik rendszerelemeket értékelte az alrendszer hitelesítésének részeként.
- Az alrendszer EK-hitelesítési nyilatkozatának egyértelműen jeleznie kell a következőket:
- A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő mely rendszerelemeket értékelték az alrendszer részeként
- Annak megerősítése, hogy az alrendszer olyan kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket tartalmaz, amelyek azonosak az alrendszer részeként tanúsítottakkal.
- Adott esetben annak okát vagy okait, hogy a gyártó miért nem biztosított EK megfelelési és/vagy használatra való alkalmassági nyilatkozatot, mielőtt az ilyen nem rendelkező, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket beépítette volna az alrendszerbe.

6.3.3.3. Az egész életciklusra kiterjedő megvalósítás

Az érintett alrendszer gyártását vagy korszerűsítését, illetve felújítását az átmeneti időszak hat éve alatt be kell fejezni. Az alrendszer életciklusával kapcsolatban:

- Az átmeneti időszak alatt és
- az alrendszer EK-hitelesítési nyilatkozatát kiadó testület felelőssége alatt

az EK megfelelési és/vagy alkalmazhatósági nyilatkozattal nem rendelkező és azonos gyártó által épített azonos típusú, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek tovább használhatók karbantartással kapcsolatos cserék céljára és az alrendszer pótalkatrészeiként.

Az átmeneti időszak lejárta után és

- az alrendszer korszerűsítéséig, felújításáig vagy cseréjéig és
- az alrendszer EK-hitelesítési nyilatkozatát kiadó testület felelőssége alatt

az EK megfeleléségi és/vagy alkalmazhatósági nyilatkozattal nem rendelkező és azonos gyártó által épített azonos típusú, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek tovább használhatók karbantartással kapcsolatos cserék céljára.

6.3.4. Figyelemmel kíséresi rendelkezések

Az átmeneti időszak alatt a tagállamok figyelemmel kísérik a következőket:

- Az államukon belül a piacon bevezetett, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek száma és típusa;
- Amennyiben egy alrendszert bemutatnak engedélyezés céljára, biztosítják annak azonosítását, hogy a gyártó miért nem tanúsította a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszer elemet;
- Értesítik a Bizottságot és a többi tagállamot a nem tanúsított, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszer elemek részletes adatairól és a tanúsítás elmaradásának okairól.

7. A MOZGÁSKORLÁTOZOTT SZEMÉLYEKRE VONATKOZÓ ÁME VÉGREHAJTÁSA

Ez a fejezet az ÁME végrehajtásának stratégiájával foglalkozik. Különösen fontos meghatározni azokat a szakaszokat, amelyeket el kell végezni a jelenlegi helyzetről a végleges helyzetre való fokozatos áttérés érdekében, ahol az ÁME-nek való megfelelés alapelvárásnak számít. E fejezet alapja az az igény, hogy elsősorban műszaki és üzemeltetési okokból össze kell hangolni az ÁME végrehajtását, de kellő figyelmet fordít a költség-haszon elemzésre is az irányelv vonatkozó rendelkezéseivel összhangban. Emellett figyelembe kell venni azt a tényt, hogy az ÁME megvalósítását alkalmanként össze kell egyeztetni más ÁME-k megvalósításával.

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

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

7.1. Ezen ÁME alkalmazása új infrastruktúrára / járművekre

7.1.1. Infrastruktúra

Ezen ÁME 2–6. fejezetének és minden alábbi különös rendelkezésének infrastruktúrával kapcsolatos szempontjai teljes mértékben vonatkoznak az üzembe állított új infrastruktúrákra.

Az ÁME e pontja nem vonatkozik az annak hatálybalépése előtt már aláírt szerződés tárgyát képező vagy akkor valamely tendereljárás végső fázisában lévő új infrastruktúrákra.

A pályahálózat-működtető, a vasúti társaság vagy az állomásért felelős állomásüzemeltető konzultációkat szervez a környék irányításáért felelős vezetéssel az állomás vagy a környék minden új építkezése esetében, hogy lehetővé tegye a megközelíthetőséggel kapcsolatos követelmények teljesülését nem csak az állomáson, hanem az állomás környékén is.

7.1.2. Járművek

7.1.2.1. Általános tudnivalók

Ezen ÁME 2–6. fejezetének és minden alábbi különös rendelkezésének járművekkel kapcsolatos szempontjai teljes mértékben vonatkoznak az üzembe állított új járművekre.

Ezen ÁME nem vonatkozik az annak hatálybalépésekor már aláírt szerződés tárgyát képező vagy akkor valamely tendereljárás végső fázisában lévő új járművekre.

7.1.2.2. Újonnan épített, új tervezésű járművek

7.1.2.2.1. Fogalom meghatározások

A 7.1.1. és a 7.1.2.1. szakasz alkalmazásában:

- Az „A” fázis időtartama akkor kezdődik, amikor kijelölik a bejelentett szervezetet, és átadják számára a fejlesztendő, megépítendő vagy beszerzendő járművek leírását.
- A „B” fázis időtartama akkor kezdődik, amikor a bejelentett szervezet kiadja az EK-hitelesítés típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványát, és akkor ér véget, amikor lejár annak érvényessége.

7.1.2.2.2. Általános tudnivalók

- Bármely kérelmező kérheti az
- EK-hitelesítés típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványát és/vagy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek esetében a megfelelőségi és/vagy alkalmazhatósági nyilatkozat típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványát

a 6.2.1., illetve a 6.1.1. pontban meghatározott módon.

A kérelmező az ezen ÁME 6. fejezetével összhangban kiválasztott bejelentett szervezettel közli az új jármű vagy kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem kifejlesztésére és értékelésére irányuló szándékát. Ezzel a bejelentéssel együtt a kérelmező biztosítja az általa kifejleszteni, megépíteni vagy beszerezni kívánt jármű vagy kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírását.

7.1.2.2.3. „A” fázis

A bejelentett szervezet kijelölésének napját követően a meghatározott járműnek a kijelölés napján érvényes ÁME szerinti tanúsítási alapját egy hétéves „A” fázis időtartamra rögzítik, kivéve a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 19. cikke alkalmazásának esetét.

Amennyiben az „A” fázis időtartama alatt hatályba lép az ÁME felülvizsgált változata – ezt is ideértve –, megengedett a felülvizsgált változat használata, egészében vagy részeiben, ha ahhoz mind a kérelmező, mind a bejelentett szervezet hozzájárul. Az ilyen megállapodásokat dokumentálni kell.

Pozitív értékelés után a bejelentett szervezet kiadja az EK-hitelesítés típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványát az alrendszerre vagy a megfelelőségi és/vagy alkalmazhatósági nyilatkozat típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványát a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozóan.

7.1.2.2.4. „B” fázis

a) Az alrendszerre vonatkozó követelmények

Az alrendszer ilyen típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványa egy hétéves „B” fázis időtartamig érvényes még akkor is, ha új ÁME lép hatályba, kivéve a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 19. cikke alkalmazásának esetét. Ezen idő alatt azonos típusú jármű új típusértékelés nélkül helyezhető üzembe.

A hétéves „B” fázis időtartamának vége előtt értékelni kell a járművet az akkor hatályos ÁME szempontjából a hitelesítés alapjához képest megváltozott vagy új követelmények alapján.

- Ha eltérést kérnek és fogadnak el, az EK-hitelesítés típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványa egy további hároméves „B” fázis időtartamig marad érvényes. A három év vége előtt megengedett az azonos értékelési és eltérés-kérelmezési eljárás újbóli lefolytatása.
- Ha az alrendszer konstrukciója megfelelő, az EK-hitelesítés típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványa egy további hétéves „B” fázis időtartamig marad érvényes.

Amennyiben nem lép hatályba új ÁME a „B” fázis időtartamának végéig, a járművek értékelése nem kötelező, és a megfelelő hitelesítés egy további hétéves „B” fázis időtartamig marad érvényes.

b) *Az átjárhatóságot biztosító rendszeremre vonatkozó követelmény*

Az alrendszer ilyen típus- vagy konstrukcióvizsgálati vagy alkalmazhatósági tanúsítványa egy ötéves „B” fázis időtartamig érvényes még akkor is, ha új ÁME lép hatályba, kivéve a 2004/50/EK irányelvvel módosított 96/48/EK irányelv 19. cikke alkalmazásának esetét. Ezen idő alatt azonos típusú rendszeremek új típusértékelés nélkül helyezhetők üzembe.

Az ötéves „B” fázis időtartamának vége előtt értékelni kell a rendszeremet az akkor hatályos ÁME szempontjából a hitelesítés alapjához képest megváltozott vagy új követelmények alapján.

7.1.2.3. *Meglévő konstrukciójú jármű*

Az ÁME-kkel összhangban nem tanúsított konstrukciójú járműre a 7.5.2. szakaszban leírt feltételek vonatkoznak.

7.1.2.4. *Átmeneti időszak*

A tagállamoknak nem kötelező az ÁME alkalmazása a 2010. január 1-jéig tartó átmeneti időszak alatt. Ez az engedély a következő esetekre korlátozódik:

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

7.2. **Az ÁME felülvizsgálata**

A 2004/50/EK irányelvvel módosított 2001/16/EK irányelv 6. cikk (3) bekezdésének megfelelően az Ügynökség felelős a felülvizsgálat elkészítéséért és az ÁME-k korszerűsítéséért, valamint a megfelelő ajánlások megtételéért az irányelv 21. cikkében említett bizottság felé a technológia és a szociális követelmények terén bekövetkezett fejlődés figyelembe vétele érdekében. Emellett más ÁME-k folyamatos elfogadása és felülvizsgálata ezt az ÁME-t is érintheti. Ezen ÁME javasolt változtatásait szigorú felülvizsgálatnak vetik alá, és 3 éves irányadó időközönként kiadják a naprakésszé tett ÁME-ket.

Az Ügynökséget értesítik az összes fontolóra vett innovatív megoldásról, hogy dönthessen azok ÁME-be való jövőbeni felvételéről.

7.3. **Ezen ÁME alkalmazása meglévő infrastruktúrára / járművekre**

A meglévő infrastruktúra és járművek tekintetében ezen ÁME olyan részegységekre vonatkozik, amelyeket az irányelv 14. cikk (3) bekezdésében megállapított feltételekkel összhangban újíttak fel vagy korszerűsítettek.

7.3.1. *Infrastruktúra*

A meglévő infrastruktúra az az infrastruktúra, amely ezen ÁME hatályba lépésekor már üzemben van.

Az ÁME nem vonatkozik a meglévő infrastruktúrára annak felújításáig vagy korszerűsítéséig.

Ezen ÁME nem vonatkozik az annak hatálybalépésekor már aláírt szerződés vagy valamely tendereljárás végső fázisa alapján éppen felújítás vagy korszerűsítés alatt álló infrastruktúrára.

A pályahálózat-működtető, a vasúti társaság vagy az állomásért felelős állomásüzemeltető konzultációkat szervez a környék irányításáért felelős vezetéssel az állomás vagy a környék minden korszerűsítése vagy felújítása esetében, hogy lehetővé tegye a megközelíthetőséggel kapcsolatos követelmények teljesülését nem csak az állomáson, hanem az állomás környékén is.

Azon felújított vagy korszerűsített állomásoknak, amelyek **egy 12 hónapos időszakra vonatkozóan a fel- és leszálló utasok teljes számát tekintve átlag napi 1 000-nél kevesebb utast szolgálnak ki**, nem kötelező olyan felvonóval és/vagy rámpával rendelkezniük, amelyekre egyébként szükség lenne a rendelkezésnek való megfelelés szempontjából, ha ugyanazon az útvonalon 50 km-en belül egy másik állomás teljesen megfelelő akadálymentes utat biztosít. Ilyen körülmények között az állomások tervezésekor gondoskodni kell egy felvonó és/vagy rámpák későbbi elhelyezhetőségéről annak biztosítása érdekében, hogy az állomás megközelíthető legyen a mozgáskorlátozott személyek összes kategóriája számára.

7.3.1.1. Általános tudnivalók

Ahol elemeket újítanak fel vagy modernizálnak, azoknak meg kell felelniük ezen ÁME követelményeinek a következő kivételekkel:

Ahol az infrastruktúra korszerűsítési vagy felújítási munkája érinti e mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME bármely rendelkezésének hatálya alatti infrastruktúrát, azt újból kell értékelni ezen ÁME említett követelménye szempontjából az alábbi feltételeknek megfelelően:

Az ezen ÁME tartalmának való megfelelés nem kötelező, ha a megfelelés eléréséhez szükséges munka bármely teherhordó elem szerkezeti módosítását tenné szükségessé.

A meghatározott korszerűsítési vagy felújítási program hatálya alá nem tartozó rendszereket és elemeket nem kell megfelelővé tenni az ilyen programok idején.

Amennyiben az infrastruktúrát felújítási vagy korszerűsítési munkálatok eredményeként újraértékelik bármely más ÁME alapján, csak a munkálatok által közvetlenül érintett rendszerek vagy elemek tekintetében kell elvégezni az újraértékelést ezen ÁME alapján.

Kétfajta infrastruktúra-blokk van:

- Állomásépületek (ideértve a parkolókat, mosdókat, értékesítési irodákat stb.)
- Peronok

Amikor egy teljes blokkot korszerűsítanak vagy felújítanak, annak olyan akadálymentes útvonalat kell tartalmaznia (ahol ez alkalmazható), amely összeköthető más blokkokkal azok korszerűsítésekor vagy felújításakor.

Az infrastruktúra elemeinek normál karbantartása nem jár újraértékeléssel ezen ÁME keretein belül.

7.3.1.2. Akadálymentes útvonalak – Általános (4.1.2.4.1.)

A gyaloghidak és az aluljárók méretbeli követelményeinek való megfelelés szélesség és/vagy belmagasság tekintetében nem kötelező a meglévő gyaloghidak és aluljárók esetében.

7.3.1.3. A gyaloghidak, lépcsők és aluljárók geometriája (4.1.2.14. és 4.1.2.15.)

A gyaloghidak, lépcsők és aluljárók méretbeli követelményeinek való megfelelés szélesség és/vagy belmagasság tekintetében nem kötelező a meglévő gyaloghidak, lépcsők és aluljárók esetében.

7.3.1.4. Rámpák, mozgólépcsők, felvonók és mozgójárdák (4.1.2.17)

A rámpákkal, mozgólépcsőkkel, felvonókkal és mozgójárdákkal kapcsolatos követelményeknek való megfelelés nem kötelező a meglévő rámpák, mozgólépcsők, felvonók és mozgójárdák esetében.

7.3.1.5. A peronok szélessége és pereme (4.1.2.19.)

A peron legkisebb szélességére vonatkozó követelménynek való megfelelés nem kötelező a meglévő állomások esetében, ha a nem megfelelés oka meghatározott, valószínűleg mozdíthatatlan peronakadályok (pl. szerkezeti oszlopok, lépcsőházak, felvonók stb.) jelenléte.

7.3.1.6. A peronok magassága és vízszintes távolsága (4.1.2.18.)

A peron magasságával és vízszintes távolságával kapcsolatos követelményeknek való megfelelés nem kötelező felújított peronok, de továbbra is kötelező korszerűsített peronok esetében.

7.3.1.7. Műemlék épületek

Amennyiben egy meglévő állomást vagy annak egy részét műemlék épületként tartanak nyilván és védenek nemzeti jogszabályokkal, a pályahálózat-működtetőnek törekednie kell ezen ÁME tartalmának végrehajtására. Amennyiben azonban bizonyítható, hogy az épület védelmére szolgáló nemzeti jogszabály sérülne, ezen ÁME vonatkozó követelményeit nem kötelező végrehajtani.

7.3.2. Járművek

A meglévő járművek olyan járművek, amelyek már üzemben voltak vagy amelyek ezen ÁME hatálybalépése előtt már aláírt szerződés tárgyát képezték vagy valamely tendereljárás végső fázisa alatt voltak.

Ezen ÁME nem vonatkozik a meglévő járművekre, amennyiben azokat nem újítják fel, vagy nem korszerűsítik.

Ezen ÁME rendelkezése nem vonatkozik az annak hatálybalépésekor már aláírt szerződés vagy valamely tendereljárás végső fázisa alapján éppen felújítás vagy korszerűsítés alatt álló járművekre.

7.3.2.1. Általános tudnivalók

Ahol a járművek korszerűsítési vagy felújítási munkája érinti e mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME bármely rendelkezésének hatálya alatti járműveket, azokat újból kell értékelni ezen ÁME említett követelménye szempontjából az alábbi feltételeknek megfelelően:

A meghatározott korszerűsítési vagy felújítási program hatálya alá nem tartozó rendszereket és elemeket nem kell megfelelővé tenni az ilyen programok idején.

Amennyiben a járműveket felújítási vagy korszerűsítési munkálatok eredményeként újraértékelik bármely más ÁME alapján, csak a munkálatok által közvetlenül érintett rendszerek vagy elemek tekintetében kell elvégezni az újraértékelést ezen ÁME alapján.

Az ezen ÁME tartalmának való megfelelés nem kötelező, ha a megfelelés eléréséhez szükséges munka a külső vagy belső ajtók portáljainak, az alvázak, az ütközőbakok, a járművek karosszériájának, a járművek túlfutás elleni védelmének szerkezeti változtatását vagy bármely olyan munkát igényel, amely szükségessé tenné a jármű szerkezeti integritásának újraértékelését a 2001. júliusban kiadott EN 12663 szabvány és/vagy más ÁME-k alapján.

7.3.2.2. Ülések

Az ülések támláin lévő kapaszkodókra vonatkozó 4.2.2.1. pontnak való megfelelés csak akkor szükséges, ha az egész járműben felújítják vagy korszerűsítik az ülések szerkezeteit.

A megkülönböztetett ülések biztosítására vonatkozó 4.2.2.2. pontnak való megfelelés csak akkor szükséges, ha az egész vonaton belül megváltoztatják az ülések elrendezését, és ez elérhető a vonat meglévő kapacitásának csökkentése nélkül. Az utóbbi esetben a meglévő kapacitás megmaradása mellett lehetséges maximális számú megkülönböztetett ülést kell biztosítani.

Nem kötelező megfelelni a megkülönböztetett ülések fölötti belmagasságra vonatkozó követelményeknek, ha a korlátozó tényező olyan poggyásztartó, amelyet szerkezetiileg nem változtatnak meg a felújítási vagy korszerűsítési munka során.

7.3.2.3. Kerekesszékek számára kialakított helyek

A kerekesszékek számára kialakított helyekre vonatkozó követelményeknek csak akkor kötelező megfelelni, ha a teljes vonatszerelvényben megváltoztatják az ülések elrendezését. Ha azonban nem lehet módosítani a bejáratú ajtót vagy a közlekedőket, hogy kerekesszékekkel megközelíthetők legyenek, a kerekesszék számára fenntartott helyről nem kell gondoskodni, ha megváltoztatják az ülések elrendezését.

A kerekesszék számára fenntartott helyen nem kötelező vészjelzőről gondoskodni, ha a jármű nem rendelkezik olyan elektromos kommunikációs rendszerrel, amelyhez hozzáilleszhető egy ilyen eszköz.

7.3.2.4. Külső ajtók

Az ajtók külsejének jellel és elütő színnel való megjelölésére vonatkozó követelményeknek csak akkor kell megfelelni, ha átfestik (vagy más módon átalakítják) a járművet.

A külső ajtók helyzetének elütő színű padlóburkolattal való megjelölésére vonatkozó követelményeknek csak akkor kell megfelelni, ha felújítják vagy korszerűsítik a padlóburkolatot.

Az ajtó nyitására és zárására figyelmeztető jelzésekre vonatkozó követelményeknek csak akkor kell megfelelni, ha felújítják vagy korszerűsítik az ajtóvezérlő rendszert.

Az ajtónyitó pozíciójára és megvilágítására vonatkozó követelményeknek csak akkor kell teljes mértékben megfelelni, ha felújítják vagy korszerűsítik az ajtóvezérlő rendszert, és ha az ajtónyitó áthelyezhető a jármű szerkezete vagy az ajtó módosítása nélkül. Ilyen esetben azonban a felújított vagy korszerűsített ajtónyitókat a lehető legközelebb kell felszerelni a megfelelő pozícióhoz.

7.3.2.5. Belső ajtók

Az ajtónyitó működtetési erejére és pozíciójára vonatkozó követelményeknek csak akkor kell megfelelni, ha felújítják vagy korszerűsítik az ajtót és az ajtó mechanizmusát és/vagy a vezérlését.

A járművek közötti és egymás utáni összekötő ajtók egyidejű működésére vonatkozó követelményeknek csak akkor kell megfelelni, ha az ajtók már automatikusan működnek, felújítják vagy korszerűsítik az ajtóvezérlő rendszert, és van a járművek között megfelelő kommunikációs és vezérlőrendszer.

7.3.2.6. Megvilágítás

A 4.2.2.5. ponttal összhangban a lépcsőfokoknak a külső ajtónál történő megvilágítására vonatkozó követelménynek való megfelelés nem kötelező, ha az elektromos rendszer bizonyíthatóan nem rendelkezik elegendő kapacitással a további terhelés elviseléséhez, vagy ha az ilyen megvilágítás nem helyezhető el az ajtó szerkezetének megváltoztatása nélkül.

7.3.2.7. Mosdók

A teljesen megfelelő univerzális mosdóról csak akkor kötelező gondoskodni, ha teljesen felújítják vagy korszerűsítik a meglévő mosdókat, helyeket alakítanak ki a kerekesszékek számára, és ha a megfelelő univerzális mosdó elhelyezhető a jármű szerkezetének megváltoztatása nélkül.

Az univerzális mosdókban nem kötelező vészjelzőről gondoskodni, ha a jármű nem rendelkezik olyan elektromos kommunikációs rendszerrel, amelyhez hozzáilleszhető egy ilyen eszköz.

7.3.2.8. Közlekedők

A 4.2.2.7. pont követelményeinek való megfelelés csak akkor kötelező, ha az egész járműben megváltoztatják az ülések elrendezését, és helyeket alakítanak ki a kerekesszékek számára.

Az egymás mögötti járművek közötti átjárókra vonatkozó követelményeknek csak akkor kell megfelelni, ha felújítják vagy korszerűsítik az átjárót.

7.3.2.9. Tájékoztató

A 4.2.2.8.2.2. pontban az útvonallal kapcsolatos tájékoztatásra vonatkozó követelménynek nem kötelező megfelelni felújítás vagy korszerűsítés esetén. Amennyiben azonban automatikus útvonaljelző rendszert telepítenek a felújítási vagy korszerűsítési program keretében, annak meg kell felelnie e pont követelményeinek.

A 4.2.2.8. pont más részeinek való megfelelés akkor kötelező, ha felújítják vagy korszerűsítik a jelzéseket vagy a belső burkolatokat.

7.3.2.10. Szintkülönbségek

A 4.2.2.9. pont követelményeinek való megfelelés nem kötelező felújítás vagy korszerűsítés esetén azzal a kivétellel, hogy egy elütő színű figyelmeztető sávot el kell helyezni a lépcsőfokok élén, amikor felújítják vagy korszerűsítik a járófelület anyagait.

7.3.2.11. Fogódzók

A 4.2.2.10. pont követelményeinek való megfelelés csak akkor kötelező, ha felújítják vagy korszerűsítik a meglévő fogódzókat.

7.3.2.12. Kerekesszékekkel elérhető hálófülkék

A kerekesszékekkel megközelíthető hálófülkékkel kapcsolatos követelményeknek való megfelelés csak akkor kötelező, ha felújítják vagy korszerűsítik a meglévő hálófülkéket.

A kerekesszékekkel megközelíthető hálófülkékben nem kötelező vészjelzőről gondoskodni, ha a jármű nem rendelkezik olyan elektromos kommunikációs rendszerrel, amelyhez hozzáilleszhető egy ilyen eszköz.

7.3.2.13. A lépcsők pozíciói, a lépcsők és a fel- és leszállást segítő eszközök

A 4.2.2.12. pont követelményeinek való megfelelés nem kötelező felújítás vagy korszerűsítés esetén azzal a kivétellel, hogy ha mozgatható lépcsők vagy más beépített fel- és leszállást segítő eszközök vannak felszerelve, azoknak meg kell felelniük ezen ÁME e szakasza vonatkozó alpontjainak.

Ha azonban a felújítás vagy a korszerűsítés során helyet alakítanak ki a kerekesszékek számára a 4.2.23. ponttal összhangban, akkor kötelező valamilyen fajta fel- és leszállást segítő eszközről gondoskodni a 4.2.2.12.4. ponttal összhangban.

A felelős pályahálózat-működtető (vagy ha az állomásüzemeltető(k), ha ezek a felelős szervek) és a vasúti társaság a felújított vagy korszerűsített járművek üzembe helyezése előtt megállapodik a legutóbb a 2004/51/EK irányelvvel módosított 91/440/EGK irányelv 10.5. cikkével összhangban annak megállapítása érdekében, hogy szükség esetén melyik fél felelős a fel- és leszállást segítő eszközök biztosításáért (lásd: 4.2.2.12.4. pont). A pályahálózat-működtető (vagy az állomásüzemeltető(k)) és a vasúti társaság biztosítja, hogy a felelőségek általuk egyeztetett megosztása a leginkább működőképes átfogó megoldás.

7.4. **Különleges esetek**

7.4.1. Általános tudnivalók

Az alábbi különleges esetekben a következő különös rendelkezések megengedettek.

E különleges esetek két kategóriába tartoznak: a rendelkezések vagy folyamatosan („P” eset), vagy ideiglenesen („T” eset) alkalmazandók. Ideiglenes esetekben ajánlatos, hogy az érintett tagállamok a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban célként kitűzött 2010-ig („T1” eset), vagy 2020-ig („T2” eset) feleljenek meg a vonatkozó alrendszernek.

7.4.1.1. A peronok magassága

Dánia: „P”

Megengedett, hogy a peron magassága 920 mm legyen az S-Bahn vasutak futófelülete fölött.

Franciaország: „P”

Megengedett, hogy a peron magassága 920 mm legyen a futófelület fölött az Ile-de-France hálózaton.

Németország: „P”

Megengedett, hogy a peron magassága 960 mm legyen az S-Bahn vasutak futófelülete fölött.

Nagy-Britannia, Észak-Írország és Írország: „P”

Megengedett, hogy a peron magassága 915 mm legyen a futófelület fölött.

Litvánia, Lettország és Észtország: „P”

Csak a hagyományos vasúti infrastruktúrán megengedett, hogy a peron magassága 200 vagy 1 100 mm (+20 / - 50 mm) legyen a futófelület fölött.

Lengyelország: „P”

Megengedett, hogy a peron magassága 960 mm legyen az S-Bahn vasutak futófelülete fölött.

Portugália: „P”

Portugáliában az összes meglévő hagyományos vasúti infrastruktúra esetében megengedett, hogy a peron magassága 900 mm legyen a futófelület fölött.

Az elővárosi utasforgalmat nem bonyolító állomásokon és megállóhelyeken megengedett, hogy a peron magassága 685 mm legyen a futófelület fölött.

Megjegyzés: Az új (elővárosi és fővonalakon közlekedő) járművek bejáratú ajtóküszöbeinek konstrukcióját a 900 mm magas peronokról való megközelíthetőségre kell optimalizálni.

Spanyolország: „P”

Megengedett, hogy a peron magassága 680 mm legyen a futófelület fölött a kifejezetten elővárosi vagy regionális forgalmú peronok esetében.

Svédország: „P”

Megengedett, hogy a peron magassága 580 és 730 mm legyen a futófelület fölött.

Hollandia: „P”

Megengedett, hogy a peron magassága 840 mm legyen a futófelület fölött.

7.4.1.2. A peronok vízszintes távolsága

Írország: „P”

Egyenes és sík pályán $b_{q0} = 1\,561$ mm.

Nagy-Britannia: „P”

A peron kinyúlása:

Egyenes és sík peronokon:

$\infty \geq R \geq 360$	$360 \geq R \geq 160$
$b_{q0} = 1\,447,5$	$b_{q0} = 1\,375,5 + \frac{26\,000}{R}$

Olyan vonalakon, ahol Eurostar (373-as osztály) és 2,6 m magas áruszállító tartálykocsik működnek:

$\infty \geq R \geq 360$	$360 \geq R \geq 160$
$b_{q0} = 1\,477,5$	$b_{q0} = 1\,405,5 + \frac{26\,000}{R}$

Olyan vonalakon, ahol 2,6 m magas áruszállító tartálykocsik működnek:

	$\infty \geq R \geq 500$	$500 \geq R \geq 160$
Az ív belső oldalán	$b_{q0} = 1\,447,5$	$b_{q0} = 1\,381,5 + \frac{3\,3000}{R}$
	$\infty \geq R \geq 360$	$360 \geq R \geq 160$
Az ív külső oldalán	$b_{q0} = 1\,447,5$	$b_{q0} = 1\,375,5 + \frac{26\,000}{R}$

550 és 760 mm peronmagasság esetében a kinyúlás:

Belgium: „P”

$$b_{q0} = 1\,650 + \frac{5\,000}{R} \text{ sugarú ívben, ahol } 1\,000 \leq R < \infty \text{ (m)}$$

$$b_{q0} = 1\,650 + \frac{26\,470}{R} - 21,5 \text{ R sugarú ívben, ahol } R < 1\,000 \text{ (m)}$$

Olaszország: „P”

550 mm peronmagasság esetében

$$b_{q0} = 1650 + \frac{3750}{R} + 11,5$$

Finnország: „P”

$$b_{q0} = 1800 + \frac{36000}{R}$$

Litvánia, Lettország és Észtország: „P”

Csak hagyományos vasúti infrastruktúra esetében:

200 mm-es peronmagasság mellett $b_{q0} = 1\,745$ mm (+30 mm, - 25 mm).

1 100 mm-es peronmagasság mellett $b_{q0} = 1\,920$ mm (+30 mm, - 25 mm).

Észak-Írország: „P”

Egyenes és sík pályán $b_{q0} = 1\,560$ mm.

Lengyelország: „P”

$$b_{q0} = 1725 + \frac{36000}{R}$$

Portugália: „P”

Csak az összes meglévő hagyományos vasúti infrastruktúrára vonatkozik.

Nyomtáv (névleges): 1 668 mm

900 mm-es (700 mm(h(1 170 mm) peronmagasságok (h) esetén

$$b_{q0} = 1770 + \frac{31750}{R}$$

685 mm-es (400 mm (h (700 mm) peronmagasságok (h) esetén

$$b_{q0} = 1800 + \frac{23250}{R}$$

Spanyolország: „P”

Csak 1 668 mm nyomtávú hálózatok részei esetében

$$b_{q0} = 1720 + \frac{3750}{R}$$

Svédország: „P”

$$b_{q0(\text{inside})} = 1670 + \frac{41000}{R}$$

$$b_{q0(\text{outside})} = 1670 + \frac{31000}{R}$$

7.4.1.3. Fel- és leszállásra szolgáló lépcsők

7.4.1.3.1. Általános tudnivalók

Amikor a kölcsönösen átjárható járművek a 7.4.1.2. pontban részletezett különleges esetek által leírt peronokon működnek az 550 vagy 760 mm magas peronok esetében, a következő kiegészítő δ_g értéket lehet hozzáadni a hagyományos δ_h értékhez.

A táblázatok tartalmazzák a megfelelő b_{q0} értéket is.

Kiegészítő δ_g érték az egyenes és sík pálya esetében

	Belgium: „P”	Finnország: „P”	Olaszország: „P”	Lengyelország: „P”	Portugália: „P” a 900 mm magas peronok esetében	Portugália: „P” a 685 mm magas peronok esetében	Svédország: „P”	Spanyolország: „P”	NBr: „P”
δ_g	0	150	11,5	75	+ 120 mm	+ 150 mm	20	70	- 202,5
b_{q0}	1 650	1 800	1 661,5	1 725	1 770 mm	1 800 mm	1 670	1 720	1 447,5
A további méretekhez lásd:		7.4.1.3.3			7.4.1.3.4	7.4.1.3.4			7.4.1.3.2

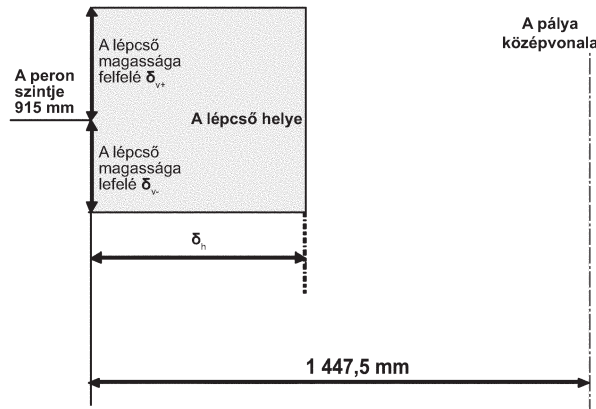
Kiegészítő δ_g érték, ha R = 300 m

	Belgium: „P”	Finnország: „P”	Olaszország: „P”	Lengyelország: „P”	Portugália: „P” a 900 mm magas peronok esetében	Portugália: „P” a 685 mm magas peronok esetében	Svédország: „P”	Spanyolország: „P”	NBr: „P”
δ_g	54,5	257,5	11,5	195	+ 213 mm	+ 215 mm	Belül 144 Kívül 123,5	70	Szabványos - 200 Eurostar -170
b_{q0}	1 716,5	1 920	1 674	1 845	1 876 mm	1 878 mm	Belül 1 806,5 Kívül 1 773,5	1 732,5	Szabványos 1 462,5 Eurostar 1 492,5
A további méretekhez lásd:		7.4.1.3.3			7.4.1.3.4	7.4.1.3.4			7.4.1.3.2

7.4.1.3.2. A Nagy-Britanniában működő járművek különleges esete: „P”

Mivel a δ_g negatív érték, a 4.2.2.12.1. pontban meghatározott első lépcsőfokot el kell távolítani a nagy-britanniai vonalakon való működéskor. Ilyen körülmények között a nagy-britanniai vonalakon az első használható lépcsőnek meg kell felelnie a következő táblázatnak:

	δ_h mm	δ_{vs} mm	δ_v mm
egyenes, vízszintes pályán	200	230	160
300 m görbületes sugarú pályán, szabványos eset	200	230	160
300 m görbületes sugarú pályán, az Eurostar esetében	255	230	160

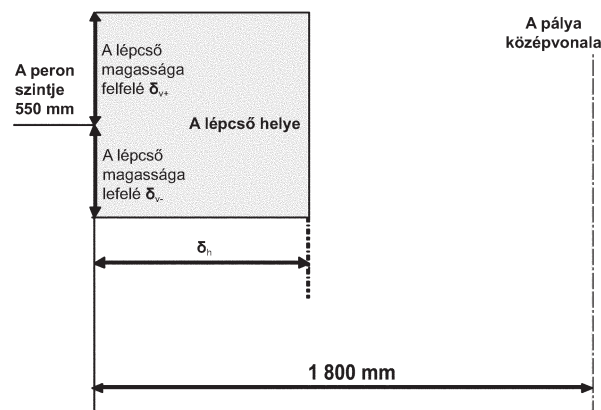


11. ÁBRA

7.4.1.3.3. A Finnországban működő járművek különleges esete: „P”

Mivel a δ_g értéke nagyobb, a finnországi vonalakon kiegészítő lépcsőfokot kell alkalmazni. Ilyen körülmények között az első használható lépcsőnek meg kell felelnie a következő táblázatnak, és olyannak kell lennie, hogy a jármű legnagyobb építési nyomtávja megfeleljen az áruszállító kocsikra vonatkozó ÁME W. mellékletében foglalt követelményeknek:

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
egyenes, vízszintes pályán	200	230	160
300 m görbületes sugarú pályán	410	230	160



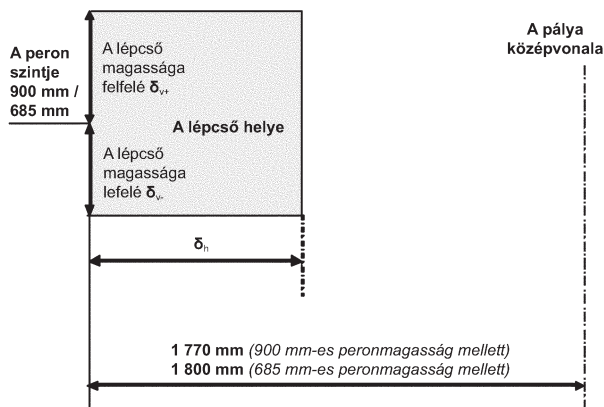
13. ÁBRA

7.4.1.3.4. A meglévő portugáliai hagyományos vasúthálózaton való működésre szánt járművek különleges esete: „P”

Mivel a δ_g értéke nagyobb, és a peronmagasság eltér a normál peronmagasságtól (760 és 550 mm helyett 900 és 685 mm), a portugáliai vonalakon ilyen körülmények közötti használatra szánt gördülőállomány esetében kiegészítő lépcsőre van szükség; az első használható lépcsőnek meg kell felelnie a következő táblázatnak, és olyannak kell lennie, hogy a jármű legnagyobb építési nyomtávja megfeleljen a prEN 15273-2:2005 szabvány követelményeinek (Vasúti alkalmazások – Nyomtávok – 2. rész: A járművek szelvénye – A portugáliai kinematikus szelvényekkel kapcsolatos melléklet (CP))

Az új (elővárosi és fővonalakon közlekedő) járművek bejárati ajtóközöbeinek konstrukcióját a 900 mm magas peronokról való megközelíthetőségre kell optimalizálni.

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
egyenes, vízszintes pályán	200	230	160
300 m görbületes sugarú pályán	370	230	160



14. ÁBRA

7.4.1.4. Közlekedők

Nagy-Britannia, Észak-Írország és Írország különleges esete: „P”

A szerkezeti szelvény, a pálya görbülete és így a jármű korlátozott szélessége miatt a következők érvényesek:

A jármű beszállási pontjától a megkülönböztetett ülésekig vezető minimális közlekedőnek meg kell felelnie az általános esetnek.

A többi üléshez vezető minimális közlekedő tekintetében nincs a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó különös követelmény.

7.4.1.5. A 4.2.2.4.1. fejezet szerinti hallható ajtójelzések: „P”

Németország különleges esete:

A németországi modern vonatok alacsonyabb zajszintje miatt a hangjelzés hangerejének legalább 60 dB-nek kell lennie (L(A_{eg}, T ±/– 2.; illetve a környező zajszintnél 5 dB-lel hangosabb hangjelzést kell adni.

7.4.1.6. Megkülönböztetett ülések: „P”

Németország és Dánia különleges esete

Az ülések 10 %-ának kell megkülönböztetett üléssnek lennie. Az önkéntes és kötelező helyfoglalással rendelkező vonatokon az ilyen megkülönböztetett ülések legalább 20 %-át piktogrammal kell ellátni, a megkülönböztetett ülések többi 80 %-ának előre lefoglalhatónak kell lennie.

Olyan vonatokon, ahol nem lehetséges a helyfoglalás, minden megkülönböztetett ülést mozgáskorlátozott piktogrammal kell ellátni a 4.2.2.2.1.1. ponttal összhangban.

7.4.1.7. Akadálymentes útvonalak: „P” (4.1.2.3.1. pont)

Franciaország különleges esete (csak az Ile-de-France hálózat)

A fel- és leszálló utasok teljes számát tekintve naponta 5 000-nél kevesebb utast kiszolgáló új, felújított vagy korszerűsített állomásoknak nem kötelező megfelelniük az akadálymentes útvonalra vonatkozó követelmény felvonóval és/vagy rámpával kapcsolatos szempontjainak, ha ugyanazon az útvonalon 25 km-en belül egy másik állomás akadálymentes útvonalat biztosít. Ilyen körülmények között az új állomások tervezésekor gondoskodni kell egy felvonó és/vagy rámpák későbbi elhelyezéséről annak biztosítása érdekében, hogy az állomás megközelíthető legyen a mozgáskorlátozott személyek összes kategóriája számára.

7.4.1.8. Utasszámok

Ausztria különleges esete: „T1”

Az osztrák hatóságok gyors megvalósítási terve miatt ezen ideiglenes különleges eset időtartama esetében a 7.1.1. és 7.3.1. pontokban (infrastruktúra) és a 4.1.4. pontban (az akadálymentes útvonalakra vonatkozó üzemeltetési szabályok) az utasok számával kapcsolatban megállapított követelmények csak új, korszerűsített vagy felújított infrastruktúrára vonatkoznak a fel- és leszálló utasok teljes számát tekintve naponta átlagosan 2 000 fő utasforgalommal rendelkező állomások esetében.

7.5. **A nemzeti, kétoldalú, többoldalú vagy nemzetközi megállapodások alapján üzemelő járművek**

7.5.1. Meglévő megállapodások

A tagállamok ezen ÁME hatálybalépésétől számított fél éven belül értesítik a Bizottságot az alábbi olyan megállapodásokról, amelyek alapján ezen ÁME (a járművek ezen ÁME 2. fejezetében meghatározott konstrukciója, felújítása, korszerűsítése, üzembe helyezése, működése és kezelése) hatálya alá tartozó járművek üzemelnek:

- a tagállamok és a vasúti társaságok vagy pályahálózat-működtetők közötti nemzeti, kétoldalú vagy többoldalú, állandó vagy ideiglenes alapon létrejött, és a tervbe vett közlekedési szolgáltatás igen speciális vagy helyi jellege által szükségessé tett megállapodások;
- a vasúti társaságok, pályahálózat-működtetők vagy biztonsági hatóságok közötti olyan két- vagy többoldalú megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális átjárhatóságot eredményeznek;
- egy vagy több tagállam és legalább egy harmadik ország közötti, illetve a tagállamok vasúti társaságai vagy pályahálózat-működtetői és valamely harmadik ország legalább egy vasúti társasága vagy pályahálózat-működtetője között létrejött olyan nemzetközi megállapodások, amelyek jelentős szintű helyi vagy regionális átjárhatóságot eredményeznek.

Az ilyen megállapodások hatálya alá tartozó járművek folyamatos üzemeltetése, illetve karbantartása akkor megengedett, amennyiben azok megfelelnek a közösségi jogyagnak.

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

7.5.2. Jövőbeni megállapodások

Minden jövőbeni megállapodás vagy a meglévő megállapodások jövőbeni módosítása – különösen azoké, amelyek olyan járművek beszerzéséről szólnak, amelyek konstrukciója nincs tanúsítva az ÁME-k alapján – figyelembe veszi az uniós jogszabályokat, különös tekintettel ezen ÁME-re. A tagállamok értesítik a Bizottságot az ilyen megállapodásokról, illetve módosításokról. Ekkor a 7.5.1. bekezdéssel azonos eljárást alkalmaznak.

7.6. **Az infrastruktúra és a járművek üzembe helyezése**

A 2001/16/EK irányelv 16. cikkének (1) bekezdésével összhangban, amennyiben elérték a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME-nek való megfelelést és valamely tagállamban megadták az EK-hitelesítési nyilatkozatot az infrastruktúrára és a járművekre vonatkozóan, azt minden tagállam kölcsönösen elismeri.

A 2004/49 irányelv 10. cikke szerinti biztonsági nyilatkozat (a nyilatkozat B. része) kérelmezésekor vagy a 2001/16 irányelv 14. cikkének (1) bekezdése szerinti üzembe helyezés engedélyezésekor a vasúti társaságok kérelmezhetik az infrastruktúra és a járművek üzembe helyezésének tanúsítását, illetve engedélyezését. A járművek sorozatonként vagy típusonként csoportosíthatók.

Igazolni kell azonban, hogy amennyiben az infrastruktúrát és a járműveket együtt üzemeltetik, azok kompatibilisek egymással. Ezt az infrastruktúra- és a járműnyilvántartás segítségével lehet megtenni.

(AZ ÁME) MELLÉKLETEI

Hatály: Teljes alrendszerek Szempont: A megközelíthetőség biztosítása mozgáskorlátozott személyek számára

A. MELLÉKLET Fenntartva	156
B. MELLÉKLET Fenntartva	156
C. MELLÉKLET A karbantartási előírások értékelése: Megfelelőség-értékelési eljárás (F4. melléklet)	156
D. MELLÉKLET A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek értékelése	157
D.1 Hatály	157
D.2 Jellemzők	157
E. MELLÉKLET Az alrendszerek értékelése	158
E.1 Hatály	158
E.2 Jellemzők és modulok	158
F. MELLÉKLET A megfelelés és az alkalmazhatóság értékelésének eljárásai	161
F.1 A modulok felsorolása	161
F.2 A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek moduljai	161
F.2.1 A. modul: Belső gyártásellenőrzés	161
F.2.2 A1. modul: Belső tervezésellenőrzés termékHITELESÍTÉSSEL	162
F.2.3 B. modul: Típusvizsgálat	164
F.2.4 C. modul: Típusnak való megfelelés	166
F.2.5 D. modul: Gyártási minőségirányítási rendszer	167
F.2.6 F. modul: TermékHITELESÍTÉS	170
F.2.7 H1. modul: Teljes minőségirányítási rendszer	172
F.2.8 H2. modul: Teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal	175
F.2.9 V. modul: Típusérvényesítés üzemi tapasztalatok alapján (alkalmazhatóság)	178
F.3 Az alrendszerek EK-hitelesítésére szolgáló modulok	182
F.3.1 SB modul: Típusvizsgálat	182
F.3.2 SD modul: Gyártási minőségirányítási rendszer	184
F.3.3 SF modul: TermékHITELESÍTÉS	189
F.3.4 SG modul: Az egységek hitelesítése	192
F.3.5 SH2 modul: Teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal	195
F.4 A karbantartási előírások értékelése: A megfelelésértékelési eljárás	201
G. MELLÉKLET Fenntartva	201
H. MELLÉKLET Fenntartva	201

I. MELLÉKLET Fenntartva	201
J. MELLÉKLET Fenntartva	202
K. MELLÉKLET Fenntartva	202
L. MELLÉKLET A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME-ben nem meghatározott, vagy olyan szempontok, amelyekre európai szabályok vonatkoznak, vagy amelyek esetében tájékoztatni kell a nemzeti szabályokról	203
M. MELLÉKLET Hordozható kerekesszékek	204
M.1. Hatály	204
M.2. Jellemzők	204
N. MELLÉKLET A mozgáskorlátozott személyekkel kapcsolatos jelzések	205
N.1. Hatály	205
N.2. Az infrastruktúra jelzései	205
N.3. A járművek jelzései	205
N.4. A kerekesszék nemzetközi jele	205
N.5. Az induktív hurok jelzése	205
N.6. Segélyhívó / tájékoztató telefon jelzése	206
N.7. A vészhívó jelzése	206
N.8. A megkülönböztetett ülések jelzése	207

A. MELLÉKLET

Fenntartva

B. MELLÉKLET

Fenntartva

C. MELLÉKLET

A karbantartási előírások értékelése: Megfelelőség-értékelési eljárás (F4. melléklet)

D. MELLÉKLET

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemek értékelése

D.1 Hatály

Ez a melléklet a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemek megfelelőségével és alkalmazhatóságával foglalkozik.

D.2 Jellemzők

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemeknek a tervezés, fejlesztés és a gyártás különböző fázisaiban vizsgálendő jellemzői a D.1 táblázatban „X”-szel vannak jelölve.

D.1 táblázat

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemek értékelése

1	2	3	4	5
A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemek és értékelendő jellemzők	Értékelés a következő fázisban:			
	Tervezési és fejlesztési fázis			Gyártási fázis
	A tervezés felülvizsgálata és/vagy tervvizsgálat	A gyártási folyamat felülvizsgálata	A típus tesztelése	A típusnak való megfelelőség igazolása
4.1.2.11.2. és 4.1.2.12.2. Vizuális utastájékoztató berendezés	X		X	X
4.1.2.21.2. Fel- és leszállást segítő eszközök	X		X	X
4.1.2.4. Tapintható nyomógombok	X		X	X
4.1.2.7.2. Pelenkázóhely	X		X	X
4.1.2.11. Tapintható jelzések	X		X	X
4.1.2.9.2. Jegyárúsító automaták	X		X	X
4.2.2.6. Mosdómodulok	X		X	X
4.2.2.8.3. Vizuális utastájékoztató berendezés	X		X	X
4.2.2.3., 4.2.2.6. és 4.2.2.11. Az utasok által működtetett riasztóberendezések	X		X	X
4.2.2.12.3. Fel- és leszállást segítő eszközök	X		X	X
4.2.2.4. Nyomógombok	X		X	X
4.2.2.6.3.2. Pelenkázóhely	X		X	X
4.2.2.8.1., 4.2.2.8.2. és N. melléklet, Vizuális tájékoztatás és jelzések	X		X	X

E. MELLÉKLET

Az alrendszerek értékelése

E.1 Hatály

Ez a melléklet az alrendszerek megfelelőségének értékelését írja le.

E.2 Jellemzők és modulok

Az alrendszernek a tervezés, fejlesztés és gyártás különböző fázisaiban értékelendő jellemzőit „X” jelzi az E.1. táblázatban az infrastruktúra alrendszer és az E.2. táblázatban a járművek alrendszer esetében.

E.1 táblázat

Az Infrastruktúra alrendszer értékelése (egyetlen egységként létrehozva és szállítva)

1	2	3	4	5
Értékelendő jellemzők	Tervezési és fejlesztési fázis	Gyártási fázis		
	A tervezés felülvizsgálata és/vagy tervvizsgálat	Összeszerelés, összeállítás a gyártás során	Összeszerelés (üzembe helyezés előtt)	Érvényesítés teljes üzemi feltételek között
4.1.2.2 Parkolási lehetőség a mozgáskorlátozott személyek számára	X		X	
4.1.2.3 Akadálymentes útvonalak				
4.1.2.3.1 Általános	X		X	
4.1.2.3.2. Az útvonalak azonosítása	X		X	
4.1.2.4 Ajtók és bejáratok	X		X	
4.1.2.5 Padlófelületek	X		X	
4.1.2.6 Átlátszó akadályok	X		X	
4.1.2.7 Mosdók	X		X	
4.1.2.8 Bútorok és szabadon álló eszközök	X		X	
4.1.2.9 Jegykezelés / Pult vagy jegyértékesítő automata / Információs pult / Jegyellenőrző automata / Forgókeresztek / Ügyfélszolgálati pontok	X		X	
4.1.2.10. Megvilágítás	X		X	
4.1.2.11. Vizuális tájékoztatás: jelzőtáblák, piktogramok, dinamikus információk	X		X	X
4.1.2.12. Szóbeli tájékoztatás	X		X	X
4.1.2.13. Vészkijáratok, riasztók	X		X	X
4.1.2.14. A hidak és aluljárók geometriája	X		X	
4.1.2.15. Lépcsők	X		X	
4.1.2.16. Fogódzók	X		X	
4.1.2.17. Rámpák, mozgólépcsők, felvonók, mozgójárdák	X		X	
4.1.2.18.1 A peronok magassága	X		X	
4.1.2.18.2 A peronok kinyúlása	X			

1	2	3	4	5
Értékelendő jellemzők	Tervezési és fejlesztési fázis	Gyártási fázis		
	A tervezés felülvizsgálata és/vagy tervvizsgálat	Összeszerelés, összeállítás a gyártás során	Összeszerelés (üzembe helyezés előtt)	Érvényesítés teljes üzemi feltételek között
4.1.2.18.3. A pálya elrendezése a peronok körül	X			
4.1.2.19. A peronok szélessége és pereme	X		X	
4.1.2.20. A peronok vége	X		X	
4.1.2.21. A kerekesszéket használó utasok fel- és leszállást segítő eszközei	X		X	
4.1.2.22. Szintbeli vágányátjárók az állomásokon	X		X	

E.2 táblázat

A járművek alrendszer értékelése (sorozatgyártott termékeként létrehozva és szállítva)

1	2	3	4
Értékelendő jellemzők	Tervezési és fejlesztési fázis		Gyártási fázis
	A tervezés felülvizsgálata és/vagy tervvizsgálat	A típus tesztelése	Rutintesztelés
4.2.2.2 Ülések			
4.2.2.2.1. Általános	X	X	
4.2.2.2.1. Megkülönböztetett ülések, általános	X	X	
4.2.2.2.2.2. Egy irányban álló ülések	X	X	
4.2.2.2.3.3. Egymással szemben lévő ülések	X	X	
4.2.2.3 Kerekesszékek számára kialakított helyek	X	X	
4.2.2.4 Ajtók			
4.2.2.4.1. Általános	X	X	
4.2.2.4.2. Külső ajtók	X	X	
4.2.2.4.3. Belső ajtók	X	X	
4.2.2.5 Megvilágítás		X	
4.2.2.6 Mosdók			
4.2.2.6.1. Általános	X	X	
4.2.2.6.2. Normál mosdó	X	X	
4.2.2.6.3. Univerzális mosdó	X	X	
4.2.2.7 Közlekedők	X	X	
4.2.2.8 Ügyfélértékelés			
4.2.2.8.1. Általános	X	X	
4.2.2.8.2. Tájékoztató (jelzések)	X	X	
4.2.2.8.2. Tájékoztató (az útvonalak leírása és ülőhelyfoglalás)	X	X	
4.2.2.9 Szintkülönbségek	X	X	
4.2.2.10. Fogódzók	X	X	

1	2	3	4
Értékelendő jellemzők	Tervezési és fejlesztési fázis		Gyártási fázis
	A tervezés felülvizsgálata és/vagy tervvizsgálat	A típus tesztelése	Rutintesztelés
4.2.2.11. Kerekesszékekkel elérhető hálófülkék	X	X	
4.2.2.12. A lépcső pozíciója a járműre való fel- és leszálláshoz			
4.2.2.12.1. Általános követelmények	X		
4.2.2.12.2. Fel- és leszállásra szolgáló lépcsők	X		
4.2.2.12.3.5. Mozdítható lépcsők	X	X	X
4.2.2.12.3.6. Hordozható rámpák	X	X	
4.2.2.12.3.7. Félautomata rámpák	X	X	X
4.2.2.12.3.8. Hídelemek	X	X	X
4.2.2.12.3.9. A vonatokon lévő felvonók	X	X	X

F. MELLÉKLET

A megfelelés és az alkalmazhatóság értékelésének eljárásai**F.1. A modulok felsorolása**

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek moduljai:

- A. modul: Belső gyártásellenőrzés
- A1. modul: Belső tervezésellenőrzés termékHITELESÍTÉSSEL
- B. modul: Típusvizsgálat
- C. modul: Típusnak való megfelelés
- D. modul: Gyártási minőségirányítási rendszer
- F. modul: TermékHITELESÍTÉS
- H1. modul: Teljes minőségirányítási rendszer
- H2. modul: Teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal
- V. modul: Típusérvényesítés üzemi tapasztalatok alapján (alkalmazhatóság)

Az alrendszerek moduljai

- SB modul: Típusvizsgálat
- SD modul: Termékminőség-irányítási rendszer
- SF modul: TermékHITELESÍTÉS
- SG modul: Az egységek hitelesítése
- SH2 modul: Teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal

A karbantartási előírások modulja

- A megfeleléseértékelési eljárás modulja

F.2. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek moduljai**F.2.1. A. modul: Belső gyártásellenőrzés**

1. Ez a modul leírja azt az eljárást, amelynek során a gyártó cég vagy annak meghatalmazott közösségbeli képviselője, aki teljesíti a 2. pontban rögzített kötelezettségeket, biztosítja és kijelenti, hogy az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel az ÁME rá vonatkozó követelményeinek.
2. A gyártónak el kell készítenie a 3. pontban leírt műszaki dokumentációt.
3. A műszaki dokumentációnak lehetővé kell tennie annak értékelését, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel-e az ÁME követelményeinek. Tartalmaznia kell, az értékeléshez szükséges mértékben, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezésére, gyártására, karbantartására és üzemeltetésére vonatkozó előírásokat. A dokumentációnak, az értékelésre vonatkozó mértékben, tartalmaznia kell a következőket:
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem általános leírása,
 - tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, aegységek, áramkörök stb.,
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezési és gyártási adatainak, karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok,

- műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat ⁽¹⁾ a vonatkozó rendelkezésekkel együtt, amelyeket teljes mértékben vagy részben alkalmaztak,
 - az ÁME követelményeinek teljesítése érdekében alkalmazott megoldások leírása, ha nem alkalmazták teljes mértékben az európai előírásokat,
 - az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei,
 - tesztjelentések.
4. A gyártónak minden szükséges intézkedést meg kell tennie annak biztosítása érdekében, hogy a gyártott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemek gyártási folyamata megfeleljen a 3. pontban hivatkozott műszaki dokumentációnak, valamint az ÁME vonatkozó követelményeinek.
5. A gyártó cégnek, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselőjének írásos megfelelési nyilatkozatot kell kiadnia a kölcsönös átjárhatóságot biztosító rendszerlemre vonatkozóan. A nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 2001/16/EK irányelv IV. mellékletének (3) bekezdésében és 13. cikkének (3) bekezdésében rögzített adatokat. Az EK-megfelelési nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell elkészíteni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (2001/16/EK irányelv és más, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemre vonatkozó irányelvek),
 - a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is),
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlem leírása (márka, típus stb.),
 - a megfelelés igazolására végrehajtott eljárás (modul) leírása,
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek,
 - hivatkozás ezen és minden egyéb vonatkozó ÁME-re és adott esetben az európai előírásokra,
 - a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró azonosító adatai.
6. A gyártó cég, illetve meghatalmazott képviselője megőrzi az EK-megfelelési nyilatkozat és a műszaki dokumentáció egy példányát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlem gyártását követő 10 évig.
- Amennyiben sem a gyártó cég, sem pedig meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemet.
7. Amennyiben az ÁME az EK-megfelelési nyilatkozat mellett EK-alkalmazhatósági nyilatkozat kiadását is előírja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemre vonatkozóan, ezt a nyilatkozatot a gyártó általi kibocsátást követően csatolni kell az V. modul feltételei szerint.

F.2.2. A1. modul: Belső tervezésellenőrzés termékhitelesítéssel

1. Ez a modul leírja azt az eljárást, amelynek során a gyártó cég vagy annak meghatalmazott közösségbeli képviselője, aki teljesíti a 2. pontban rögzített kötelezettségeket, biztosítja és kijelenti, hogy az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlem megfelel az ÁME rá vonatkozó követelményeinek.
2. A gyártónak el kell készítenie a 3. pontban leírt műszaki dokumentációt.

⁽¹⁾ Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

3. A műszaki dokumentációnak lehetővé kell tennie annak értékelését, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel-e az ÁME követelményeinek.

A műszaki dokumentációnak továbbá igazolnia kell, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem még ezen ÁME végrehajtása előtt elfogadott terve megfelel az ÁME-nek, és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet már üzembe helyezték ugyanazon a felhasználási területen.

Tartalmaznia kell, az értékeléshez szükséges mértékben, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezésére, gyártására, karbantartására és üzemeltetésére vonatkozó előírásokat. A dokumentációnak, az értékelésre vonatkozó mértékben, tartalmaznia kell a következőket:

- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem általános leírása és használati feltételei,
 - tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, aegységek, áramkörök stb.,
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezési és gyártási adatainak, karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok,
 - műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat⁽²⁾ a vonatkozó rendelkezésekkel együtt, amelyeket teljes mértékben vagy részben alkalmaztak,
 - az ÁME követelményeinek teljesítése érdekében alkalmazott megoldások leírásai, ha nem alkalmazták teljes mértékben az európai előírásokat,
 - az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei,
 - tesztjelentések.
4. A gyártónak minden szükséges intézkedést meg kell tennie annak biztosítása érdekében, hogy a gyártott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek gyártási folyamata megfeleljen a 3. pontban hivatkozott műszaki dokumentációnak, valamint az ÁME vonatkozó követelményeinek.
5. A gyártó cég által választott bejelentett szervezet elvégzi a megfelelő vizsgálatokat és tesztek annak hitelesítésére, hogy a gyártott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelnek a 3. pontban hivatkozott műszaki dokumentációban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek. A gyártó⁽³⁾ a következő eljárások közül választhat:
- 5.1. *Hitelesítés az összes termék vizsgálatával és próbájával*
- 5.1.1. A termékeket egyenként kell megvizsgálni, és végre kell hajtani a megfelelő tesztek annak hitelesítésére, hogy a termék megfelel a műszaki dokumentációban leírt típusnak, valamint az ÁME rá vonatkozó követelményeinek. Ha az ÁME (vagy egy, az ÁME-ben idézett európai szabvány) nem írja elő valamelyik tesztet, a vonatkozó európai előírások vagy egyenértékű tesztek alkalmazandók.
- 5.1.2. A bejelentett szervezet a jóváhagyott termékekhez írásos megfeleléségi tanúsítványt állít ki az elvégzett tesztekre vonatkozóan.
- 5.2. *Statisztikai hitelesítés*
- 5.2.1. A gyártónak egységes tételek formájában kell bemutatnia a termékeit, és meg kell hoznia a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy gyártási eljárás biztosítsa az előállított tételek egységességét.
- 5.2.2. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő valamennyi rendszerelemet az ellenőrzés céljából egységes tételek formájában rendelkezésre kell bocsátania. Minden tételből véletlenszerű mintát kell venni. A mintában szereplő valamennyi kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet egyenként meg kell vizsgálni, és el kell végezni a megfelelő tesztek annak biztosítására, hogy a termék megfelel a műszaki dokumentációban leírt típusnak és az ÁME rá vonatkozó követelményeinek, valamint ezek alapján állapítható meg a tétel elfogadása vagy elutasítása. Ha az ÁME (vagy egy, az ÁME-ben idézett európai szabvány) nem írja elő valamelyik tesztet, a vonatkozó európai előírások vagy egyenértékű tesztek alkalmazandók.
- 5.2.3. A statisztikai eljárás során az értékelendő jellemzőktől függő megfelelő elemeket kell használni (statisztikai módszer, mintavételi terv stb.), az ÁME-ben rögzítettek szerint.

⁽²⁾ Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

⁽³⁾ Ha szükséges, a gyártó cég választása bizonyos rendszerelemekre korlátozódhat. Ilyen esetben a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemhez szükséges hitelesítési eljárást az ÁME (vagy annak melléklete) határozza meg.

- 5.2.4. Az elfogadott tételek esetében a bejelentett szervezetnek az elvégzett próbákkal kapcsolatban írásos megfelelőségi igazolást kell kiállítania. A tételben szereplő összes kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem forgalomba hozható azon mintadarabok kivételével, amelyeket nem találtak megfelelőnek.
- 5.2.5. Ha a tételt elutasítják, a bejelentett szervezet vagy az illetékes hatóság megfelelő intézkedéseket hoz a tétel forgalomba hozatalának megakadályozására. A tételek gyakori elutasítása esetén a bejelentett szervezet felfüggeszti a statisztikai hitelesítés alkalmazását.
6. A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője kiállítja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó EK-megfelelőségi nyilatkozatot.

E nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 2001/16/EK irányelv IV. mellékletének (3) bekezdésében és 13. cikkének (3) bekezdésében rögzített adatokat. Az EK-megfelelőségi nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (2001/16/EK irányelv és más, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó irányelvek),
- a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.),
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárás (modul) leírása,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek,
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárásba bevont bejelentett szervezet(ek) neve és címe, valamint a tanúsítványok dátuma azok érvényességi idejével és feltételeivel együtt,
- hivatkozás ezen és minden egyéb vonatkozó ÁME-re és adott esetben az európai előírásokra,
- a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró azonosító adatai.

A hivatkozott tanúsítvány az 5. pontban említett megfelelőségi tanúsítvány. A gyártó cégnek, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselőjének igazolnia kell, hogy kérésre rendelkezésre tudja bocsátani a bejelentett szervezet megfelelőségi tanúsítványait.

7. A gyártó cég, illetve meghatalmazott képviselője megőrzi az EK-megfelelőségi nyilatkozat és a műszaki dokumentáció egy példányát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig.

Amennyiben sem a gyártó cég, sem pedig meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

8. Amennyiben az ÁME az EK-megfelelőségi nyilatkozat mellett EK-alkalmazhatósági nyilatkozat kiadását is előírja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozóan, ezt a nyilatkozatot a gyártó általi kibocsátást követően csatolni kell az V. modul feltételei szerint.

F.2.3. B. modul: Típusvizsgálat

1. Ez a modul az eljárásnak azt a részét írja le, amelynek során a bejelentett szervezet megállapítja és igazolja, hogy a tervezett gyártásra jellemző mintapéldány megfelel az ÁME rá vonatkozó rendelkezéseinek.
2. Az EK-típusvizsgálatra vonatkozó kérelmet a gyártó cégnek vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének kell benyújtania.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a gyártó cég neve és címe, illetve ha a kérelmet a meghatalmazott képviselő nyújtja be, akkor az ő neve és címe,
- írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet,
- a 3. pontban ismertetett műszaki dokumentáció.

A kérelmező a bejelentett szervezet rendelkezésére bocsát egy, a tervezett gyártás szempontjából reprezentatív mintát (a továbbiakban „típus”). A típus lefedheti a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem több változatát is, feltéve, ha a változatok közötti különbségek nem érintik az ÁME rendelkezéseit.

A bejelentett szervezet további mintákat kérhet, ha ezt a vizsgálati program elvégzéséhez szükségesnek tartja.

Ha a típusvizsgálati eljárás során nem igénylik típusesztek végrehajtását, és a műszaki dokumentáció elégséges módon meghatározza a típust (a 3. pontban leírtak alapján), a bejelentett szervezet hozzájárul ahhoz, hogy nem bocsátanak rendelkezésére mintákat.

3. A műszaki dokumentációnak lehetővé kell tennie annak értékelését, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel-e az ÁME követelményeinek. Tartalmaznia kell, az értékeléshez szükséges mértékben, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezésére, gyártására, karbantartására és üzemeltetésére vonatkozó előírásokat.

A műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

- általános típusleírás,
- tervdrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, áramkörök stb.,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezési és gyártási adatainak, karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem rendszerkörnyezetbe való integrációjának feltételei (alegység, szerkezeti egység, alrendszer) és a kapcsolódási pontokra vonatkozó szükséges feltételek,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem használati és karbantartási feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
- műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat⁽⁴⁾ a vonatkozó rendelkezésekkel együtt, amelyeket teljes mértékben vagy részben alkalmaztak,
- az ÁME követelményeinek teljesítése érdekében alkalmazott megoldások leírása, ha nem alkalmazták teljes mértékben az európai előírásokat,
- az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei,
- tesztjelentések.

4. A bejelentett szervezet:

- 4.1. megvizsgálja a műszaki dokumentációt,
- 4.2. ellenőrzi, hogy a tesztekhez igényelt mintá(ka)t a műszaki dokumentációnak megfelelően gyártották-e, valamint típusvizsgálatokat végez, vagy végeztet el az ÁME, illetve a vonatkozó európai előírások rendelkezéseivel összhangban,
- 4.3. amennyiben az ÁME a terv felülvizsgálatát írja elő, végrehajtja a tervezési módszerek, eszközök és eredmények vizsgálatát, és ez alapján értékeli, hogy a tervezési folyamat végén képesek-e eleget tenni a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó megfeleléségi követelményeknek,

⁽⁴⁾ Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

- 4.4. amennyiben az ÁME a gyártási folyamat felülvizsgálatát írja elő, elvégzi a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártásához tervezett gyártási folyamat vizsgálatát, és ez alapján értékeli, hogy az alkalmas-e a termék megfelelőségének biztosítására, illetve ellenőrzi a gyártó által a tervezési folyamat befejezésekor végzett felülvizsgálatot,
 - 4.5. azonosítja az ÁME és az európai előírások vonatkozó rendelkezései szerint, illetve az európai előírások vonatkozó rendelkezéseinek alkalmazása nélkül tervezett elemeket,
 - 4.6. elvégzi vagy elvégezteti a megfelelő vizsgálatokat és a szükséges tesztek a 4.2., 4.3. és 4.4. pont rendelkezései értelmében annak megállapítása érdekében, hogy amennyiben a gyártó a megfelelő európai előírások alkalmazását választotta, ezeket valóban alkalmazta-e,
 - 4.7. elvégzi vagy elvégezteti a megfelelő vizsgálatokat és a szükséges tesztek a 4.2., 4.3. és 4.4. pont rendelkezései értelmében annak megállapítása érdekében, hogy ahol nem alkalmazták a vonatkozó európai előírásokat, a gyártó által alkalmazott megoldások megfelelnek-e az ÁME követelményeinek,
 - 4.8. megállapodik a kérelmezővel arról, hogy hol végzik el a vizsgálatokat és a szükséges tesztek.
5. Amennyiben a típus megfelel az ÁME-nek, a bejelentett szervezet típusvizsgálati tanúsítványt ad ki a kérelmezőnek. A tanúsítvány tartalmazza a gyártó nevét és címét, a vizsgálat következtetéseit, az érvényességének feltételeit és a jóváhagyott típus azonosításához szükséges adatokat.

Az érvényességi idő nem lehet hosszabb 5 évnél.

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

Ha a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője által igényelt típusvizsgálati tanúsítvány kiadását elutasítják, a bejelentett szervezetnek részletesen közölnie kell az elutasítás okát.

Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.

6. A kérelmező köteles tájékoztatni a típusvizsgálati tanúsítvánnyal kapcsolatos műszaki dokumentációt megőrző bejelentett szervezetet a jóváhagyott termék minden olyan módosításáról, amely érintheti az ÁME követelményeinek való megfelelést vagy a termék előírt használati körülményeit. Ilyen esetekben a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre további jóváhagyás szükséges attól a bejelentett szervezettől, amely az EK-típusvizsgálati tanúsítványt kibocsátotta. Ilyen esetben a bejelentett szervezet csak a módosításokra vonatkozó és azokhoz szükséges vizsgálatokat és tesztek végzi el. Ez a további jóváhagyás az eredeti típusvizsgálati tanúsítvány kiegészítéseként, illetve a régi tanúsítvány visszavonását követően új tanúsítvány kiállításával adható meg.
7. Ha nem történt a 6. pont szerinti módosítás, a lejáró tanúsítvány érvényességét egy újabb érvényességi időtartamra meg lehet hosszabbítani. A kérelmező ezt a meghosszabbítást annak írásos megerősítésével kérelmezi, hogy nem hajtottak végre ilyen módosításokat, a bejelentett szervezet pedig az 5. pont szerint egy további érvényességi időtartamra vonatkozó meghosszabbítást állít ki, amennyiben annak nincs akadálya. Ez az eljárás megismételhető.
8. Valamennyi bejelentett szervezet közli a többi bejelentett szervezettel a kiadott, visszavont vagy elutasított típusvizsgálati tanúsítványokkal és kiegészítésekkel kapcsolatos információkat.
9. A többi bejelentett szervezet kérésre másolatokat kap a kiadott típusvizsgálati tanúsítványokról, illetve azok kiegészítéseiről. A tanúsítványok mellékleteit (lásd az 5. bekezdést) a többi bejelentett szervezet rendelkezésére kell bocsátani.
10. A gyártó cégnek, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselőjének a műszaki dokumentációval együtt meg kell őriznie a típusvizsgálati tanúsítványok és azok kiegészítéseinek másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig. Amennyiben sem a gyártó, sem pedig meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

F.2.4. C. modul: Típusnak való megfelelés

1. E modul az eljárás azon részét írja le, amelynek során a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője biztosítja és kijelenti, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak, valamint az ÁME vonatkozó követelményeinek.

2. A gyártó minden szükséges intézkedést megtesz annak érdekében, hogy a gyártási folyamat biztosítsa valamennyi gyártott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemnek az EK-típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak, valamint az ÁME vonatkozó követelményeinek való megfelelését.
3. A gyártó cég, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselője EK-megfelelési nyilatkozatot állít ki a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozóan.

A nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 2001/16/EK irányelv IV. mellékletének (3) bekezdésében és 13. cikkének (3) bekezdésében előírt adatokat. Az EK-megfelelési nyilatkozatot és kísérő dokumentumait dátummal és aláírással kell ellátni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (2001/16/EK irányelv és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó egyéb irányelvek),
 - a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is),
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.),
 - a megfelelés igazolására végrehajtott eljárás (modul) leírása,
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek,
 - a típusvizsgálati megfelelésre vonatkozó eljárásba bevont bejelentett szervezet(ek) neve és címe, valamint az EK-típusvizsgálati tanúsítvány (és annak kiegészítéseinek) dátuma a tanúsítvány érvényességi idejével és feltételeivel együtt,
 - hivatkozás az ÁME-ra és bármely más vonatkozó ÁME-ra, illetve adott esetben hivatkozás az európai előírásokra ⁽⁵⁾,
 - a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró azonosító adatai.
4. A gyártó cégnek, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselőjének meg kell őriznie az EK-megfelelési nyilatkozat másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig.

Amennyiben sem a gyártó, sem pedig a meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

5. Ha az EK-megfelelési nyilatkozat mellett a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemhez az ÁME előírja az EK-alkalmazhatósági nyilatkozat megszerzését is, e nyilatkozatot az V. modul feltételei alapján a gyártó általi kibocsátást követően csatolni kell.

F.2.5. D. modul: Gyártási minőségirányítási rendszer

1. E modul az eljárás azon részét írja le, amelynek során a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője, aki teljesíti a 2. pontban leírt kötelezettségeket, biztosítja és kijelenti, hogy az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak, valamint az ÁME vonatkozó követelményeinek.
2. A gyártó cég jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtet a gyártásra, a végső termékellenőrzésre és a tesztelésre vonatkozóan a 3. pont előírásai alapján, és ugyanezen pont rendelkezései értelmében ellenőrzés alá veti magát. 4.
3. Minőségirányítási rendszer

⁽⁵⁾ Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

- 3.1. A gyártó kérelmezi az általa választott bejelentett szervezetnél minőségirányítási rendszere vizsgálatát az érintett kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a tervezett kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre jellemző termék kategória lényeges adatai,
- a minőségirányítási rendszerre vonatkozó dokumentáció,
- a jóváhagyott típus műszaki dokumentációjának és a B. modul típusvizsgálati eljárásának befejezése után kibocsátott típusvizsgálati tanúsítvány másolata,
- írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet.

- 3.2. A minőségirányítási rendszernek biztosítania kell, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelnek a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak, valamint az ÁME rájuk vonatkozó követelményeinek. A gyártó által elfogadott elemeket, követelményeket és rendelkezéseket módszeresen és rendszerezetten, írásos szabályok, eljárások és utasítások formájában dokumentálni kell. A minőségirányítási rendszer dokumentációjának lehetővé kell tennie a minőségbiztosítási programok, tervek, kézikönyvek és jegyzőkönyvek következetes értelmezését.

Megfelelő leírást kell tartalmaznia különösen a következőkre vonatkozóan:

- minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés,
- a vezetés felelősségi körei és hatáskörei a termékminőséggel kapcsolatban,
- az alkalmazandó gyártási, minőségellenőrzési és minőségirányítási technikák, folyamatok és módszeres intézkedések,
- a gyártás közben és azt követően elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága,
- minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítéséről szóló jelentések stb.,
- az előírt termékminőség elérését, valamint a minőségirányítási rendszer hatékony üzemeltetését célzó ellenőrzés eszközei.

- 3.3. A bejelentett szervezet a minőségirányítási rendszer vizsgálata alapján megállapítja, hogy az megfelel-e a 3.2. pontban rögzített követelményeknek. Feltételezi a követelményeknek való megfelelést, ha a gyártó olyan EN/ISO 9001–2000 minőségbiztosítási rendszert valósít meg a gyártás, a végtermék-ellenőrzés és a tesztelés területén, amely figyelembe veszi annak a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemnek a konkrét jellemzőit, amelyre vonatkozóan a minőségbiztosítási rendszert megvalósították.

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

A felülvizsgálatnak kifejezetten arra a termék kategóriára kell vonatkoznia, amely a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre jellemző. Az ellenőrzést végző csoport legalább egy tagjának tapasztalattal kell rendelkeznie az érintett termék technológiai vizsgálatában. Az értékelési eljárásnak tartalmaznia kell a gyártó üzemében végzett helyszíni vizsgálatot.

A határozatról értesíteni kell a gyártó céget. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

- 3.4. A gyártó vállalja a jóváhagyás szerinti minőségirányítási rendszer üzemeltetéséből eredő kötelezettségek teljesítését, és azt, hogy a rendszert oly módon tartja fenn, hogy az továbbra is megfelelő és hatékony maradjon.

A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője tájékoztatja a minőségirányítási rendszert jóváhagyó bejelentett szervezetet a minőségirányítási rendszert érintő módosítási szándékáról.

A bejelentett szervezet értékeli a javasolt módosításokat, és eldönti, hogy a módosított minőségirányítási rendszer továbbra is elegendő tesz-e a 3.2. pont követelményeinek, vagy újbóli értékelésre van szükség.

A döntéséről értesíti a gyártó céget. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

4. A minőségirányítási rendszer felügyelete a bejelentett szervezet felelőssége alatt
- 4.1. A felügyelet célja annak biztosítása, hogy a gyártó megfelelő módon teljesítse a jóváhagyott minőségirányítási rendszerből adódó kötelezettségeit.
- 4.2. A gyártó lehetővé teszi, hogy a bejelentett szervezet ellenőrzés céljából belépessen a gyártási, ellenőrzési, tesztelési és tárolási helyekre, és rendelkezésére bocsát minden szükséges információt, különös tekintettel a következőkre:

- a minőségirányítási rendszer dokumentációja,
- minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képzéséről szóló jelentések stb.,

- 4.3. A bejelentett szervezet időszakos ellenőrzéseket hajt végre annak igazolása érdekében, hogy a gyártó fenntartja és alkalmazza a minőségirányítási rendszert, és ellenőrzési jelentést készít a gyártó cég részére.

Az ellenőrzéseket legalább évente egyszer elvégzik.

Ha a gyártó tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi az ellenőrzés során.

- 4.4. Továbbá a bejelentett szervezet szűrőpróbaszerű bejárásokat is tehet a gyártó cégnél. A bejárások alkalmával a bejelentett szervezet, ha szükséges, tesztekot végezhet, illetve végeztethet el annak ellenőrzésére, hogy a minőségirányítási rendszer megfelelően működik. A bejelentett szervezet bejárásit jelentést, illetve teszt végrehajtása esetén tesztjelentést készít a gyártó cég részére.
5. Valamennyi bejelentett szervezet közli a többi bejelentett szervezettel a minőségirányítási rendszerre vonatkozóan kiadott, visszavont vagy elutasított jóváhagyásokkal kapcsolatos adatokat.

A többi bejelentett szervezet kérésre másolatokat kaphat a minőségirányítási rendszerhez kiadott jóváhagyásokról.

6. A gyártónak az utolsó termék gyártásától számított 10 évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé kell tennie az alábbiakat:

- a 3.1. pont második bekezdésében hivatkozott dokumentáció,
- a 3.4. pont második bekezdésében hivatkozott módosítás,
- a bejelentett szervezetnek a 3.4., 4.3. és 4.4. pont utolsó bekezdésében említett határozatai és jelentései.

7. A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője kiállítja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó EK-megfelelőségi nyilatkozatot.

E nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 2001/16/EK irányelv IV. mellékletének (3) bekezdésében és 13. cikkének (3) bekezdésében rögzített adatokat. Az EK-megfelelőségi nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (2001/16/EK irányelv és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó egyéb irányelvek),
- a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.),
- a megfelelésig igazolására végrehajtott eljárás (modul) leírása,

- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek,
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárásba bevont bejelentett szervezet(ek) neve és címe, valamint a tanúsítványok dátuma azok érvényességi idejével és feltételeivel együtt,
- hivatkozás az ÁME-ra és bármely más vonatkozó ÁME-ra, illetve adott esetben hivatkozás az európai előírásokra ⁽⁶⁾,
- a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró azonosító adatai.

A hivatkozott tanúsítványok a következők:

- a minőségirányítási rendszer jóváhagyása a 3. pont rendelkezései szerint,
 - a típusvizsgálati tanúsítvány és annak kiegészítései,
8. A gyártó cégnek, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselőjének meg kell őriznie az EK-megfelelőségi nyilatkozat másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem gyártását követő 10 évig.

Amennyiben sem a gyártó, sem pedig a meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremet.

9. Amennyiben az ÁME a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremmel kapcsolatban az EK-megfelelőségi nyilatkozaton kívül egy EK-alkalmazhatósági nyilatkozatot is előír, akkor ezt a nyilatkozatot ki kell egészíteni, miután a gyártó az V. modul feltételei alapján kiállította azt.

F.2.6. F. modul: TermékHITELESÍTÉS

1. E modul azt az eljárást írja le, amelynek során a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője ellenőrzi és tanúsítja, hogy az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem, amelyre a 3. pontban leírt rendelkezések érvényesek, megfelel az EK-típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak, valamint az ÁME vonatkozó követelményeinek.
2. A gyártónak minden szükséges intézkedést meg kell tennie annak érdekében, hogy a gyártási folyamat biztosítsa a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremek típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak való megfelelőségét, valamint az ÁME vonatkozó követelményeinek teljesítését.
3. A bejelentett szervezet elvégzi a megfelelő vizsgálatokat és tesztek annak ellenőrzése érdekében, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem megfelel-e az EK-típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek. A gyártó ⁽⁷⁾ eldöntheti, hogy a 4. pont rendelkezései értelmében megvizsgálja és teszteli az összes kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremet, vagy statisztikai alapon végzi el a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremek vizsgálatát és tesztelését az 5. pontban leírtak szerint.
4. *Hitelesítés az összes kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem vizsgálata és tesztelése alapján*
 - 4.1. Minden egyes terméket önállóan meg kell vizsgálni, és el kell végezni a megfelelő tesztek annak ellenőrzése érdekében, hogy a termék megfelel-e a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak, valamint az ÁME vonatkozó követelményeinek. Ha az ÁME (vagy egy, az ÁME-ben idézett európai szabvány) nem írja elő valamelyik tesztet, a vonatkozó európai előírások ⁽⁸⁾ vagy egyenértékű tesztek alkalmazandók.
 - 4.2. A bejelentett szervezet a jóváhagyott termékekhez írásos megfelelőségi tanúsítványt állít ki az elvégzett tesztekre vonatkozóan.
 - 4.3. A gyártó vagy meghatalmazott képviselője biztosítja, hogy kérésre rendelkezésre tudja bocsátani a bejelentett szervezet megfelelőségi tanúsítványait.

⁽⁶⁾ Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

⁽⁷⁾ A gyártó választását bizonyos ÁME-k korlátozhatják.

⁽⁸⁾ Az európai előírás fogalom meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

5. *Statisztikai hitelesítés*
- 5.1. A gyártónak egységes tételek formájában kell bemutatnia a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemait, és meg kell hoznia minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy a gyártási folyamat biztosítsa a gyártott tételek egységességét.
- 5.2. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő valamennyi rendszerelemet az ellenőrzés céljából egységes tételek formájában rendelkezésre kell bocsátania. Minden tételből véletlenszerű mintát kell venni. A mintában szereplő kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket egyenként meg kell vizsgálni, és el kell végezni a megfelelő tesztek annak biztosítására, hogy a termék megfelel a típusvizsgálatban leírt típusnak és az ÁME vonatkozó követelményeinek, valamint ezek alapján állapítható meg a tétel elfogadása vagy elutasítása. Ha az ÁME (vagy egy, az ÁME-ben idézett európai szabvány) nem írja elő valamelyik tesztet, a vonatkozó európai előírások vagy egyenértékű tesztek alkalmazandók.
- 5.3. A statisztikai eljárás során a vizsgálandó jellemzőktől függő megfelelő elemeket kell használni (statisztikai módszer, mintavételi terv stb.), az ÁME-ben rögzítettek szerint.
- 5.4. Elfogadott tételek esetén a bejelentett szervezet kiállítja az írásos megfelelőségi tanúsítványt az elvégzett tesztekre vonatkozóan. A tételben szereplő összes kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem forgalomba hozható azon mintadarabok kivételével, amelyeket nem találtak megfelelőnek.
- Ha a tételt elutasítják, a bejelentett szervezet vagy az illetékes hatóság megfelelő intézkedéseket tesz a tétel forgalomba hozatalának megakadályozására. A tételek gyakori elutasítása esetén a bejelentett szervezet felfüggeszti a statisztikai hitelesítés alkalmazását.
- 5.5. A gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője biztosítja, hogy kérésre rendelkezésre tudja bocsátani a bejelentett szervezet által kiállított megfelelőségi tanúsítványokat.
6. A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője kiállítja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó EK-megfelelőségi nyilatkozatot.

E nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 2001/16/EK irányelv IV. mellékletének (3) bekezdésében és 13. cikkének (3) bekezdésében rögzített adatokat. Az EK-megfelelőségi nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (2001/16/EK irányelv és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó egyéb irányelvek),
- a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.),
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárás (modul) leírása,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek,
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárásba bevont bejelentett szervezet(ek) neve és címe, valamint a tanúsítványok dátuma azok érvényességi idejével és feltételeivel együtt,
- hivatkozás ezen és minden egyéb vonatkozó ÁME-re és adott esetben az európai előírásokra,
- a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró azonosító adatai.

A hivatkozott tanúsítványok a következők:

- a típusvizsgálati tanúsítvány és annak kiegészítései,
- megfelelőségi tanúsítvány a 4. vagy az 5. pontban leírtak szerint.

7. A gyártó cégnek, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselőjének meg kell őriznie az EK-megfelelőségi nyilatkozat másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig.

Amennyiben sem a gyártó, sem pedig a meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

8. Amennyiben az ÁME a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerellel kapcsolatban az EK-megfelelőségi nyilatkozaton kívül egy EK-alkalmazhatósági nyilatkozatot is előír, akkor ezt a nyilatkozatot ki kell egészíteni, miután a gyártó az V. modul feltételei alapján kiállította azt.

F.2.7. H1. modul: Teljes minőségirányítási rendszer

1. E modul leírja azt az eljárást, amelynek során a gyártó cég vagy annak meghatalmazott közösségbeli képviselője, aki teljesíti a 2. pontban rögzített kötelezettségeket, biztosítja és kijelenti, hogy az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel az ÁME rá vonatkozó követelményeinek.
2. A gyártó cég jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtet a tervezésre, a gyártásra, a végső termékellenőrzésre és a tesztelésre vonatkozóan a 3. pont előírásai alapján, és ugyanezen pont rendelkezései értelmében ellenőrzés alá veti magát. 4.

3. Minőségirányítási rendszer

- 3.1. A gyártó kérelmezi az általa választott bejelentett szervezetnél minőségirányítási rendszere vizsgálatát az érintett kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a tervezett kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre jellemző termékkategória adatai,
- a minőségirányítási rendszer dokumentációja,
- írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet.

- 3.2. A minőségirányítási rendszernek biztosítania kell a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelelőségét az ÁME vonatkozó követelményeinek. A gyártó által elfogadott elemeket, követelményeket és rendelkezéseket módszeresen és rendszerezetten, írásos szabályok, eljárások és utasítások formájában dokumentálni kell. A minőségirányítási rendszer dokumentációjának biztosítania kell a minőségpolitikák és a minőségügyi eljárások – így például a minőségügyi programok, tervek, kézikönyvek és feljegyzések – általános megértését.

Megfelelő leírást kell tartalmaznia különösen a következőkre vonatkozóan:

- minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés,
- a vezetőség felelősségi körei és hatáskörei a tervezéssel és a termékminőséggel kapcsolatban,
- az alkalmazandó műszaki tervezési előírások, ideértve az európai előírásokat ⁽⁹⁾, és amennyiben az európai előírásokat nem alkalmazzák teljes egészében, azok az eszközök, amelyek biztosítják, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfeleljen az ÁME követelményeinek,
- a tervezés ellenőrzési és hitelesítési technikái, folyamatai és módszeres intézkedései, amelyeket a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemek tervezésénél használnak, a megfelelő termékkategóriára vonatkozóan,
- az alkalmazandó gyártási, minőségellenőrzési és minőségirányítási technikák, folyamatok és módszeres intézkedések,
- a gyártás közben és azt követően elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága,

⁽⁹⁾ Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

- minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képzéséről szóló jelentések stb.,
- az előírt tervezési és termékminőség elérését, valamint a minőségirányítási rendszer hatékony üzemeltetését célzó ellenőrzés eszközei.

A minőségügyi politikáknak és eljárásoknak különösen tartalmazniuk kell a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremlek különböző jellemzőire és teljesítményére vonatkozó értékelési fázisokat, például a tervezés és a gyártási folyamat felülvizsgálatát, valamint a típuseszteket, az ÁME rendelkezései értelmében.

- 3.3. A bejelentett szervezet a minőségirányítási rendszer értékelése alapján megállapítja, hogy az megfelel-e a 3.2. pontban rögzített követelményeknek. Feltételezi a követelményeknek való megfelelést, ha a gyártó olyan EN/ISO 9001–2000 minőségbiztosítási rendszert valósít meg a tervezés, a gyártás, a végtermék-ellenőrzés és a tesztelés területén, amely figyelembe veszi annak a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremleknek a konkrét jellemzőit, amelyre vonatkozóan a minőségbiztosítási rendszert megvalósították.

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

A felülvizsgálatnak kifejezetten arra a termék kategóriára kell vonatkoznia, amely a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremlekre jellemző. Az ellenőrzést végző csoport legalább egy tagjának tapasztalattal kell rendelkeznie az érintett termék technológiai vizsgálatában. Az értékelési eljárásnak tartalmaznia kell a gyártó üzemében végzett helyszíni ellenőrzést.

A határozatról értesíteni kell a gyártó céget. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

- 3.4. A gyártó vállalja a jóváhagyás szerinti minőségirányítási rendszer üzemeltetéséből eredő kötelezettségek teljesítését, és azt, hogy a rendszert oly módon tartja fenn, hogy az továbbra is megfelelő és hatékony maradjon.

A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője tájékoztatja a minőségirányítási rendszert jóváhagyó bejelentett szervezetet a minőségirányítási rendszert érintő módosítási szándékáról.

A bejelentett szervezet értékeli a javasolt módosításokat, és eldönti, hogy a módosított minőségirányítási rendszer továbbra is elegendő-e a 3.2. pont követelményeinek, vagy újbóli értékelésre van szükség.

A döntéséről értesíti a gyártó céget. Az értesítés tartalmazza az értékelés végkövetkeztetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

4. A minőségirányítási rendszer felügyelete a bejelentett szervezet felelőssége alatt

- 4.1. A felügyelet célja annak biztosítása, hogy a gyártó megfelelő módon teljesítse a jóváhagyott minőségirányítási rendszerből adódó kötelezettségeit.

- 4.2. A gyártónak lehetővé kell tennie, hogy a bejelentett szervezet ellenőrzés céljából bejusson a tervezés, a gyártás, az ellenőrzés, a próbák és a raktározás helyszíneire, és a rendelkezésére kell bocsátania a szükséges információkat, különösen a következőket:

- a minőségirányítási rendszer dokumentációja,
- a minőségirányítási rendszer tervezési részében előírt minőségügyi feljegyzések, például elemzések, számítások, tesztek stb. eredményei,
- a minőségirányítási rendszer gyártásra vonatkozó részében előírt minőségügyi feljegyzések, köztük vizsgálati jelentések és tesztelési adatok, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képzésére vonatkozó jelentések stb.

- 4.3. A bejelentett szervezet időszakos ellenőrzéseket hajt végre annak igazolására, hogy a gyártó fenntartja és alkalmazza a minőségirányítási rendszert, és ellenőrzési jelentést készít a gyártó cég részére. Ha a gyártó tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi az ellenőrzés során.

Az ellenőrzéseket legalább évente egyszer elvégzik.

- 4.4. Továbbá a bejelentett szervezet előre be nem jelentett ellenőrzéseket végezhet a gyártónál. A bejárások alkalmával a bejelentett szervezet, ha szükséges, teszteseteket végezhet, illetve végezteshet el annak ellenőrzése érdekében, hogy a minőségirányítási rendszer megfelelően működik-e. A bejelentett szervezet ellenőrzési jelentést, illetve teszt végrehajtása esetén tesztjelentést készít a gyártó cég részére.

5. A gyártónak az utolsó termék gyártásától számított 10 évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé kell tennie az alábbiakat:
- a 3.1. pont második albekezdésének második francia bekezdésében említett dokumentáció,
 - a 3.4. pont második albekezdésében hivatkozott módosítás,
 - a bejelentett szervezetnek a 3.4., 4.3. és 4.4. pont utolsó albekezdésében említett határozatai és jelentései.
6. Valamennyi bejelentett szervezet köteles közölni a többi bejelentett szervezettel a minőségirányítási rendszere vonatkozóan kiadott, visszavont vagy elutasított jóváhagyásokkal kapcsolatos adatokat.
- A többi bejelentett szervezet kérésre másolatokat kaphat a minőségirányítási rendszerhez kiadott jóváhagyásokról és kiegészítő jóváhagyásokról.
7. A gyártó cég, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselője kiállítja az EK-megfelelőségi nyilatkozatot a kölcsönös átjárhatóságot biztosító rendszeremre vonatkozóan.

E nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 2001/16/EK irányelv IV. mellékletének (3) bekezdésében és 13. cikkének (3) bekezdésében rögzített adatokat. Az EK-megfelelőségi nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (2001/16/EK irányelv és más, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremre vonatkozó irányelvek),
- a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem leírása (márka, típus stb.),
- a megfelelés igazolására végrehajtott eljárás (modul) leírása,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek,
- a megfelelés igazolására végrehajtott eljárásba bevont bejelentett szervezet(ek) neve és címe, valamint a tanúsítványok dátuma azok érvényességi idejével és feltételeivel együtt,
- hivatkozás ezen és minden egyéb vonatkozó ÁME-re és adott esetben az európai előírásokra,
- a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró azonosító adatai.

A hivatkozott tanúsítvány a következő:

- a minőségirányítási rendszer jóváhagyásai a 3. pont rendelkezései szerint.

8. A gyártó cégnek, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselőjének meg kell őriznie az EK-megfelelőségi nyilatkozat másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem gyártását követő 10 évig.

Amennyiben sem a gyártó, sem pedig a meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremet.

9. Amennyiben az ÁME a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremmel kapcsolatban az EK-megfelelőségi nyilatkozaton kívül egy EK-alkalmazhatósági nyilatkozatot is előír, akkor ezt a nyilatkozatot ki kell egészíteni, miután a gyártó az V. modul feltételei alapján kiállította azt.

F.2.8. H2. modul: Teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal

1. E modul leírja azt az eljárást, amelynek során a bejelentett szervezet végrehajtja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem tervének vizsgálatát, és a gyártó vagy annak meghatalmazott közösségi képviselője, aki teljesíti a 2. pontban rögzített kötelezettségeket, biztosítja és kijelenti, hogy az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem megfelel az ÁME rá vonatkozó követelményeinek.
2. A gyártó cég jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtet a tervezésre, a gyártásra, a végső termékellenőrzésre és a tesztelésre vonatkozóan a 3. pont előírásai alapján, és ugyanezen pont rendelkezései értelmében ellenőrzés alá veti magát.
3. *Minőségirányítási rendszer*
- 3.1. A gyártónak kérelmeznie kell az általa választott bejelentett szervezetnél minőségirányítási rendszere vizsgálatát az adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremre vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a tervezett kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremre jellemző termékkategória adatai,
 - a minőségirányítási rendszer dokumentációja,
 - írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet.
- 3.2. A minőségirányítási rendszernek biztosítania kell a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem megfelelőségét az ÁME vonatkozó követelményeinek. A gyártó által elfogadott elemeket, követelményeket és rendelkezéseket módszeresen és rendszeresen, írásos szabályok, eljárások és utasítások formájában dokumentálni kell. A minőségirányítási rendszer dokumentációjának biztosítania kell a minőségpolitikák és a minőségügyi eljárások – így például a minőségügyi programok, tervek, kézikönyvek és feljegyzések – általános megértését.

Megfelelő leírást kell tartalmaznia különösen a következőkre vonatkozóan:

- minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés,
- a vezetőség felelősségi körei és hatáskörei a tervezéssel és a termékminőséggel kapcsolatban,
- az alkalmazandó műszaki tervezési előírások, ideértve az európai előírásokat⁽¹⁰⁾, és amennyiben az európai előírásokat nem alkalmazzák teljes egészében, azok az eszközök, amelyek biztosítják, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem megfeleljen az ÁME követelményeinek,
- a tervezés ellenőrzési és hitelesítési technikái, folyamatai és módszeres intézkedései, amelyeket a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem tervezésénél használnak, a megfelelő termékkategóriára vonatkozóan,
- az alkalmazandó gyártási, minőségellenőrzési és minőségirányítási technikák, folyamatok és módszeres intézkedések,
- a gyártás közben és azt követően elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága,
- minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képzéséről szóló jelentések stb.,
- az előírt tervezési és termékminőség elérését, valamint a minőségirányítási rendszer hatékony üzemeltetését célzó ellenőrzés eszközei.

A minőségügyi politikáknak és eljárásoknak különösen tartalmazniuk kell a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem különböző jellemzőire és teljesítményére vonatkozó értékelési fázisokat, például a tervezés és a gyártási folyamatok felülvizsgálatát, valamint a típuseszteket, az ÁME rendelkezései értelmében.

⁽¹⁰⁾ Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

- 3.3. A bejelentett szervezet a minőségirányítási rendszer értékelése alapján megállapítja, hogy az megfelel-e a 3.2. pontban rögzített követelményeknek. Feltételezi a követelményeknek való megfelelést, ha a gyártó olyan EN/ISO 9001–2000 minőségbiztosítási rendszert valósít meg a tervezés, a gyártás, a végtermék-ellenőrzés és a tesztelés területén, amely figyelembe veszi annak a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemnek a konkrét jellemzőit, amelyre vonatkozóan a minőségbiztosítási rendszert megvalósították.

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

A felülvizsgálatnak kifejezetten arra a termék kategóriára kell vonatkoznia, amely a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre jellemző. Az ellenőrzést végző csoport legalább egy tagjának tapasztalattal kell rendelkeznie az érintett termék technológiai vizsgálatában. Az értékelési eljárásnak tartalmaznia kell a gyártó üzemében végzett helyszíni ellenőrzést.

A határozatról értesíteni kell a gyártó céget. Az értesítés tartalmazza az ellenőrzés végkövetkeztetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

- 3.4. A gyártó vállalja a jóváhagyás szerinti minőségirányítási rendszer üzemeltetéséből eredő kötelezettségek teljesítését, és azt, hogy a rendszert oly módon tartja fenn, hogy az továbbra is megfelelő és hatékony maradjon.

A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője tájékoztatja a minőségirányítási rendszert jóváhagyó bejelentett szervezetet a minőségirányítási rendszert érintő módosítási szándékáról.

A bejelentett szervezet értékeli a javasolt módosításokat, és eldönti, hogy a módosított minőségirányítási rendszer továbbra is elegendő tesz-e a 3.2. pont követelményeinek, vagy újbóli értékelésre van szükség.

A döntéséről értesíti a gyártó céget. Az értesítés tartalmazza az értékelés végkövetkeztetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

4. *A minőségirányítási rendszer felügyelete a bejelentett szervezet felelőssége alatt*

- 4.1. A felügyelet célja annak biztosítása, hogy a gyártó megfelelő módon teljesítse a jóváhagyott minőségirányítási rendszerből adódó kötelezettségeit.

- 4.2. A gyártónak lehetővé kell tennie, hogy a bejelentett szervezet ellenőrzés céljából belépessen a tervezési, gyártási, ellenőrzési, tesztelési és tárolási helyekre, és rendelkezésére kell bocsátania minden szükséges alábbi információt:

- a minőségirányítási rendszer dokumentációja,
- a minőségirányítási rendszer tervezési részében előírt minőségügyi feljegyzések, például elemzések, számítások, tesztek stb. eredményei,
- a minőségirányítási rendszer gyártásra vonatkozó részében előírt minőségügyi feljegyzések, köztük vizsgálati jelentések és tesztelési adatok, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítésére vonatkozó jelentések stb.

- 4.3. A bejelentett szervezet időszakos ellenőrzéseket hajt végre annak igazolására, hogy a gyártó fenntartja és alkalmazza a minőségirányítási rendszert, és ellenőrzési jelentést készít a gyártó cég részére. Ha a gyártó tanúsított minőségirányítási rendszert működtet, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi az ellenőrzés során.

Az ellenőrzéseket legalább évente egyszer elvégzik.

- 4.4. Továbbá a bejelentett szervezet előre be nem jelentett ellenőrzéseket végezhet a gyártónál. A bejárások alkalmával a bejelentett szervezet, ha szükséges, tesztek végezhet, illetve végeztethet el annak ellenőrzése érdekében, hogy a minőségirányítási rendszer megfelelően működik-e. A bejelentett szervezet ellenőrzési jelentést, illetve teszt végrehajtása esetén tesztjelentést készít a gyártó cég részére.

5. A gyártónak az utolsó termék gyártásától számított 10 évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé kell tennie az alábbiakat:

- a 3.1. pont második albekezdésének második francia bekezdésében említett dokumentáció,
- a 3.4. pont második albekezdésében hivatkozott módosítás,
- a bejelentett szervezetnek a 3.4., 4.3. és 4.4. pont utolsó albekezdésében említett határozatait és jelentéseit.

6. *Tervvizsgálat*

- 6.1. A gyártó kérelmezi az általa választott bejelentett szervezetnél a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem tervezésére vonatkozó vizsgálatot.
- 6.2. A kérelemnek lehetővé kell tennie a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem tervezésének, gyártásának, karbantartásának és üzemeltetésének megértését, és az ÁME követelményeinek való megfelelés értékelését.

A következőket tartalmazza:

- általános típusleírás,
 - a műszaki tervezési előírások, ideértve az európai előírásokat a vonatkozó rendelkezésekkel együtt, amelyeket teljes mértékben vagy részben alkalmaztak,
 - az ezek megfelelését igazoló bizonyítékok, különösen akkor, ha nem alkalmazzák az európai előírásokat és a vonatkozó rendelkezéseket,
 - a tesztprogram,
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem rendszerkörnyezetbe való integrációjának feltételei (alegység, szerkezeti egység, alrendszer) és a kapcsolódási pontra vonatkozó szükséges feltételek,
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem használati és karbantartási feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
 - írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet.
- 6.3. 3 A kérelmezőnek be kell mutatnia a megfelelő laboratóriuma által, vagy megbízásából, elvégzett tesztek eredményeit ⁽¹⁾, beleértve a típuseszteket is (ha szükséges).
- 6.4. A bejelentett szervezet megvizsgálja a kérelmet, és értékeli a tesztek eredményeit. Amennyiben a terv megfelel az ÁME vonatkozó rendelkezéseinek, a bejelentett szervezet EK-tervizsgálati tanúsítványt ad ki a kérelmezőnek. A tanúsítványnak tartalmaznia kell a vizsgálat eredményeit, az érvényességének feltételeit, a jóváhagyott tervezet azonosításához szükséges adatokat, szükség esetén pedig a termék működésének leírását.

Az érvényességi idő nem lehet hosszabb 5 évnél.

- 6.5. A kérelmező köteles folyamatosan tájékoztatni az EK-tervizsgálati tanúsítványt kiadó bejelentett szervezetet a jóváhagyott tervezet minden olyan módosításáról, amely érintheti az ÁME követelményeinek való megfelelést vagy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem előírt használati körülményeit. Ilyen esetekben a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremre további jóváhagyás szükséges attól a bejelentett szervezettől, amely az EK-tervizsgálati tanúsítványt kibocsátotta. Ilyen esetben a bejelentett szervezet csak a módosításokra vonatkozó és azokhoz szükséges vizsgálatokat és tesztesztet végzi el. A további jóváhagyást az eredeti EK-tervizsgálati tanúsítvány kiegészítéseként kell kiadni.
- 6.6. Ha nem történt a 6.4. pont szerinti módosítás, a lejáró tanúsítvány érvényességét egy újabb érvényességi időtartamra meg lehet hosszabbítani. A kérelmező írásos igazolással kérelmezheti a meghosszabbítást, amelyben nyilatkozik arról, hogy nem történt ilyen jellegű módosítás, és a bejelentett szervezet a 6.3. pontban leírtak szerint meghosszabbítja a tanúsítványt egy újabb érvényességi időtartamra, ha nincsenek a birtokában az igazolással ellentétes információk. Ez az eljárás megismételhető.
7. Valamennyi bejelentett szervezetnek közölnie kell a többi bejelentett szervezettel a minőségirányítási rendszerre és az EK-tervizsgálati tanúsítványokra vonatkozóan kiadott, visszavont vagy elutasított jóváhagyásokkal kapcsolatos adatokat.

A többi bejelentett szervezet kérésre másolatot kaphat az alábbiakról:

- a minőségirányítási rendszer jóváhagyásai és a kiadott további jóváhagyások, valamint
- a kiadott EK-tervizsgálati tanúsítványok és azok kiegészítései.

⁽¹⁾ A teszteszt eredményeinek bemutatása történhet a kérelemmel egyidőben vagy később is.

8. A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője kiállítja a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó EK-megfelelőségi nyilatkozatot.

E nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 2001/16/EK irányelv IV. mellékletének (3) bekezdésében és 13. cikkének (3) bekezdésében rögzített adatokat. Az EK-megfelelőségi nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- az irányelvre történő hivatkozások (2001/16/EK irányelv és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó egyéb irányelvek),
- a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.),
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárás (modul) leírása,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek,
- a megfelelőség igazolására végrehajtott eljárásba bevont bejelentett szervezet(ek) neve és címe, valamint a tanúsítványok dátuma azok érvényességi idejével és feltételeivel együtt,
- hivatkozás ezen és minden egyéb vonatkozó ÁME-re és adott esetben az európai előírásokra,
- a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró azonosító adatai.

A hivatkozott tanúsítványok a következők:

- a minőségirányítási rendszer jóváhagyása és a felügyeleti jelentések a 3. és 4. pont rendelkezései szerint,
- az EK-tervizsgálati tanúsítvány és annak kiegészítései.

9. A gyártó cégnek, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselőjének meg kell őriznie az EK-megfelelőségi nyilatkozat másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig.

Amennyiben sem a gyártó, sem pedig a meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

10. Amennyiben az ÁME a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemmel kapcsolatban az EK-megfelelőségi nyilatkozaton kívül egy EK-alkalmazhatósági nyilatkozatot is előír, akkor ezt a nyilatkozatot ki kell egészíteni, miután a gyártó az V. modul feltételei alapján kiállította azt.

F.2.9. V. modul: Típusérvényesítés üzemi tapasztalatok alapján (alkalmazhatóság)

1. E modul az eljárásnak azt a részét írja le, amelynek során a bejelentett szervezet – típusérvényesítés alapján, amelyet az üzemeltetési tapasztalatok szemléltetnek ⁽¹²⁾ – igazolja és tanúsítja, hogy a tervezett gyártásra nézve reprezentatív mintadarab megfelel az ÁME rá vonatkozó, alkalmazhatósággal kapcsolatos rendelkezéseinek.
2. A gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője kérelmezi az általa választott bejelentett szervezetnél az üzemi tapasztalatok alapján végrehajtott típusérvényesítést.

⁽¹²⁾ Az üzemeltetési tapasztalatszerzés ideje alatt a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem nem hozható forgalomba.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- a gyártó cég neve és címe, illetve ha a kérelmet a meghatalmazott képviselő nyújtja be, akkor az ő neve és címe,
- írásos nyilatkozat arról, hogy más bejelentett szervezethez nem nyújtotta be ugyanezt a kérelmet.
- a 3. pontban ismertetett műszaki dokumentáció,
- az üzemi tapasztalatok alapján végrehajtandó érvényesítési program a 4. pont rendelkezései szerint,
- azon társaság(ok)nak (infrastruktúra-kezelők, illetve vasúti vállalkozások) a neve és címe, amelyekkel a kérelmező megállapodást kötött az üzemi tapasztalatok alapján elvégzendő alkalmazhatósági értékelés elősegítésére,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem üzemeltetésével,
- az üzemeltetés közbeni viselkedés megfigyelésével, valamint
- az üzemi tapasztalatokkal kapcsolatos jelentés készítésével,
- az üzemi tapasztalatok megszerzéséhez szükséges időtartam, illetve futásteljesítmény alatt a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem karbantartását vállaló cég neve és címe,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem EK-megfelelőségi nyilatkozata, valamint
- EK-típusvizsgálati tanúsítvány, ha az ÁME előírja a B. modul alkalmazását,
- EK-tervvizsgálati tanúsítvány, ha az ÁME előírja a H2 modul alkalmazását.

A kérelmező a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem üzemeltetését ellátó társaság(ok) rendelkezésére bocsát egy, a tervezett gyártás szempontjából reprezentatív mintát vagy elegendő számú mintát (a továbbiakban: „típus”). A típus a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem különböző változataira vonatkozhat, amennyiben a változatok eltéréseit a fent említett EK-megfelelőségi nyilatkozatok és tanúsítványok szabályozzák.

A bejelentett szervezet további mintákat kérhet, ha ezeket az üzemi tapasztalat alapján történő érvényesítés végrehajtásához szükségesnek tartja.

3. A műszaki dokumentációnak biztosítania kell a termék ÁME követelményei szerinti értékelését. A dokumentációnak tartalmaznia kell a kölcsönösen átjárható rendszerelem üzemeltetésével, valamint – az értékeléshez szükséges mértékben – a tervezéssel, gyártással és karbantartással kapcsolatos adatokat.

A műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

- általános típusleírás,
- az a műszaki előírás, amely alapján a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem teljesítményét és üzem közbeni viselkedését vizsgálják (vonatkozó ÁME, illetve európai előírások a megfelelő rendelkezésekkel együtt),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem rendszerkörnyezetbe való integrációjának feltételei (alegység, szerkezeti egység, alrendszer) és a kapcsolódási pontokra vonatkozó szükséges feltételek,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem használati és karbantartási feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem tervezési, gyártási és üzemeltetési folyamatának megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok,

és, amennyiben az értékelés szempontjából lényeges,

- tervrajz és gyártási rajzok,
- az elvégzett tervezési számítások és vizsgálatok eredményei,
- tesztjelentések.

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

A műszaki dokumentációban hivatkozott, teljes egészében vagy részben alkalmazott európai előírások jegyzékét mellékelni kell.

4. Az üzemi tapasztalat alapján történő érvényesítési programnak tartalmaznia kell a következőket:
 - a vizsgálat alatt álló, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem előírt üzem közbeni teljesítménye vagy viselkedése,
 - a telepítéshez szükséges intézkedések,
 - a program tartama, időben vagy távolságban megadva,
 - az elvárt üzemeltetési feltételek és üzemi program,
 - a karbantartási program,
 - végrehajtandó speciális üzem közbeni tesztek (ha vannak),
 - a minták tételszáma (ha egynél több van),
 - az ellenőrzési program (az ellenőrzések jellege, száma és gyakorisága, dokumentáció),
 - a tűrhető hibák feltételei és a programra kifejtett hatások,
 - azok az adatok, amelyeket az üzemben lévő kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet működtető társaság jelentésében kell szerepeltetni (lásd a 2. pontot).
5. A bejelentett szervezet:
 - 5.1. megvizsgálja a műszaki dokumentációt és az üzemi tapasztalat alapján történő érvényesítési programot;
 - 5.2. ellenőrzi, hogy a minta reprezentatív-e, és hogy a műszaki dokumentációnak megfelelően gyártották-e;
 - 5.3. ellenőrzi, hogy az üzemi tapasztalat alapján történő érvényesítési program alkalmas-e a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem előírt teljesítményének és üzemi viselkedésének értékelésére;
 - 5.4. megállapodik a kérelmezővel a programról, az ellenőrzések és a szükséges tesztek végrehajtási helyéről, valamint a tesztek végrehajtó szervezetről (bejelentett szervezet vagy más illetékes laboratórium),
 - 5.5. felügyeli és ellenőrzi a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem üzemi működésének, üzemeltetésének és karbantartásának folyamatát,
 - 5.6. értékeli a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet üzemeltető társaság(ok) (pályahálózat-működtetők, illetve vasúti társaságok) által kiadott jelentést, illetve az eljárás során összegyűjtött egyéb dokumentációt és adatokat (tesztjelentések, karbantartási tapasztalatok stb.),
 - 5.7. értékeli, hogy az üzemi viselkedés megfelel-e az ÁME követelményeinek.
6. Amennyiben a típus megfelel az ÁME rendelkezéseinek, a bejelentett szervezet alkalmazhatósági tanúsítványt ad ki a kérelmezőnek. A tanúsítványnak tartalmaznia kell a gyártó nevét és címét, az érvényesítés végkövetkeztetéseit, az érvényesség feltételeit, valamint a jóváhagyott típus azonosításához szükséges adatokat.

Az érvényességi idő nem lehet hosszabb 5 évnél.

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

Ha a kérelmező alkalmazhatósági tanúsítványra vonatkozó kérelmét elutasítják, a bejelentett szervezetnek részletesen meg kell indokolnia az elutasítást.

Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.

7. A kérelmezőnek tájékoztatnia kell az alkalmazhatósági tanúsítvánnyal kapcsolatos műszaki dokumentációt megőrző bejelentett szervezetet a jóváhagyott termékre vonatkozó minden olyan módosításról, amelyhez további jóváhagyás szükséges, mivel az érintheti az alkalmazhatóságot vagy a termékhez előírt használati feltételeket. Ilyen esetben a bejelentett szervezet csak a módosításokra vonatkozó és azokhoz szükséges vizsgálatokat és teszteseteket köteles elvégezni. Ez a további jóváhagyás az eredeti alkalmazhatósági tanúsítvány kiegészítéseként, illetve a régi tanúsítvány visszavonását követően új tanúsítvány kiadásával bocsátható ki.
8. Ha nem történt a 7. pont szerinti módosítás, a lejárt tanúsítvány érvényességét egy újabb érvényességi időtartamra meg lehet hosszabbítani. A kérelmező ezt a meghosszabbítást írásban kérelmezi annak megerősítésével, hogy nem hajtottak végre ilyen módosításokat, a bejelentett szervezet pedig a 6. pont szerint egy további érvényességi időtartamra vonatkozó meghosszabbítást állít ki, amennyiben nincsen birtokában a fentiekkel ellentétes információ. Ez az eljárás megismételhető.
9. Valamennyi bejelentett szervezetnek közölnie kell a többi bejelentett szervezettel a kiadott, visszavont vagy elutasított alkalmazhatósági tanúsítványokkal kapcsolatos adatokat.
10. A többi bejelentett szervezet kérésre másolatokat kaphat a kiadott alkalmazhatósági tanúsítványokról, illetve azok kiegészítéseiről. A tanúsítványok mellékleteit a többi bejelentett szervezet rendelkezésére kell bocsátani.
11. A gyártó cég, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselője kiállítja az EK-alkalmazhatósági nyilatkozatot a kölcsönös átjárhatóságot biztosító rendszerelemre vonatkozóan.

E nyilatkozatnak tartalmaznia kell legalább a 2001/16/EK irányelv IV. mellékletének (3) bekezdésében és 13. cikkének (3) bekezdésében rögzített adatokat. Az EK-alkalmazhatósági nyilatkozatot és az azt kísérő dokumentumokat dátummal és aláírással kell ellátni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- a hivatkozott irányelvek (2001/16/EK irányelv),
 - a gyártó cég vagy meghatalmazott közösségbeli képviselőjének neve és címe (meg kell adni a kereskedelmi nevet és a teljes címet, meghatalmazott képviselő esetében pedig a gyártó vagy az összeszerelő kereskedelmi nevét is),
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.),
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre vonatkozó valamennyi leírás, különösen a használati feltételek,
 - az alkalmazhatóság igazolására végrehajtott eljárásba bevont bejelentett szervezet(ek) neve és címe, valamint az alkalmazhatósági tanúsítványok dátuma azok érvényességi idejével és feltételeivel együtt,
 - hivatkozás ezen és minden egyéb vonatkozó ÁME-re és adott esetben az európai előírásokra,
 - a gyártó vagy meghatalmazott közösségbeli képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró azonosító adatai.
12. A gyártó cégnek, illetve meghatalmazott közösségbeli képviselőjének meg kell őriznie az EK-alkalmazhatósági nyilatkozat másolatát az utolsó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártását követő 10 évig.

Amennyiben sem a gyártó, sem pedig a meghatalmazott képviselője nem rendelkezik Közösségen belüli székhellyel, a műszaki dokumentáció rendelkezésre bocsátásának kötelezettsége annak a személynek a felelőssége, aki a közösségi piacon forgalomba hozza a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

F.3. Az alrendszerek EK-hitelesítésére szolgáló modulok

F.3.1. SB modul: Típusvizsgálat

1. Ez a modul az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az infrastruktúra vagy járművek alrendszer egyik, a tervezett gyártás szempontjából reprezentatív típusa

- megfelel ennek az ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményei ⁽¹³⁾ teljesültek,
- megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek.

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

2. Az ajánlatkérő ⁽¹⁴⁾ kérelmezi az alrendszer (típusvizsgálaton keresztül) EK-hitelesítését a választása szerinti bejelentett szervezettől.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

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

3. A kérelmező a bejelentett szervezet rendelkezésére bocsátja az alrendszernek a tervezett termelés szempontjából reprezentatív mintáját ⁽¹⁵⁾ (a továbbiakban: minta).

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

A bejelentett szervezet további mintákat kérhet, ha ezt a vizsgálati program elvégzéséhez szükségesnek tartja.

Ha azt a különös tesztelési vagy vizsgálati módszerek esetében kérik, és az ÁME-ben vagy az ÁME-ben hivatkozott európai előírásban ⁽¹⁶⁾ meghatározzák, biztosítani kell valamely részszervezet vagy szerkezet mintáját vagy mintáit, illetve az alrendszer mintáját előre összeszerelt állapotban.

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

A műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

- az alrendszer általános leírása, átfogó terve és felépítése,
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, szerkezeti egységek, áramkörök stb.,
- az alrendszer tervezésével és gyártásával kapcsolatos információk, valamint a karbantartásának és működésének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok,

⁽¹³⁾ Az alapvető követelmények tükröződnek a műszaki paraméterekben, a kapcsolódási pontokban és a teljesítményre vonatkozó előírásokban, amelyeket az ÁME 4. fejezete rögzít.

⁽¹⁴⁾ A modulban „az ajánlatkérő” „az alrendszer irányelvben meghatározott ajánlatkérője vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője”.

⁽¹⁵⁾ Valamely ÁME vonatkozó szakasza különös követelményeket írhat elő e tekintetben.

⁽¹⁶⁾ Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

- alkalmazott műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat,
- a fenti előírások használatát igazoló minden szükséges bizonyíték, különösen ha nem alkalmazzák teljes mértékben az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszeremlek felsorolása,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremlek megfelelőségéről vagy alkalmazhatóságáról szóló EK-nyilatkozatok másolatai és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
- a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt)
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása,
- az alrendszer használati feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
- az alrendszer karbantartásával kapcsolatos karbantartási feltételek és műszaki dokumentáció,
- az alrendszer gyártásánál, karbantartásánál és üzemeltetésénél figyelembe veendő összes műszaki követelmény,
- az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei,
- tesztjelentések.

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

4. A bejelentett szervezet:

- 4.1. megvizsgálja a műszaki dokumentációt,
 - 4.2. ellenőrzi, hogy az alrendszernek, illetve az alrendszer szerkezeteinek vagy részszerkezeteinek (egy vagy több) mintáját a műszaki dokumentációnak megfelelően gyártották-e, és típusvizsgálatokat végez vagy végeztet el az ÁME és a megfelelő európai előírások rendelkezéseivel összhangban. Az ilyen gyártás hitelesítése megfelelő értékelési modulok révén történik;
 - 4.3. amennyiben az ÁME a terv felülvizsgálatát írja elő, végrehajtja a tervezési módszerek, eszközök és eredmények vizsgálatát annak értékelése érdekében, hogy a tervezési folyamat végén azok képesek-e eleget tenni az alrendszerre vonatkozó megfelelőségi követelményeknek;
 - 4.4. azonosítja az ÁME és az európai előírások vonatkozó rendelkezései szerint, illetve az európai előírások vonatkozó rendelkezéseinek alkalmazása nélkül tervezett elemeket;
 - 4.5. elvégzi vagy elvégezteti a megfelelő vizsgálatokat és szükséges tesztek a 4.2. és 4.3. ponttal összhangban annak megállapítása érdekében, hogy valóban alkalmazták-e a vonatkozó európai előírásokat, amennyiben kiválasztották azokat;
 - 4.6. elvégzi vagy elvégezteti a megfelelő vizsgálatokat és szükséges tesztek a 4.2. és 4.3. ponttal összhangban annak megállapítása érdekében, hogy az alkalmazott megoldások megfelelnek-e az ÁME követelményeinek, ha nem alkalmazták a megfelelő európai előírásokat;
 - 4.7. megállapodik a kérelmezővel arról, hogy hol végzik el a vizsgálatokat és a szükséges tesztek.
5. Amennyiben a típus megfelel az ÁME-nek, a bejelentett szervezet típusvizsgálati tanúsítványt ad ki a kérelmezőnek. A tanúsítvány tartalmazza az ajánlatkérő, illetve a műszaki dokumentációban feltüntetett gyártó(k) nevét és címét, a vizsgálat végkövetkeztetéseit, az érvényességének feltételeit és a jóváhagyott típus azonosításához szükséges adatokat.

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

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

Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.

6. Valamennyi bejelentett szervezetnek közölni kell a többi bejelentett szervezettel a kiadott, visszavont vagy elutasított típusvizsgálati tanúsítványokkal kapcsolatos vonatkozó információkat.
7. A többi bejelentett szervezet kérésre másolatokat kaphat a kiadott típusvizsgálati tanúsítványokról, illetve azok kiegészítéseiről. A tanúsítványok mellékleteit a többi bejelentett szervezet rendelkezésére kell bocsátani.
8. Az ajánlatkérőnek az alrendszer teljes élettartama alatt meg kell őriznie a műszaki dokumentációval együtt a típusvizsgálati tanúsítványok és minden kiegészítés példányait. Ezt minden olyan tagállamnak el kell küldenie, amelyik ezt kéri.
9. A gyártási fázis során a kérelmező köteles tájékoztatni a típusvizsgálati tanúsítvánnyal kapcsolatos műszaki dokumentációt megőrző bejelentett szervezetet minden olyan módosításról, amely érintheti az ÁME követelményeinek való megfelelést vagy az alrendszer előírt használati körülményeit. Ilyen esetekben az alrendszerhez további jóváhagyás szükséges. Ilyen esetben a bejelentett szervezetnek csak a módosításokra vonatkozó és azokhoz szükséges vizsgálatokat és teszteseteket kell elvégeznie. Ez a további jóváhagyás az eredeti típusvizsgálati tanúsítvány kiegészítéseként, illetve a régi tanúsítvány visszavonását követő új tanúsítvány kiadásával adható meg.

F.3.2. SD modul: Gyártási minőségirányítási rendszer

1. Ez a modul azt az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az infrastruktúra vagy a járművek alrendszer, amely számára egy bejelentett szervezet már kiadott típusvizsgálati tanúsítványt,
 - megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek ⁽¹⁷⁾ eleget tettek,
 - megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek,és üzembe helyezhető.

2. A bejelentett szervezet elvégzi az eljárást a következő feltételekkel:
 - az értékelés előtt kiadott típusvizsgálati tanúsítvány érvényben marad a kérelem tárgyát képező alrendszer esetében,
 - az ajánlatkérő ⁽¹⁸⁾ és a bevont fővállalkozó eleget tesznek a 3. pont szerinti kötelezettségeiknek.

A „fővállalkozó” kifejezés olyan társaságokra utal, amelyek tevékenysége hozzájárul az ÁME alapvető követelményeinek teljesüléséhez. Ez az alábbiakat érinti:

- az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért) felelős társaság,
- az alrendszerre irányuló projektbe csak részlegesen bevont (például az alrendszer összeállítását vagy telepítését végző) más társaságok.

Nem vonatkozik a részegységeket és az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket szállító gyártói alvállalkozókra.

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

⁽¹⁷⁾ Az alapvető követelmények tükröződnek a műszaki paraméterekben, a kapcsolódási pontokban és a teljesítményre vonatkozó előírásokban, amelyeket az ÁME 4. fejezete rögzít.

⁽¹⁸⁾ A modulban „az ajánlatkérő” „az alrendszer irányelvben meghatározott ajánlatkérője vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője”.

Ha az ajánlatkérő önállóan felelős az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különös tekintettel az alrendszer integrálásával kapcsolatos felelősségre), vagy az ajánlatkérőt közvetlenül bevonják a gyártásba (az összeszerelést és telepítést is ideértve), jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie e tevékenységekkel kapcsolatban, ami a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

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

4. EK-hitelesítési eljárás

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

A kérelemben ismertetni kell az alrendszer tervezésének, gyártásának, összeszerelésének, telepítésének, karbantartásának és üzemeltetésének folyamatát, és lehetővé kell tennie a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek való megfelelés értékelését.

4.2. A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének neve és címe,
- a jóváhagyott típussal kapcsolatos műszaki dokumentáció, ideértve az SB modulban meghatározott eljárás végrehajtása után kibocsátott típusvizsgálati tanúsítványt,

továbbá – amennyiben e dokumentáció nem tartalmazza – a következőket:

- az alrendszer általános leírása, annak átfogó terve és felépítése,
- az alkalmazott műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat ⁽¹⁹⁾,
- a fenti előírások használatát igazoló minden bizonyíték, különösen ott, ahol nem alkalmazzák teljes mértékben ezeket az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket. Ennek a bizonyítéknak tartalmaznia kell a gyártó megfelelő laboratóriumában vagy részéről elvégzett próbák eredményeit.
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- bizonyíték arra, hogy a gyártási fázis megfelel a Szerződésből eredő más rendeleteknek (a tanúsítványokkal együtt),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerlemek felsorolása,
- a rendszerlemekhez biztosítandó, megfelelésről vagy alkalmazhatóságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása,
- annak igazolása, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő, illetve a fővállalkozó az 5.2. pontban említett összes fázisra vonatkozóan rendelkezik minőségirányítási rendszerrel, és bizonyítani kell annak hatékonyságát,
- e minőségirányítási rendszerek jóváhagyásáért és felülvizsgálataért felelős bejelentett szervezet megjelölése.

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

⁽¹⁹⁾ Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

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

5. *Minőségirányítási rendszer*
- 5.1. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és megbízása esetén a fővállalkozónak az általuk kiválasztott bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtaniuk minőségbiztosítási rendszereik értékelésére vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

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

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

- 5.2. Az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében a minőségirányítási rendszer biztosítja, hogy az alrendszer teljesen megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek. Más vállalkozók esetében azok minőségirányítási rendszereinek biztosítaniuk kell, hogy az alrendszerhez való megfelelő hozzájárulásuk megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek.

A kérelmező(k) által elfogadott összes elemet, követelményt és rendelkezést módszeres és rendezett módon dokumentálni kell írásban rögzített politikák, eljárások és utasítások formájában. A minőségirányítási rendszer dokumentációjának biztosítania kell a minőségpolitikák és a minőségügyi eljárások – így például a minőségügyi programok, tervek, kézikönyvek és feljegyzések – általános megértését.

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

- minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés,
- az alkalmazandó megfelelő gyártási, minőségellenőrzési és minőségirányítási technikák, folyamatok és módszeres intézkedések,
- a gyártás, összeszerelés és telepítés előtt, közben és után elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága,
- minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítéséről szóló jelentések stb.,

továbbá az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében:

- az irányítás felelősségei és hatáskörei az alrendszer általános minőségével, és különösen az alrendszer integrációjának irányításával kapcsolatban.

A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések a következő fázisok mindegyikére vonatkoznak:

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

- 5.3. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezetnek meg kell vizsgálnia, hogy az alrendszer összes, az 5.2. pontban említett fázisát kellő mértékben és megfelelően lefedi-e a kérelmezők minőségirányítási rendszereinek jóváhagyása és felügyelete ⁽²⁰⁾.

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

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

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

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

Az ellenőrzésnek – a kérelmezőnek az alrendszerben való konkrét közreműködését figyelembe véve – az érintett alrendszerre nézve specifikusnak kell lennie. Az ellenőrző csoportnak legyen legalább egy, az érintett alrendszer-technológiában tapasztalt értékelője. Az értékelési eljárás kiterjed a kérelmező telephelyein tett értékelő szemlére is.

A határozatról értesíteni kell a kérelmezőt. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

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

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

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

A határozatról értesíti a kérelmezőt. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

6. A minőségirányítási rendszer(ek) felügyelete a bejelentett szervezet felelőssége alatt
- 6.1. A felügyelet célja annak ellenőrzése, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó kellően eleget tesz-e a jóváhagyott minőségirányítási rendszer(ek)ből eredő kötelezettségeinek.
- 6.2. Bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó köteles megküldeni (vagy megküldetni) az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek az ehhez szükséges összes dokumentumot, ideértve az alrendszerrel kapcsolatos megvalósítási terveket és műszaki feljegyzéseket (amennyiben azok a kérelmezőknek az alrendszerben való közreműködésére vonatkoznak), különösen az alábbiakat:

⁽²⁰⁾ A járművekre vonatkozó ÁME esetében a bejelentett szervezet részt vehet mozdonyok vagy vonatszerelvények végső, üzem közbeni tesztelésében az ÁME megfelelő fejezetében meghatározott feltételek szerint.

- a minőségirányítási rendszer dokumentációja, ideértve az alábbiak biztosítása érdekében végrehajtott konkrét intézkedéseket:
- az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében:

megfelelően és pontosan meghatározták-e az egész alrendszer megfelelőségére vonatkozó irányítás átfogó felelősségeit és hatásköreit,

- minden kérelmező esetében:

a minőségirányítási rendszer megfelelő kezelése az alrendszer szintű integráció elérése érdekében,

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

- 6.3. A bejelentett szervezet rendszeres időközönként felülvizsgálja, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó fenntartja és alkalmazza-e a minőségirányítási rendszert, és felülvizsgálati jelentést nyújt be számukra. Ha azok tanúsított minőségirányítási rendszert működtetnek, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a felülvizsgálat során.

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

- 6.4. Emellett a bejelentett szervezet szűrőpróbaszerű bejárásokat tehet a kérelmező(k) megfelelő telephelyein. E bejárások alkalmával a bejelentett szervezet teljes vagy részleges felülvizsgálatot végezhet, és tesztek végezhet, vagy végezteshet el annak ellenőrzése érdekében, hogy a minőségirányítási rendszer megfelelően működik-e a szükséges helyeken. Vizsgálati és – adott esetben – felülvizsgálati, illetve tesztjelentést készít a kérelmező(k) számára.
- 6.5. Ha az ajánlatkérő által kiválasztott és az EK-hitelesítésért felelős bejelentett szervezet nem végzi el az érintett minőségirányítási rendszer(ek) egészének felülvizsgálatát, koordinálnia kell az azon feladat elvégzéséért felelős bármely más bejelentett szervezet felügyeleti tevékenységét az alábbiak érdekében:
- biztosítania kell, hogy megfelelően végrehajtsák az alrendszerek integrálásával kapcsolatos különböző minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolódási pontok kezelését,
 - az ajánlatkérővel közösen össze kell gyűjtenie az értékelés azon elemeit, amelyek a különböző minőségirányítási rendszerek következetességének és átfogó felülvizsgálatának szavatolásához szükségesek.

Ez az összehangolás kiterjed a bejelentett szervezet alábbiakkal kapcsolatos jogaira:

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

7. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek ellenőrzési, felülvizsgálati és felügyeleti célokból bejárési joggal kell rendelkeznie az építési területekre, gyártóüzemekbe, összeszerelési és telepítési helyekre, raktárhelyiségekbe és adott esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, általánosabban pedig minden olyan létesítménybe, ahová szükségesnek tartja a feladatai elvégzése érdekében, a kérelmezőnek az alrendszerre irányuló projektben való konkrét közreműködésének megfelelően.

8. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és a fővállalkozónak az utolsó alrendszer gyártásától számított 10 évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé kell tenniük az alábbiakat:

- az 5.1. pont második albekezdésének második francia bekezdésében említett dokumentáció,
- az 5.5. pont második albekezdésében hivatkozott módosítás,

- a bejelentett szervezet 5.4., 5.5. és 6.4. pontban említett határozatait és jelentései.
9. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet a típusvizsgálat, valamint a minőségirányítási rendszer(ek) jóváhagyása és felülvizsgálata alapján kiállítja a megfelelőségi tanúsítványt az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállambeli felügyeleti hatóság számára, amelyben az alrendszer található, illetve üzemel.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információkat kell tartalmaznia.

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

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
- az alrendszerbe beépített, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek felsorolása,
- a megfelelőségi és – adott esetben – alkalmazhatósági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyekkel az említett rendszerelemeknek rendelkezniük kell az irányelv 13. cikkével összhangban, adott esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszerek jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérve,
- az alrendszer karbantartásával, annak használati feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
- a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű megfigyeléssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,
- az alrendszer típusvizsgálati tanúsítványa és az SB modulban meghatározott kísérő műszaki dokumentáció,
- a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- a bejelentett szervezet 9. pontban említett, hitelesítési, illetve számítási feljegyzésekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi tanúsítványa, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és adott esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat. A tanúsítványhoz mellékelni kell a hitelesítéssel kapcsolatban kiállított, a 6.3. és 6.4. pontokban említett vizsgálati és ellenőrzési jelentéseket, különösen a következőket:
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás.

11. Valamennyi bejelentett szervezet köteles közölni a többi bejelentett szervezettel a minőségirányítási rendszerre vonatkozóan kiadott, visszavont vagy elutasított jóváhagyásokkal kapcsolatos adatokat.

A többi bejelentett szervezet kérésre másolatokat kaphat a minőségirányítási rendszerhez kiadott jóváhagyásokról.

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

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

F.3.3. SF modul: Termék-hitelesítés

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

- megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek ⁽²¹⁾ eleget tettek,
- megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek,

és üzembe helyezhető.

2. Az ajánlatkérő ⁽²²⁾ kérelmezi az alrendszer (termékHITELESÍTÉS útján történő) EK-hitelesítését a választása szerinti bejelentett szervezettől.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

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

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

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

4. Az ajánlatkérőnek meg kell tennie minden ahhoz szükséges intézkedést, hogy a gyártási folyamat (ideértve az átjárhatóságot biztosító rendszerelemek fővállalkozók ⁽²³⁾ általi összeszerelését és integrálását azok megbízása esetén) biztosítsa, hogy az alrendszer megfelel a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME rá vonatkozó követelményeinek.

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

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

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

továbbá – amennyiben e dokumentáció nem tartalmazza – a következőket:

- az alrendszer általános leírása, átfogó terve és felépítése,
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
- tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, szerkezeti egységek, áramkörök stb.,
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- az alkalmazott műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat ⁽²⁴⁾,
- a fenti előírások használatát igazoló minden bizonyíték, különösen ahol nem alkalmazzák teljes mértékben ezeket az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
- bizonyíték arra, hogy a gyártási fázis megfelel a Szerződésből eredő más rendeleteknek (a tanúsítványokkal együtt),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek,

⁽²¹⁾ Az alapvető követelmények tükröződnek a műszaki paraméterekben, a kapcsolódási pontokban és a teljesítményre vonatkozó előírásokban, amelyeket az ÁME 4. fejezete rögzít.

⁽²²⁾ A modulban „az ajánlatkérő” „az alrendszer irányelvben meghatározott ajánlatkérője vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője”.

⁽²³⁾ A „fővállalkozó” kifejezés olyan társaságokra utal, amelyek tevékenysége hozzájárul az ÁME alapvető követelményeinek teljesítéséhez. Vonatkozhat az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős társaságra vagy az alrendszerre irányuló projektnek csak egy részébe bevont (például az alrendszer összeszerelését vagy telepítését végző) más társaságokra.

⁽²⁴⁾ Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

- a megfelelőségről vagy alkalmazhatóságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket biztosítani kell az említett rendszerelemekhez, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása.

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

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

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

A bejelentett szervezet elvégzi a megfelelő vizsgálatokat és tesztek ellenőrzése érdekében, hogy az alrendszer megfelel-e a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME követelményeinek. A bejelentett szervezet megvizsgálja és teszteli a 4. pont szerint sorozattermékként gyártott alrendszereket.

7. Hitelesítés az összes (sorozattermékként gyártott) alrendszer vizsgálatával és tesztelésével
- 7.1. A bejelentett szervezet elvégzi a tesztek, ellenőrzések és hitelesítési vizsgálatokat az ÁME előírásai szerint sorozatban gyártott alrendszerek megfelelőségének biztosítása érdekében. A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések kiterjednek az ÁME által előírt fázisokra is.

- 7.2. Minden egyes (sorozatban gyártott) alrendszert egyedileg meg kell vizsgálni, tesztelni és hitelesíteni ⁽²⁵⁾ kell a típusvizsgálati tanúsítványban leírt típusnak és az ÁME rá vonatkozó követelményeinek való megfelelés igazolása érdekében. Amikor az ÁME (vagy az ÁME-ben idézett európai szabvány) nem ír elő valamely tesztet, a vonatkozó európai előírások vagy egyenértékű tesztek alkalmazandók.

8. A bejelentett szervezet megállapodik az ajánlatkérővel (és a fővállalkozóval), hogy mely helyeken végzi el a tesztek, és arról, hogy az alrendszer végső vizsgálatát és – ha azt az ÁME előírja – a teljes üzemi körülmények melletti tesztek és érvényesítéseket az ajánlatkérő végzi el a bejelentett szervezet közvetlen felügyelete és jelenléte mellett.

A bejelentett szervezet ellenőrzési és hitelesítési célokból bejárási joggal rendelkezik a gyártóüzemekbe, összeszerelési és telepítési helyekre, és adott esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, az ÁME által előírt feladatai elvégzése érdekében.

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

A bejelentett szervezet e tevékenységeinek alapja a típusvizsgálat és az összes sorozatban gyártott terméken elvégzett, a 7. pontban jelzett és az ÁME-ben, illetve a vonatkozó európai előírásokban előírt tesztek, hitelesítések és ellenőrzések.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információkat kell tartalmaznia.

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

- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
- az alrendszerbe beépített, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek felsorolása,

⁽²⁵⁾ Különösen a járművekre vonatkozó ÁME esetében a bejelentett szervezet részt vesz a jármű vagy vonatszerelvény végső üzemi tesztelésében. Ezt előírja az ÁME megfelelő fejezete is.

- a megfelelőségi és – adott esetben – az alkalmazhatósági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket az említett rendszerelemekhez biztosítani kell az irányelv 13. cikkével összhangban, adott esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszerek jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérve,
 - az alrendszer karbantartásával, annak használati feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
 - a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű megfigyeléssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,
 - az alrendszer típusvizsgálati tanúsítványa és az SB modulban meghatározott kísérő műszaki dokumentáció,
 - a bejelentett szervezet 9. pontban említett, vonatkozó számítási feljegyzésekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi tanúsítványa, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és adott esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat. Amennyiben indokolt, a tanúsítványt a hitelesítéssel kapcsolatban kiállított vizsgálati és ellenőrzési jelentéseknek kell kísérniük.
11. A megfelelőségi tanúsítványt kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek.

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

F.3.4. SG modul: Az egységek hitelesítése

1. Ez a modul az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak meghatalmazott közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az infrastruktúra vagy járműalrendszer
 - megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek ⁽²⁶⁾ eleget tettek,
 - megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek,
 és üzembe helyezhető.
2. Az ajánlatkérő ⁽²⁷⁾ kérelmezi az alrendszer (egység hitelesítése útján történő) EK-hitelesítését a választása szerinti bejelentett szervezettől.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

 - az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének neve és címe,
 - a műszaki dokumentáció.
3. A műszaki dokumentációnak lehetővé kell tennie az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének és üzemeltetésének értelmezését, valamint az ÁME rendelkezéseinek való megfelelés értékelését.

A műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

 - az alrendszer általános leírása, annak átfogó terve és felépítése,
 - az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
 - tervrajz és gyártási információk, például rajzok, a részegységek vázlatai, alegységek, szerkezeti egységek, áramkörök stb.,

⁽²⁶⁾ Az alapvető követelmények tükröződnek a műszaki paraméterekben, a kapcsolódási pontokban és a teljesítményre vonatkozó előírásokban, amelyeket az ÁME 4. fejezete rögzít.

⁽²⁷⁾ A modulban „az ajánlatkérő” „az alrendszer irányelvben meghatározott ajánlatkérője vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője”.

- az alrendszer tervezésével és gyártásával kapcsolatos információk, valamint a karbantartásának és működéskének megértéséhez szükséges leírások és magyarázatok,
- az alkalmazott műszaki előírások, ideértve az európai előírásokat ⁽²⁸⁾,
- a fenti előírások használatát igazoló minden szükséges bizonyíték, különösen ha nem alkalmazzák teljes mértékben az európai előírásokat és a vonatkozó rendelkezéseket,
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszerelemek felsorolása,
- a megfelelőségről vagy alkalmazhatóságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket biztosítani kell az említett rendszerelemekhez, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
- a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
- az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
- az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont gyártók felsorolása,
- az alrendszer használati feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
- az alrendszer karbantartásával kapcsolatos karbantartási feltételek és műszaki dokumentáció,
- az alrendszer gyártásánál, karbantartásánál és üzemeltetésénél figyelembe veendő összes műszaki követelmény,
- az elvégzett tervezési számítások, vizsgálatok stb. eredményei,
- minden egyéb megfelelő műszaki bizonyíték, amely képes szemléltetni, hogy a korábbi ellenőrzéseket vagy tesztek sikeresen elvégezték független és illetékes szervezetek, összehasonlítható feltételek mellett.

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

4. A bejelentett szervezetnek meg kell vizsgálnia az alkalmazást és a műszaki dokumentációt, és azonosítania kell azokat az elemeket, amelyeket az ÁME és az európai előírások vonatkozó rendelkezései szerint terveztek meg, illetve az azok figyelembe vétele nélkül tervezett elemeket.

A bejelentett szervezet megvizsgálja az alrendszert, és ellenőrzi, hogy elvégezték-e a megfelelő és szükséges tesztek annak megállapítására, hogy amennyiben kiválasztották a megfelelő európai előírásokat, ezeket ténylegesen alkalmazták-e, illetve hogy az elfogadott megoldások teljesítik-e az ÁME követelményeit, amikor a vonatkozó európai előírásokat nem alkalmazták.

A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések kiterjednek az ÁME által előírt következő fázisokra:

- átfogó terv
- az alrendszer felépítése, ezen belül különösen – ha alkalmazható – az építőmérnöki tevékenységek, a rendszerelemek összeszerelése és a végső beállítások
- az alrendszer végelleőrzése
- és amennyiben az ÁME meghatározza, a teljes üzemi körülmények közötti érvényesítés.

A bejelentett szervezet figyelembe veheti a más szervezetek ⁽²⁹⁾ vagy a kérelmező (vagy a kérelmező nevében eljáró más személy) által, összehasonlítható feltételek mellett sikeresen elvégzett vizsgálatokat, ellenőrzéseket vagy tesztek igazoló dokumentumokat, ha ezt a vonatkozó ÁME előírja. A bejelentett szervezet ezután eldönti, hogy felhasználja-e ezeknek az ellenőrzéseknek vagy teszteknek az eredményeit.

⁽²⁸⁾ Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

⁽²⁹⁾ Az ellenőrzések és tesztek feltételeinek meg kell egyeznie a bejelentett szervezet által az alvállalkozói tevékenységeknél figyelembe vett feltételekkel (lásd az Új megközelítés Kék útmutatójának 6.5. bekezdését).

A bejelentett szervezet által összegyűjtött bizonyítékoknak alkalmasnak és elegendőnek kell lenniük az ÁME követelményeinek való megfelelés, továbbá annak igazolására, hogy az összes előírt és megfelelő ellenőrzést és tesztet végrehajtották.

A tesztek vagy ellenőrzések végrehajtása előtt meg kell állapítani, hogy a többi féltől származó mely bizonyítékokat használják fel, mivel a bejelentett szervezet úgy dönthet, hogy a tesztek vagy ellenőrzések végrehajtása közben saját maga végzi el azok értékelését, szemrevételezését vagy felülvizsgálatát.

Az ilyen egyéb bizonyítékok terjedelmét dokumentált elemzéssel kell igazolni, többek között az alábbiakban felsorolt tényezők használatával ⁽³⁰⁾. Az igazolást a műszaki dokumentációhoz kell mellékelni.

Minden esetben a bejelentett szervezet viseli a végső felelősséget.

5. A bejelentett szervezet megállapodik az ajánlatkérővel, hogy mely helyeken végzik el a tesztek, és hogy az alrendszer végellenőrzését és – ha azt az ÁME előírja – a teljes üzemi körülmények melletti tesztek az ajánlatkérő végzi el a bejelentett szervezet közvetlen felügyelete alatt és részvétele mellett.
6. A bejelentett szervezet tesztelési és hitelesítési célokból bejárési joggal rendelkezik a tervezés helyszínére, az építési területekre, a gyártóüzemekbe, az összeszerelési és telepítési helyekre, és adott esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, az ÁME által előírt feladatok elvégzése érdekében.
7. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet az ÁME, illetve a vonatkozó európai előírások által megkövetelt tesztek, hitelesítések és ellenőrzések végrehajtása alapján kiállítja a megfelelési tanúsítványt az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállambeli felügyeleti hatóság számára, amelyben az alrendszer található, illetve üzemel.

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információkat kell tartalmaznia.

8. A bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információkat, és különösen az alábbiakat:
 - az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
 - az alrendszerbe beépített, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek felsorolása,
 - a megfelelési és – adott esetben – az alkalmazhatósági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket az említett rendszerelemekhez biztosítani kell az irányelv 13. cikkével összhangban, adott esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszerek jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérve,
 - az alrendszer karbantartásával, annak használati feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
 - a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű megfigyeléssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,

⁽³⁰⁾ A bejelentett szervezet megvizsgálja az alrendszerrel kapcsolatos munka különböző részeit, és a munka előtt, közben és annak befejezésekor megállapítja a következőket:

- az alrendszer és különböző részeinek kockázati és biztonsági vonzatai
- a meglévő berendezések és rendszerek használatával kapcsolatban:
 - a korábbival azonos módon használják
 - korábban is használták, de az új munkálatok közbeni használatához igazították
- meglévő tervek, technológiák, anyagok és gyártási eljárások használata
- tervezéssel, gyártással, teszteléssel és megbízásokkal kapcsolatos intézkedések
- üzemeltetési és szervizelési feladatok
- más illetékes szervezetek által kiadott, korábbi jóváhagyások
- más érintett szervezetek meghatalmazása:
 - a bejelentett szervezet figyelembe veheti az EN 45004 szabvány szerinti, érvényes meghatalmazást, ha nincs érdekütközés, a meghatalmazás az elvégzendő tesztelésre vonatkozik és érvényben van
 - amennyiben nincs hivatalos meghatalmazás, a bejelentett szervezetnek igazolnia kell, hogy ellenőrizte a szakképzettség, a függetlenség, a tesztelési és anyagkezelési eljárások, a létesítmények és berendezések, továbbá egyéb, az alrendszer létrehozásához szükséges eljárások szabályozására szolgáló rendszereket
 - a bejelentett szervezet minden esetben megállapítja az intézkedések megfelelését, és meghatározza, hogy milyen szintű jelenlét szükséges
- az f. modulál összhangban álló homogén tételek és rendszerek használata.

- a bejelentett szervezet 7. pontban említett, hitelesítési, illetve vonatkozó számítási feljegyzésekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi tanúsítványa, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és adott esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat; a tanúsítványhoz, ha releváns, csatolni kell a hitelesítés kapcsán összeállított felügyeleti és auditálási jelentéseket,
 - a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
 - az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás.
9. A megfelelőségi igazolást kísérő feljegyzéseket be kell nyújtani az ajánlatkérőnek.

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

F.3.5. SH2 modul: Teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal

1. Ez a modul az EK-hitelesítési eljárást írja le, amely által a bejelentett szervezetek valamely ajánlatkérő vagy annak meghatalmazott közösségbeli képviselője kérésére ellenőrzik és tanúsítják, hogy az infrastruktúra vagy járműalrendszer
- megfelel ezen ÁME-nek és bármely más, olyan alkalmazandó ÁME-nek, amely azt szemlélteti, hogy a 2001/16/EK irányelv alapvető követelményeinek ⁽³¹⁾ eleget tettek,
 - megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek, és üzembe helyezhető.

2. A bejelentett szervezet elvégzi az eljárást, ideértve az alrendszer tervvizsgálatát, azzal a feltétellel, hogy az ajánlatkérő ⁽³²⁾ és a bevont fővállalkozó eleget tesz a pont által előírt kötelezettségeknek.

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

- felelős az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért),
- az alrendszerre irányuló projektbe csak részlegesen bevont (például az alrendszer tervezését, összeállítását vagy telepítését végző) más társaságok.

Nem vonatkozik a részegységeket és az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszer elemeket szállító gyártói alvállalkozókra.

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

Az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért) felelős fővállalkozónak minden esetben jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie a tervezés, gyártás és a végtermék-ellenőrzés és -tesztelés területén, amely a 6. pontban meghatározott felügyelet alá tartozik.

Amennyiben maga az ajánlatkérő felelős az alrendszerre irányuló projekt egészéért (különösen az alrendszer integrálásáért), vagy az ajánlatkérőt közvetlenül bevonják a tervezésbe, illetve a gyártásba (az összeszerelést és telepítést is ideértve), jóváhagyott minőségirányítási rendszert kell működtetnie e tevékenységekkel kapcsolatban, amely a 6. pontban meghatározott felügyelet alatt áll.

A csak az összeszerelésbe és telepítésbe bevont kérelmezők csak jóváhagyott minőségirányítási rendszert működtethetnek a gyártás, valamint a termék végső ellenőrzése és tesztelése területén.

⁽³¹⁾ Az alapvető követelmények tükröződnek a műszaki paraméterekben, a kapcsolódási pontokban és a teljesítményre vonatkozó előírásokban, amelyeket az ÁME 4. fejezete rögzít.

⁽³²⁾ A modulban „az ajánlatkérő” „az alrendszer irányelvben meghatározott ajánlatkérője vagy annak hivatalos közösségbeli képviselője”.

4. EK-hitelesítési eljárás

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

4.2. A kérelemnek lehetővé kell tennie az alrendszer tervezésének, gyártásának, telepítésének, karbantartásának és üzemeltetésének megértését, és az ÁME rendelkezéseinek való megfelelés értékelését.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

- az ajánlatkérő vagy hivatalos képviselőjének neve és címe,
- a műszaki dokumentáció, ideértve a következőket:
 - az alrendszer általános leírása, átfogó terve és felépítése,
 - az alkalmazott műszaki tervezési előírások, ideértve az európai előírásokat, ⁽³³⁾,
 - a fenti előírások használatát igazoló minden szükséges bizonyíték, különösen ha nem alkalmazzák teljes mértékben az európai előírásokat és a megfelelő rendelkezéseket,
 - a tesztprogram,
 - az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás,
 - az alrendszer gyártásával és összeszerelésével kapcsolatos műszaki dokumentáció,
 - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, az alrendszerbe beépítendő rendszeremlek felsorolása,
 - a megfelelésről vagy alkalmazhatóságról szóló EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket biztosítani kell a rendszeremlekhez, és az irányelvek VI. mellékletében meghatározott minden szükséges elem,
 - a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
 - az alrendszer tervezésébe, gyártásába, összeszerelésébe és telepítésébe bevont összes gyártó felsorolása,
 - az alrendszer használati feltételei (a futási idő vagy távolság korlátozásai, kopási határértékek stb.),
 - az alrendszer karbantartásával kapcsolatos karbantartási feltételek és műszaki dokumentáció,
 - az alrendszer gyártásánál, karbantartásánál és üzemeltetésénél figyelembe veendő összes műszaki követelmény,
- annak ismertetése, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő, illetve a fővállalkozó milyen minőségirányítási rendszerrel rendelkezik az 5.2. pontban említett összes fázisra vonatkozóan, és bizonyítani kell annak hatékonyságát,
- a minőségirányítási rendszerek jóváhagyásáért és felülvizsgálatáért felelős bejelentett szervezet.

4.3. 3 Az ajánlatkérő bemutatja a megfelelő laboratóriuma által, vagy megbízásából elvégzett vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek ⁽³⁴⁾, köztük a kötelező típusvizsgálatok, eredményeit.

⁽³³⁾ Az európai előírás meghatározását az 1996/48/EK és a 2001/16/EK irányelv tartalmazza. Az európai előírások használati módját a nagysebességű vasútra vonatkozó ÁME-k alkalmazási útmutatója ismerteti.

⁽³⁴⁾ A tesztek eredményeinek bemutatása történhet a kérelemmel egyidőben vagy később is.

- 4.4. A bejelentett szervezet megvizsgálja a tervvizsgálattal kapcsolatos kérelmet, és értékeli a tesztek eredményeit. Amennyiben a terv megfelel az irányelv és a rá vonatkozó ÁME előírásainak, tervvizsgálati tanúsítványt bocsát ki a kérelmező részére. A tanúsítvány tartalmazza a tervvizsgálat végkövetkeztetéseit, érvényességének feltételeit, a vizsgált terv azonosításához szükséges adatokat és – ha szükséges – az alrendszer működésének ismertetését.

Ha az ajánlatkérő tervvizsgálati tanúsítvány iránti kérelmét elutasítják, a bejelentett szervezetnek részletesen meg kell indokolnia az ilyen elutasítást.

Rendelkezni kell a fellebbezési eljárásról.

- 4.5. A gyártási fázis során a kérelmező köteles tájékoztatni a tervvizsgálati tanúsítvánnyal kapcsolatos műszaki dokumentációt megőrző bejelentett szervezetet minden olyan módosításról, amely érintheti az ÁME követelményeinek való megfelelést vagy az alrendszer előírt használati körülményeit. Ilyen esetekben az alrendszerhez további jóváhagyás szükséges. Ilyen esetben a bejelentett szervezetnek csak a módosításokra vonatkozó és azokhoz szükséges vizsgálatokat és tesztekkel kell elvégeznie. Ez a további jóváhagyás az eredeti tervvizsgálati tanúsítvány kiegészítéseként, illetve a régi tanúsítvány visszavonását követő új tanúsítvány kiadásával adható meg.

5. *Minőségirányítási rendszer*

- 5.1. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és megbízása esetén a fővállalkozónak az általa kiválasztott bejelentett szervezethez kérelmet kell benyújtania minőségirányítási rendszereinek értékelésére vonatkozóan.

A kérelemnek tartalmaznia kell a következőket:

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

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

- 5.2. Az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó minőségirányítási rendszerének biztosítania kell, hogy az alrendszer teljeségében megfeleljen az ÁME előírásainak.

Az egyéb vállalkozók minőségirányítási rendszereinek biztosítaniuk kell, hogy az alrendszerhez való hozzájárulásuk megfeleljen az ÁME követelményeinek.

Minden, a kérelmezők által elfogadott elemet, követelményt és rendelkezést módszeresen és rendszeresen dokumentálni kell írásban rögzített politikák, eljárások, valamint utasítások formájában. A minőségirányítási rendszer dokumentációjának biztosítania kell a minőségpolitikák és a minőségügyi eljárások – így például a minőségügyi programok, tervek, kézikönyvek és feljegyzések – általános megértését.

A rendszernek különösen az alábbi tételek megfelelő leírását kell tartalmaznia:

- az összes kérelmező esetében:
 - minőségügyi célkitűzések és szervezeti felépítés,
 - az alkalmazandó megfelelő gyártási, minőségellenőrzési és minőségirányítási technikák, folyamatok és módszeres intézkedések,
 - a tervezés, gyártás, összeszerelés és telepítés előtt, közben és után elvégzendő vizsgálatok, ellenőrzések és tesztek, valamint azok elvégzésének gyakorisága,
 - minőségügyi feljegyzések, például vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képesítéséről szóló jelentések stb.,

- a fővállalkozó esetében, amennyiben az vonatkozik az alrendszer tervezéséhez való hozzájárulására:
 - az alkalmazandó műszaki tervezési előírások, ideértve az európai előírásokat, és amennyiben az európai előírásokat nem alkalmazzák teljes egészében, akkor azok az eszközök, amelyeket felhasználnak az ÁME alrendszerre vonatkozó előírásai betartásának biztosítására,
 - a tervezésre vonatkozó ellenőrzési és hitelesítési technikák, folyamatok és módszeres intézkedések, amelyeket az alrendszer tervezésénél használnak fel,
 - a terv és az alrendszer előírt minőségének elérését és a minőségirányítási rendszernek az összes fázisban (a gyártást is ideértve) való hatékony működését figyelemmel kíséző eszközök;
- továbbá az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében:
 - az irányítás felelősségei és hatáskörei az alrendszer általános minőségével, és különösen az alrendszer integrációjának irányításával kapcsolatban.

A vizsgálatok, tesztek és ellenőrzések a következő fázisok mindegyikére vonatkoznak:

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

- 5.3. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezet megvizsgálja, hogy az alrendszer összes, az 5.2. pontban említett fázisát kellő mértékben és megfelelően lefedi-e a kérelmezők minőségirányítási rendszereinek jóváhagyása és felügyelete ⁽³⁵⁾.

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

- egyértelműen dokumentálják-e a minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolatokat és kapcsolódási pontokat,
- és hogy a fővállalkozó esetében kellően és megfelelően meghatározták-e a teljes alrendszer megfélelőségének irányításával kapcsolatos átfogó felelősségeket és hatásköröket.

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

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

Az ellenőrzésnek – a kérelmezőnek az alrendszerben való konkrét közreműködését figyelembe véve – az érintett alrendszerre nézve specifikusnak kell lennie. Az ellenőrző csoportnak legyen legalább egy, az érintett alrendszer-technológiában tapasztalt értékelője. Az értékelési eljárás kiterjed a kérelmező telephelyein tett értékelő szemlére is.

A határozatról értesíteni kell a kérelmezőt. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

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

⁽³⁵⁾ Különösen a járművekre vonatkozó ÁME esetében a bejelentett szervezet részt vesz a jármű vagy vonatszerelvény végső üzemi tesztelésében. Ezt előírja az ÁME megfelelő fejezete is.

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

A bejelentett szervezet értékeli a javasolt módosításokat, és eldönti, hogy a módosított minőségirányítási rendszer továbbra is eleget tesz-e az 5.2. pont követelményeinek, vagy újbóli értékelés szükséges.

A határozatáról értesíti a kérelmezőt. Az értesítésnek tartalmaznia kell a vizsgálat következtetéseit és az indoklással ellátott értékelési határozatot.

6. A minőségirányítási rendszer(ek) felügyelete a bejelentett szervezet felelőssége alatt
- 6.1. A felügyelet célja annak ellenőrzése, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó kellően eleget tesz-e a jóváhagyott minőségirányítási rendszer(ek)ből eredő kötelezettségeinek.
- 6.2. Az ajánlatkérőnek és a bevont fővállalkozónak el kell küldenie (vagy küldetnie) az 5.1 pontban hivatkozott bejelentett szervezet részére a cél eléréséhez szükséges összes dokumentumot, különösen az alrendszerrel kapcsolatos megvalósítási terveket és műszaki feljegyzéseket (amennyiben azok a kérelmező alrendszerben való közreműködésére vonatkoznak), ideértve az alábbiakat:
 - a minőségirányítási rendszer dokumentációja, ideértve az alábbiak biztosítása érdekében végrehajtott konkrét intézkedéseket:
 - az ajánlatkérő vagy az alrendszerre irányuló projekt egészéért felelős fővállalkozó esetében:
 - megfelelően és pontosan meghatározták-e az egész alrendszer megfelelőségére vonatkozó irányítás átfogó felelősségeit és hatásköreit,
 - minden kérelmező esetében:
 - a minőségirányítási rendszer megfelelő kezelése az alrendszer szintű integráció elérése érdekében,
 - a minőségirányítási rendszer tervezési részében előírt minőségügyi feljegyzések, például elemzések, számítások, tesztek stb. eredményei,
 - a minőségirányítási rendszer (összeszerelésre és telepítésre is kiterjedő) gyártási részében előírt minőségügyi feljegyzések, köztük vizsgálati jelentések és tesztelési, kalibrálási adatok, az érintett személyzet képzéseiről szóló jelentések stb.
- 6.3. A bejelentett szervezet rendszeres időközönként felülvizsgálja, hogy bevonása esetén az ajánlatkérő és a fővállalkozó fenntartja és alkalmazza-e a minőségirányítási rendszert, és felülvizsgálati jelentést nyújt be számukra. Ha azok tanúsított minőségirányítási rendszert működtetnek, a bejelentett szervezet ezt figyelembe veszi a felülvizsgálat során.

A felülvizsgálatokat évente legalább egyszer kell elvégezni, legalább egy felülvizsgálatnak pedig a 4. pontban említett EK-hitelesítési eljárás tárgyát képező alrendszerrel kapcsolatos tevékenységek (tervezés, gyártás, összeszerelés és telepítés) elvégzésekor kell megtörténnie.
- 6.4. Emellett a bejelentett szervezet szűrőpróbaszerű bejárásokat tehet a kérelmező(k) 5.2. pontban említett telephelyein. E bejárások alkalmával a bejelentett szervezet teljes vagy részleges felülvizsgálatot és tesztek végrehajtását, vagy végezteszhet el, annak ellenőrzése érdekében, hogy a minőségirányítási rendszer megfelelően működik-e a szükséges helyeken. Vizsgálati és – adott esetben – felülvizsgálati, illetve tesztjelentést kell készítenie a kérelmező(k) számára.
- 6.5. Ha az ajánlatkérő által kiválasztott és az EK-tanúsításért felelős bejelentett szervezet nem végzi el az érintett minőségirányítási rendszer(ek) egészének 5. pont szerint felülvizsgálatát, össze kell hangolnia a feladat elvégzéséért felelős bármely más bejelentett szervezetek felügyeleti tevékenységét az alábbiak érdekében:
 - biztosítani kell, hogy megfelelően végrehajtsák az alrendszerek integrálásával kapcsolatos különböző minőségirányítási rendszerek közötti kapcsolódási pontok kezelését,
 - az ajánlatkérővel közösen össze kell gyűjtenie az értékelés azon elemeit, amelyek a különböző minőségirányítási rendszerek következtességének és átfogó felülvizsgálatának szavatolásához szükségesek.

Ez az összehangolás kiterjed a bejelentett szervezet alábbiakkal kapcsolatos jogaira:

- a más bejelentett szervezetek által kibocsátott összes (jóváhagyási és felügyeleti) dokumentáció kézhezvétele,
 - jelenlét az 5.4. pontban említett felügyeleti ellenőrzéseknél,
 - az 5.5. pontban említett további ellenőrzések kezdeményezése a saját felelőssége alatt és a többi bejelentett szervezettel együtt.
7. Az 5.1. pontban említett bejelentett szervezetnek ellenőrzési, felülvizsgálati és felügyeleti célokból bejárási joggal kell rendelkeznie az építési területekre, tervezési és gyártóüzemekbe, összeszerelési és telepítési helyekre, raktárhelyiségekbe és adott esetben az előgyártási és tesztelési létesítményekbe, általánosabban pedig minden olyan létesítménybe, ahova azt szükségesnek tartja a feladatai elvégzése érdekében, a kérelmezőnek az alrendszer projektjéhez való konkrét hozzájárulásával összhangban.
8. Bevonása esetén az ajánlatkérőnek és a fővállalkozónak az utolsó alrendszer gyártásától számított 10 évig a nemzeti hatóságok számára elérhetővé kell tenniük az alábbiakat:
- az 5.1. pont második albekezdésének második francia bekezdésében említett dokumentáció,
 - az 5.5. pont második albekezdésében hivatkozott módosítás,
 - a bejelentett szervezet 5.4., 5.5. és 6.4. pontban említett határozatai és jelentései.
9. Amennyiben az alrendszer megfelel az ÁME követelményeinek, a bejelentett szervezet a tervvizsgálat, valamint a minőségirányítási rendszer(ek) jóváhagyása és felülvizsgálata alapján kiállítja a megfelelőségi tanúsítványt az ajánlatkérő számára, aki ezt követően kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállambeli felügyeleti hatóság számára, amelyben az alrendszer található, illetve üzemel.
- Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő okmányokat dátummal kell ellátni, és alá kell írni. A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell megírni, mint a műszaki dokumentációt, és legalább az irányelv V. mellékletében szereplő információkat kell tartalmaznia.
10. Az ajánlatkérő által választott bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kötelezően kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. A műszaki dokumentáció tartalmazza legalább az irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében található információkat, és különösen az alábbiakat:
- az alrendszer jellemzőivel kapcsolatos minden szükséges dokumentum,
 - az alrendszerbe beépített, átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek felsorolása,
 - a megfelelőségi és – adott esetben – az alkalmazhatósági EK-nyilatkozatok másolatai, amelyeket a rendszerelemekhez biztosítani kell az irányelv 13. cikkével összhangban, adott esetben a bejelentett szervezet által kiadott megfelelő dokumentumokkal (tanúsítványokkal, minőségirányítási rendszer jóváhagyásaival és felügyeleti dokumentumokkal) kísérve,
 - a Szerződésből eredő más rendeleteknek való megfelelés bizonyítéka (a tanúsítványokkal együtt),
 - az alrendszer karbantartásával, annak használati feltételeivel és határértékeivel kapcsolatos minden elem,
 - a szervizeléssel, állandó vagy rutinjellegű megfigyeléssel, beállítással és karbantartással kapcsolatos minden elem,
 - a bejelentett szervezet 9. pontban említett, hitelesítési, illetve számítási feljegyzésekkel kísért és általa aláírt megfelelőségi tanúsítványa, amely megállapítja, hogy a projekt megfelel az irányelvnek és az ÁME-nek, és adott esetben megemlíti a tevékenységek végrehajtása során rögzített és vissza nem vont fenntartásokat.

Indokolt esetben a tanúsítványt a hitelesítéssel kapcsolatban kiállított és a 6.4. és 6.5. pontokban említett vizsgálati és ellenőrzési jelentéseknek kell kísérniük:

- az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra- vagy járműnyilvántartás.

11. Valamennyi bejelentett szervezetnek közölnie kell a többi bejelentett szervezettel a minőségirányítási rendszerre és az EK-tervvizsgálati tanúsítványokra vonatkozóan kiadott, visszavont vagy elutasított jóváhagyásokkal kapcsolatos adatokat.

A többi bejelentett szervezet kérésre másolatot kaphat az alábbiakról:

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

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

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

F.4. **A karbantartási előírások értékelése: A megfelelőségértékelési eljárás**

Az eljárás még nyitott kérdés.

G. MELLÉKLET

Fenntartva

H. MELLÉKLET

Fenntartva

I. MELLÉKLET

Fenntartva

J. MELLÉKLET

Fenntartva

K. MELLÉKLET

Fenntartva

L. MELLÉKLET

A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME-ben nem meghatározott, vagy olyan szempontok, amelyekre európai szabályok vonatkoznak, vagy amelyek esetében tájékoztatni kell a nemzeti szabályokról**Infrastruktúra**

Parkolási lehetőség mozgáskorlátozott személyek számára (4.1.2.2. pont)

(ez nem kizárólagosan tartalmazza a következőket: – a helyek száma, megközelíthetősége, elhelyezése, méretei, anyaga, színe, jelzése és megvilágítása).

Tapintható útvonal (4.1.2.3.2. pont)

A padlófelületek csúszásmentessége (4.1.2.5. pont)

A kerekesszékesek által használható mosdók méretei és berendezése (4.1.2.7.1. pont)

Az állomások előudvarának megvilágítása (4.1.2.10. pont)

Vészvilágítás (4.1.2.10. pont)

Vizuális tájékoztatás (4.1.2.11.1. pont)

Biztonsági tájékoztatás és biztonsági utasítások (4.1.2.11.1. pont)

Figyelmeztető, kötelező és tiltó jelzések (4.1.2.11.1. pont)

Vészkijáratok és vészjelzők (4.1.2.13. pont)

Az utasáramlásnak megfelelő, szélességre vonatkozó követelmények (4.1.2.14. pont)

Lépcsőházak (4.1.2.15. pont)

Rámpák (4.1.2.17. pont)

Mozgólépcsők (4.1.2.17. pont)

Mozgójárdák (4.1.2.17. pont)

Minimális építési nyomtáv (4.1.2.18.2. pont)

A nyomtáv kiszélesedése (4.1.2.18.2. pont)

A peronok biztonsági területének meghatározása és tapintható jelzése (4.1.2.19. pont)

A szintbeli vágányátjárók használata (4.1.2.22. pont)

A kerekesszéket használó személyek megközelíthető eszközzel való szállításának megszervezése egy nem megközelíthető állomás és az azonos útvonalon lévő következő megközelíthető állomás között (4.1.4. pont)

Járművek

Ügyféltájékoztatás (4.2.2.8.1. pont)

Biztonsági tájékoztatás és biztonsági utasítások (4.2.2.8.1. pont)

Figyelmeztető, kötelező és tiltó jelzések (4.2.2.8.1. pont)

Fogalom meghatározások

A fényvisszaverődés mérése (4.3. pont)

Szabványos nemzeti Braille-írás (4.3. pont)

M. MELLÉKLET

Hordozható kerekesszékek**M.1. Hatály**

Ez a melléklet a hordozható kerekesszékek maximális tervezési határait határozza meg.

M.2. Jellemzők

Minimális műszaki követelmények:

— *Alapméretek*

- 700 mm szélesség plusz 50 mm mindkét oldalon a kéz számára mozgás közben
- 1 200 mm hossz plusz 50 mm a láb számára

— *Kerekek*

- A legkisebb keréknek egy vízszintesen 75 mm, függőlegesen 50 mm méretű hézagot kell áthidalnia.

— *Magasság*

- Max. 1 375 mm, mely lefedi a férfi utasok sokasága 95 %-át

— *Fordulókör*

- 1 500 mm

— *Tömeg*

- A kerekesszék és a benne tartózkodó személy össztömege teljes terhelés mellett 200 kg (esetleges csomaggal együtt)

— *Az akadályok legyőzhető magassága és hasmagasság*

- Az akadályok legyőzhető magassága: 50 mm (max.)
- Hasmagasság: 60 mm (min.)

— *Maximális biztonságos lejtő, amelyen a kerekesszék stabil marad:*

- Dinamikus stabilitással kell rendelkeznie minden irányban 6 fokos szögig
 - Statikus stabilitással kell rendelkeznie minden irányban (behúzott fékkel is) 9 fokos szögben
-

N. MELLÉKLET

A mozgáskorlátozott személyekkel kapcsolatos jelzések**N.1. Hatály**

Ez a melléklet meghatározza az infrastruktúrán és a járműveken használandó speciális jelzéseket.

N.2. Az infrastruktúra jelzései

Az infrastruktúra mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó jelzéseinek méretét a következő képlettel kell kiszámítani:

Az írott és grafikus ábrák keretének minimális méretét a következő képlettel kell kiszámítani: Olvasási távolság mm-ben, osztva 250-nel, szorozva 1,25-tel = a keret mérete mm-ben, ahol keretet használnak.

N.3. A járművek jelzései

A járműveken belül használt, mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó jelzések minimális oldalmérete 60 mm.

A járművek külsején használt, mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó jelzések minimális oldalmérete 85 mm.

N.4. A kerekesszék nemzetközi jele

Az ISO 7000:2004 0100 ábrájával összhangban a kerekesszékkel megközelíthető területeket azonosító „gondoskodás a sérült és fogyatékos személyekről” jelentésű nemzetközi ábrának megfelelő jelzésnek a következő feltételeknek kell megfelelnie:

Szimbólum	Háttér
RAL 9003 Fehér	RAL 5022 Éjkék
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)

N.5. Az induktív hurok jelzése

Az induktív hurok elhelyezésére utaló jelzésnek meg kell felelnie az 1. ábrának és az alábbiaknak:

Szimbólum	Háttér
RAL 9003 Fehér	RAL 5022 Éjkék
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)



1. ÁBRA

N.6. Segélyhívó / tájékoztató telefon jelzése

A segélyhívó és a tájékoztató telefon elhelyezésére utaló jelzésnek meg kell felelnie a 2. ábrának és az alábbiaknak:

Szimbólum	Háttér
RAL 9003 Fehér	RAL 5022 Éjkék
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)



2. ÁBRA

N.7. A vészhívó jelzése

A vészhívó elhelyezésére utaló jelzésnek meg kell felelnie a 3. ábrának és az alábbiaknak:

Szimbólum	Háttér
RAL 9003 Fehér	Zöld
NCS S 0500-N	ennek megfelelően
C0 M0 Y0 K0	ISO 3864-1:2002, 11. fejezet



3. ÁBRA

N.8. **A megkülönböztetett ülések jelzése**

Szimbólum	Háttér
RAL 9003 Fehér	RAL 5022 Éjkék
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)



4. ÁBRA