

MAGYAR KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA

T/4401. számú

törvényjavaslat

**a Bernben, 1980. május 9-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF)
módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv E, F és G
Függelékének kihirdetéséről**

**Előadó: Dr. Fellegi Tamás
nemzeti fejlesztési miniszter**

Budapest, 2011. szeptember 2011. évi ... törvény

a Bernben, 1980. május 9-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv E, F és G Függelékeinek kihirdetéséről

1. §

Az Országgyűlés a Bernben, 1980. május 9-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (a továbbiakban: COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyvvel megállapított E, F és G Függelékeinek módosításokkal egységes szerkezetbe foglalt hatályos szövegét (a továbbiakban: módosított Függelék) e törvénnyel kihirdeti.

2. §

A módosított Függelék hiteles angol nyelvű szövege és hivatalos magyar nyelvű fordítása a következő:

“Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI - Appendix E to the Convention)

Title I General Provisions

Article 1 Scope

- § 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure for the purposes of international carriage within the meaning of the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules. They shall apply regardless of the place of business and the nationality of the contracting parties. These Uniform Rules shall apply even when the railway infrastructure is managed or used by States or by governmental institutions or organisations.
- § 2 Subject to Article 21, these Uniform Rules shall not apply to other legal relations, such as in particular
- a) the liability of the carrier or the manager to their servants or other persons whose services they make use of to accomplish their tasks;
 - b) the liability to each other of the carrier or the manager of the one part and third parties of the other part.

Article 2 Declaration concerning liability in case of bodily loss or damage

- § 1 Any State may, at any time, declare that it will not apply to victims of accidents occurring in its territory the whole of the provisions concerning liability in case of bodily loss or damage (death, injury or any

other physical or mental harm), when the victims are nationals of, or have their usual place of residence in, that State.

§ 2 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depositary notifies it to the Member States.

Article 3 Definitions

For the purposes of these Uniform Rules, the term

- a) “railway infrastructure” means all the railway lines and fixed installations, so far as these are necessary for the circulation of railway vehicles and the safety of traffic;
- b) “manager” means the person who makes railway infrastructure available and who has responsibilities in accordance with the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located;
- c) “carrier” means the person who carries persons or goods by rail in international traffic under the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules and who is licensed in accordance with the laws and prescriptions relating to licensing and recognition of licenses in force in the State in which the person undertakes this activity;
- d) “auxiliary” means the servants or other persons whose services the carrier or the manager makes use of for the performance of the contract when these servants or other persons are acting within the scope of their functions;
- e) “third party” means any person other than the manager, the carrier and their auxiliaries;
- f) “licence” means the authorisation issued by a State to a railway undertaking, in accordance with the laws and prescriptions in force in that State, by which its capacity as a carrier is recognized;
- g) “safety certificate” means the document attesting, in accordance with the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located, that so far as concerns the carrier,
 - the internal organisation of the undertaking as well as
 - the personnel to be employed and the vehicles to be used on the infrastructure,meet the requirements imposed in respect of safety in order to ensure a service without danger on that infrastructure.

Article 4 Mandatory law

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these Uniform Rules, shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of other provisions of the contract. Nevertheless, the parties to the contract may assume a liability greater and

obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules or fix a maximum amount of compensation for loss of or damage to property.

Title II Contract of Use

Article 5 Contents and form

- § 1 Relations between the manager and the carrier or any other person entitled to enter into such a contract under the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located shall be regulated in a contract of use.
- § 2 The contract shall regulate the necessary details for the determination of the administrative, technical and financial conditions of use.
- § 3 The contract must be concluded in writing or in an equivalent form. The absence or irregularity of a written form or equivalent form of contract or the absence of one of the matters specified in § 2 shall not affect the existence or the validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.

Article 5bis Law remaining unaffected

- § 1 The provisions of Article 5 as well as those of Articles 6, 7 and 22 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use of infrastructure have to meet under the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located including, where appropriate, the law of the European Community.
- § 2 The provisions of Articles 8 and 9 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use of infrastructure have to meet in an EC Member State or in a State where Community legislation applies as a result of international agreements with the European Community.
- § 3 The provisions of §§ 1 and 2 concern in particular:
- agreements to be concluded between railway undertakings or authorised applicants and infrastructure managers,
 - licensing,
 - safety certification,
 - insurance,
 - charging involving performance schemes to minimise delays and disruptions and improve the performance of the railway network,
 - compensation arrangements in favour of customers and
 - dispute resolution.

Article 6
Special obligations of the carrier and the manager

- § 1 The carrier must be authorised to undertake the activity of a carrier by rail. The personnel to be employed and the vehicles to be used must satisfy the safety requirements. The manager may require the carrier to prove, by the presentation of a valid licence and safety certificate or certified copies, or in any other manner, that these conditions are fulfilled.
- § 2 The carrier must notify the manager of any event which might affect the validity of his licence, his safety certificates or other elements of proof.
- § 3 The manager may require the carrier to prove that he has taken out a sufficient liability insurance or taken equivalent measures to cover any claims, on whatever grounds, referred to in Articles 9 to 21. Each year, the carrier must prove, by an attestation in due form, that the liability insurance or the equivalent provisions still exist; he must notify the manager of any modification relating to them before it takes effect.
- § 4 The parties to the contract must inform each other of any event which might impede the execution of the contract they have concluded.

Article 7
Termination of the contract

- § 1 The manager may rescind the contract forthwith when
- a) the carrier is no longer authorised to carry on the activity of carrier by rail;
 - b) the personnel to be employed and the vehicles to be used no longer meet the safety requirements;
 - c) the carrier is in arrear with payment, that is to say
 - 1. for two successive payment periods and for an amount in excess of the equivalent of one month's use, or
 - 2. for a period covering more than two payment periods and for an amount equal to the value of two months' use;
 - d) the carrier is in clear breach of one of the special obligations specified in Article 6 §§ 2 and 3.
- § 2 The carrier may rescind the contract of use forthwith when the manager loses his right to manage the infrastructure.
- § 3 Each party to the contract may rescind the contract of use forthwith in the case of a clear breach of one of the essential obligations by the other party to the contract, when that obligation concerns the safety of persons or goods; the parties to the contract may agree the modalities for the exercise of this right.
- § 4 The party to the contract who is the cause of its rescission shall be liable to the other party for the loss or damage resulting from it, unless he proves that the loss or damage was not caused by his fault.

§ 5 The parties to the contract may agree conditions derogating from the provisions of § 1 letters c) and d) and § 4.

Title III Liability

Article 8 Liability of the manager

§ 1 The manager shall be liable

- a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),
- b) for loss of or damage to property (destruction of, or damage to, movable or immovable property),
- c) for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules,

caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the infrastructure and having its origin in the infrastructure.

§ 2 The manager shall be relieved of this liability

- a) in case of bodily loss or damage and pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules
 - 1. if the incident giving rise to the loss or damage has been caused by circumstances not connected with the management of the infrastructure which the manager, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,
 - 2. to the extent that the incident giving rise to the loss or damage is due to the fault of the person suffering the loss or damage,
 - 3. if the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party which the manager, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;
- b) in case of loss of or damage to property and pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIM Uniform Rules, when the loss or damage was caused by the fault of the carrier or by an order given by the carrier which is not attributable to the manager or by circumstances which the manager could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 3 If the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the manager is not entirely relieved of liability in accordance with § 2, letter a), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse against the third party.

§ 4 The parties to the contract may agree whether and to what extent the manager shall be liable for the loss or damage caused to the carrier by delay or disruption to his operations.

Article 9
Liability of the carrier

§ 1 The carrier shall be liable

- a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),
- b) for loss of or damage to property (destruction of or damage to movable or immovable property),

caused to the manager or to his auxiliaries, during the use of the infrastructure, by the means of transport used or by the persons or goods carried.

§ 2 The carrier shall be relieved of this liability

- a) in case of bodily loss or damage
 1. if the incident giving rise to the loss or damage has been caused by circumstances not connected with the operations of the carrier which he, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,
 2. to the extent that the incident giving rise to the loss or damage is due to the fault of the person suffering the loss or damage,
 3. if the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;
- b) in case of loss of or damage to property when the loss or damage is caused by a fault of the manager or by an order given by the manager which is not attributable to the carrier or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 3 If the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the carrier is not entirely relieved of liability in accordance with § 2, letter a), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse against the third party.

§ 4 The parties to the contract may agree whether and to what extent the carrier shall be liable for the loss or damage caused to the manager by disruption to his operations.

Article 10
Concomitant causes

- § 1 If causes attributable to the manager and causes attributable to the carrier contributed to the loss or damage, each party to the contract shall be liable only to the extent that the causes attributable to him under Article 8 and 9 contributed to the loss or damage. If it is impossible to assess to what extent the respective causes contributed to the loss or damage, each party shall bear the loss or damage he has sustained.
- § 2 § 1 shall apply mutatis mutandis if causes attributable to the manager and causes attributable to several carriers using the same railway infrastructure contributed to the loss or damage.
- § 3 § 1, first sentence, shall apply mutatis mutandis in case of loss or damage referred to in Article 9 if causes attributable to several carriers using the same infrastructure contributed to the loss or damage. If it is impossible to assess to what extent the respective causes contributed to the loss or damage, the carriers shall be liable to the manager in equal shares.

Article 11
Damages in case of death

- § 1 In case of death, the damages shall comprise:
- a) any necessary costs following the death, in particular those of transport of the body and the funeral expenses;
 - b) if death does not occur at once, the damages provided for in Article 12.
- § 2 If, through the death, persons whom the deceased had or would have had in the future a legal duty to maintain, are deprived of their support, they shall also be compensated for that loss. Rights of action for damages by persons whom the deceased was maintaining without being legally bound to do so, shall be governed by national law.

Article 12
Damages in case of personal injury

In case of personal injury or any other physical or mental harm, the damages shall comprise:

- a) any necessary costs, in particular those of treatment and of transport;
- b) compensation for financial loss, due to total or partial incapacity to work, or to increased needs.

Article 13
Compensation for other bodily harm

National law shall determine whether and to what extent the manager or the carrier must pay damages for bodily harm other than that provided for in Articles 11 and 12.

Article 14

Form and amount of damages in case of death and personal injury

- § 1 The damages provided for in Article 11 § 2 and in Article 12 letter b) must be awarded in the form of a lump sum. However, if national law permits the award of an annuity, the damages shall be awarded in that form if so requested by the injured person or by persons entitled referred to in Article 11 § 2.
- § 2 The amount of damages to be awarded pursuant to § 1 shall be determined in accordance with national law. However, for the purposes of these Uniform Rules, the upper limit per person shall be set at 175,000 units of account as a lump sum or as an annuity corresponding to that sum, where national law provides for an upper limit of less than that amount.

Article 15

Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability provided for in these Uniform Rules as well as the provisions of national law, which limit the compensation to a certain amount, shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the author of the loss or damage has committed either with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

Article 16

Conversion and interest

- § 1 Where the calculation of compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment of the compensation.
- § 2 The person entitled may claim interest on compensation, calculated at five per cent per annum, from the day of initiation of a conciliation procedure, of seizure of the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention or from the day on which legal proceedings were instituted.

Article 17

Liability in case of nuclear incidents

The manager and the carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State governing liability in the field of nuclear energy.

Article 18

Liability for auxiliaries

The manager and the carrier shall be liable for their auxiliaries.

Article 19
Other actions

- § 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the manager or against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.
- § 2 The same shall apply to any action brought against the auxiliaries for whom the manager or the carrier is liable pursuant to Article 18.

Article 20
Agreements to settle

The parties to the contract may agree conditions in which they assert or renounce their rights to compensation from the other party to the contract.

Title IV
Actions by Auxiliaries

Article 21
Actions against the manager or against the carrier

- § 1 Any action in respect of liability brought by the auxiliaries of the carrier against the manager on account of loss or damage caused by him, on whatever grounds, may be brought only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.
- § 2 Any action in respect of liability brought by the auxiliaries of the manager against the carrier on account of loss or damage caused by him, on whatever grounds, may be brought only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

Title V
Assertion of Rights

Article 22
Conciliation procedures

The parties to the contract may agree conciliation procedures or appeal to the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention.

Article 23
Recourse

The validity of the payment made by the carrier on the basis of the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules may not be disputed when compensation has been determined by a court or tribunal and when the manager, duly served with notice of the proceedings, has been afforded the opportunity to intervene in the proceedings.

Article 24
Forum

- § 1 Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of the Member States designated by agreement between the parties to the contract.
- § 2 Unless the parties to the contract otherwise agree, the competent courts or tribunals shall be those of the Member State where the manager has his place of business.

Article 25
Limitation of actions

- § 1 The period of limitation for actions based on these Uniform Rules shall be three years.
- § 2 The period of limitation shall run from the day when the loss or damage occurred.
- § 3 In case of death of persons, the period of limitation shall be three years from the day after the day the death occurred, but not exceeding five years from the day after the day of the accident.
- § 4 A recourse action by a person held liable may be brought even after the expiration of the limitation period provided for in § 1, if it is brought within the period allowed by the law of the State where the proceedings are brought. However, the period allowed shall be not less than ninety days from the day when the person bringing the recourse action has settled the claim or has been served with notice of the proceedings against himself.
- § 5 The period of limitation shall be suspended when the parties agree a conciliation procedure or when they seize the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention.
- § 6 Otherwise, suspension and interruption of the limitation period shall be governed by national law.

**Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards
and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions
applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic
(APTU - Appendix F to the Convention)**

Article 1
Scope

These Uniform Rules lay down, for railway material intended to be used in international traffic, the procedure for the validation of technical standards and the adoption of Uniform Technical Prescriptions (UTP).

Article 2
Definitions

For the purposes of these Uniform Rules, their Annex(es) and the UTP, in addition to the terms defined in Article 2 of ATMF, the term

- a) “carriage” (or “coach”) means a railway vehicle, not provided with a means of traction, which is intended to carry passengers; the term includes a luggage wagon which is intended to be carried in a passenger train;
- b) “project in an advanced stage of development” means any project whose planning/construction stage has reached a point where a change in the technical specifications would be unacceptable to the Contracting State concerned. Such an impediment may be legal, contractual, economic, financial, social or environmental in nature and must be duly substantiated;
- c) “substitution in the framework of maintenance” means any replacement of components by parts of identical function and performance in the framework of preventive or corrective maintenance;
- d) “technical prescription” means a rule, other than a technical standard, included in the UTP, relating to the construction, operation, maintenance or safety aspects, or relating to a procedure concerning railway material;
- e) “technical standard” means a voluntary standard adopted by a recognised international standardisation body, according to the procedures applicable to it;
- f) “traction unit” means a railway vehicle provided with a means of traction;
- g) “wagon” means a railway vehicle, not provided with a means of traction, which is intended to carry goods.

Article 3

Aim

- § 1 The validation of technical standards relating to railway material and the adoption of UTP applicable to railway material shall have as its aim to
 - a) facilitate the free circulation of vehicles and the free use of other railway material in international traffic,
 - b) contribute to ensuring the safety, efficiency and the availability for international traffic,
 - c) take account of the protection of the environment and public health.
- § 2 When technical standards are validated or UTP are adopted, only those prepared at the international level shall be taken into account.
- § 3 To the extent possible
 - a) it is appropriate to ensure interoperability of technical systems and components necessary for international traffic;
 - b) technical standards and UTP shall be performance related; if appropriate, they shall include variants.

Article 4
Preparation of technical standards and UTP

- § 1 The preparation of technical standards concerning railway material and the standardisation of industrial products and procedures shall be the responsibility of recognised national and international standardisation bodies.
- § 2 The preparation of UTP shall be the responsibility of the Committee of Technical Experts assisted by appropriate working groups and the Secretary General on the basis of applications made in accordance with Article 6.

Article 5
Validation of technical standards

- § 1 The Committee of Technical Experts shall decide whether to validate a technical standard or specific parts of it in accordance with the procedure laid down in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention. The decisions shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.
- § 2 An application for validation of a technical standard may be made by:
- a) any Contracting State;
 - b) any regional organisation as defined in Article 2 x) of ATMF;
 - c) any national or international standardisation body having the task of standardisation in the railway field; Article 3 § 2 shall be taken into account;
 - d) any representative international association for whose members the existence of technical standards relating to railway material is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.
- § 3 The references to validated technical standards shall be published by the Secretary General on the website of the Organisation. Once the reference is published, the application of this technical standard gives presumption of compliance with the corresponding UTP.
- § 4 The application of validated technical standards is voluntary; however, a standard or a part of it may be made obligatory through provisions in a UTP.

Article 6
Adoption of UTP

- § 1 The Committee of Technical Experts shall decide whether to adopt a UTP or a provision amending it in accordance with the procedure laid down in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention. The decisions shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.
- § 2 An application for adoption of a UTP or a provision amending it according to § 1 may be made by:
- a) any Contracting State;
 - b) any regional organisation as defined in Article 2 x) of ATMF;

- c) any representative international association for whose members the existence of UTP relating to railway material is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.

Article 7

Form of applications

Applications referred to in Articles 5 and 6 shall be sent to the Secretary General and addressed to the Committee of Technical Experts in one of the working languages according to Article 1 § 6 of the Convention. The Committee of Technical Experts may reject any application, if it considers the application not to be complete, coherent, properly reasoned or justified. The application shall include an assessment of social, economic and environmental consequences.

Article 7a

Assessment of consequences

- § 1 The Committee of Technical Experts shall take its decision after consideration of the reasoning and justification provided by the applicant.
- § 2 The assessment shall indicate the likely impact for all Contracting States, operators and other relevant actors concerned. If the proposal has an impact on UTP other than the one for which the proposal is directly intended, these interfaces shall also be taken into account.
- § 3 All concerned entities shall participate in the assessment by providing free of charge the requisite data unless covered by intellectual property rights.

Article 8

UTP

- § 1 The adopted UTP shall be published on the website of the Organisation.
- § 2 In principle, each subsystem shall be subject to one UTP. Where relevant, a subsystem may be covered by several UTP and one UTP may cover several subsystems.
- § 2a The UTP shall apply to new subsystems. They shall also apply to an existing subsystem when it is renewed or upgraded and in accordance with the migration strategy referred to in § 4 f).
- § 3 After the notification process according to Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention and at least one month before entry into force, the Secretary General shall publish on the website of the Organisation
 - a) the adopted and notified UTP;
 - b) the date of its entry into force;
 - c) the list of Contracting States to which this UTP applies;
 - d) the updated list of UTP and their date of entry into force.
- § 4 To the extent necessary to achieve the aim set out in Article 3, the UTP referring to subsystems shall at least:
 - a) indicate its intended scope (part of network or vehicles; subsystem or part of subsystem);

- b) lay down essential requirements for each subsystem concerned and its interfaces vis-à-vis other subsystems;
- c) establish the functional and technical specifications to be met by the subsystem and its interfaces vis-à-vis other subsystems. If need be, these specifications may vary according to the use of the subsystem, for example according to the categories of line, hub and/or vehicles;
- d) determine the elements of construction or interoperability constituents and interfaces which must be covered by technical standards, which are necessary to achieve interoperability within the rail system;
- e) state, in each case under consideration, which procedures are to be used in order to assess the conformity with the provisions of the UTP. These procedures shall be based on the assessment modules defined in a general UTP referred to in § 8;
- f) indicate the strategy for implementing the UTP. In particular, it is necessary to specify the stages to be completed in order to make a gradual transition from the existing situation to the final situation in which compliance with the UTP shall be the norm; for each stage, appropriate transitional provisions shall be included and
- g) indicate, for the staff concerned, the professional qualifications and health and safety conditions at work required for the operation and maintenance of the subsystem concerned, as well as for the implementation of the UTP.

§ 5 Each UTP shall be drawn up on the basis of an examination of an existing subsystem and indicate one or more target subsystems that may be obtained gradually within a reasonable time scale. Accordingly, the gradual adoption of the UTP and compliance therewith will help gradually to achieve the interoperability of the rail system.

§ 6 The UTP shall retain, in an appropriate manner, the compatibility of the existing rail system of each Contracting State. With this objective, provision may be made in each UTP for “specific cases” covering one or more Contracting States, with regard to both network and vehicles; special attention must be given to the loading gauge, the track gauge or space between the tracks and to vehicles originating from or destined for third countries. For each specific case, the UTP shall stipulate the implementing rules of the elements indicated in § 4 c) to g).

§ 7 If certain technical aspects corresponding to the essential requirements cannot be explicitly covered in the UTP, they shall be clearly identified in it as “open points”.

§ 8 The Committee of Technical Experts may adopt UTP which do not refer to subsystems, such as general provisions, essential requirements or assessment modules.

§ 9 The UTP shall have a two column format. Text which appears in full width without columns is identical to corresponding texts of the European Community Technical Specifications for Interoperability (TSI). Text which is split into two columns is different for the UTP and for the corresponding TSI or other corresponding European Community regulations. The left-hand column shows the UTP text (OTIF regulations), while the right-hand column shows the European Community TSI text. On the far right the TSI reference is indicated.

Article 8a

Deficiencies in UTP

- § 1 If it comes to the attention of the Committee of Technical Experts that an adopted UTP contains errors or deficiencies including where an adopted UTP does not fully meet the essential requirements, the Committee shall take the appropriate measures including:
- a) the decision whether the relevant UTP may need to be amended in accordance with Articles 6 and 8 and
 - b) recommendations for justified provisional solutions.
- § 2 The Contracting States, regional organisations and assessing bodies have the obligation to inform the Secretary General without delay if they discover errors or deficiencies in a UTP.

Article 9

Declarations

- § 1 Any Contracting State may, within a period of four months from the day of notification of the decision of the Committee of Technical Experts by the Secretary General, make a reasoned declaration notifying him that it will not apply or will apply only partially, the validated technical standard or the adopted UTP, so far as it concerns the railway infrastructure situated on its territory and the traffic on that infrastructure.
- § 2 The Contracting States which have made a declaration in accordance with § 1 shall not be taken into account in determining the number of States which must formulate an objection in accordance with Article 35 § 4 of the Convention, in order that a decision of the Committee of Technical Experts should not enter into force.
- § 3 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Secretary General. This withdrawal shall take effect on the first day of the second month following the notification.

Article 10

Abrogation of Technical Unity

The entry into force of the UTP, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 6 § 1, in all the States parties to the 1938 version of the International Convention on the Technical Unity of Railways, signed at Berne on 21 October 1882, shall abrogate that convention.

Article 11

Precedence of the UTP

- § 1 With the entry into force of the UTP, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 6 § 1, the technical standards and the UTP shall take precedence, in relations between Contracting States, over the provisions of the 1938 version of the International Convention on the Technical Unity of Railways, signed at Berne on 21 October 1882.
- § 2 With the entry into force of the UTP, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 6 § 1, these Uniform Rules as well as the technical standards and the UTP, shall take precedence, in the Contracting States, over the technical provisions

- a) of the Regulation governing the reciprocal use of carriages and brake vans in international traffic (RIC),
- b) of the Regulation governing the reciprocal use of wagons in international traffic (RIV).

Article 12

National technical requirements

§ 1 Contracting States shall ensure that the Secretary General is informed of their national technical requirements which apply to railway vehicles and other railway material. The Secretary General shall publish these requirements in the data bank referred to in Article 13 of the ATMF Uniform Rules.

The information shall be received by the Secretary General within 3 months from the day when the revised Uniform Rules enter into force.

Such a requirement may stay in force only until it or an analogous requirement is brought into force through the adoption of prescriptions according to the Articles above. The Contracting State may at any time withdraw the temporary provision and notify this to the Secretary General.

§ 2 When a UTP has been adopted or amended, the Contracting State shall ensure that the Secretary General is informed - with justification - of those national technical requirements mentioned in § 1 which it will still require to be complied with in order to ensure the technical compatibility between the vehicles and its network concerned; this includes national rules applicable to “open points” in the technical prescriptions and applicable to the specific cases duly identified in the technical prescription.

The information shall include indication of the “open point(s)” and/or “specific case(s)” in the UTP to which each national technical requirement relates.

The national technical requirements shall only remain valid if the notification is received by the Secretary General within 6 months from the day when the technical prescription in question or the change to it has entered into force.

§ 3 The information shall include the full text of the national technical provision in an official language of the Contracting State as well as the title and a summary in one of the official OTIF languages.

Article 13

Equivalence table

§ 1 In order to minimise the assessments and thereby the costs for applying for a technical admission, national technical requirements in accordance with Article 12 shall be classified pursuant to the list of parameters and the principles set out in the Annex to these Uniform Rules. The classification shall be carried out under the responsibility of the Committee of Technical Experts. The Contracting States and the regional organisations shall cooperate with the Committee of Technical Experts and the Secretary General in this task.

§ 2 The Committee of Technical Experts may review the Annex taking account of the experience with the cross-acceptance of vehicles in the Contracting States.

§ 3 The Committee of Technical Experts shall ensure that a reference document is drawn up cross-referencing all the notified national technical requirements. The reference document shall also

indicate the relevant provisions in the UTP and the corresponding TSI (Article 8 § 9). The reference document shall be published on the website of the Organisation and shall be kept up to date.

§ 4 Taking due account of the opinion of the Contracting States concerned and of the regional organisations involved, the Committee of Technical Experts may decide to declare the equivalence in railway safety terms:

- a) between national technical requirements of different Contracting States;
- b) between provisions in the UTP and the corresponding TSI; and
- c) between national technical requirements of one or more Contracting States and provisions in the UTP and/or provisions in the TSI.

The declared equivalence shall be indicated in an equivalence table in the reference document mentioned in § 3 above.

Annex

Parameters to be checked in Conjunction with the Technical Admission of Non-UTP Conform Vehicles and Classification of the National Technical Requirements

1. List of Parameters

1.1 General documentation

1.1.1.1. General documentation (including description of new, renewed or upgraded vehicle and its intended use, design, repair, operation and maintenance information, technical file, etc.)

1.2 Structure and mechanical parts

1.1.1.2. Mechanical integrity and interface between vehicles (including draw and buffer gear, gangways), strength of vehicle structure and fittings (e.g. seats), loading capability, passive safety (including interior and exterior crashworthiness)

1.3 Track interaction and gauging

1.1.1.3. Mechanical interfaces to the infrastructure (including static and dynamic behaviour, clearances and fits, gauge, running gear, etc.)

1.4. Braking equipment

1.1.1.4. Braking-related items (including wheel-slide protection, braking control, and braking performance in service, emergency and parking modes)

1.5 Passenger-related items

1.1.1.5. Passenger facilities and passenger environment (including passenger windows and doors, requirements for persons with reduced mobility, etc.)

1.6 Environmental conditions and aerodynamic effects

1.1.1.6. Impact of the environment on the vehicle and impact of the vehicle on the environment (including aerodynamic conditions and both the interface between the vehicle and the trackside part of the railway system and the interface with the external environment)

- 1.7 External warning, marking, functions and software integrity requirements
 - 1.1.1.7. *External warnings, markings, functions and integrity of software, e.g. safety-related functions with an impact on train behaviour including train bus*
- 1.8 Onboard power supply and control systems
 - 1.1.1.8. *Onboard propulsion, power and control systems, plus the interface of the vehicle with the power supply infrastructure and all aspects of electromagnetic compatibility*
- 1.9 Staff facilities, interfaces and environment
 - 1.1.1.9. *On-board facilities, interfaces, working conditions and environment for staff (including drivers' cabs, driver machine interface)*
- 1.10 Fire safety and evacuation
- 1.11 Servicing
 - 1.1.1.10. *Onboard facilities and interfaces for servicing*
- 1.12 Onboard control, command and signalling
 - 1.1.1.11. *All the on-board equipment necessary to ensure safety and to command and control movements of trains authorised to travel on the network and its effects on the trackside part of the railway system*
- 1.13 Specific operational requirements
 - 1.1.1.12. *Specific operational requirements for vehicles (including degraded mode, vehicle recovery etc.)*
- 1.14 Freight related items
 - 1.1.1.13. *Freight-specific requirements and environment (including facilities specifically required for dangerous goods)*

Explanations and examples *in italics* above are for information only and are not definitions of the parameters.

2. Classification of the National Technical Requirements

The national technical requirements relating to the parameters identified in section 1 shall be attributed to one of the following three groups. Rules and restrictions of a strictly local nature are not involved; their verification involves checks to be put in place by mutual agreement between the railway undertakings and the infrastructure managers.

Group A

Group A covers:

- international standards,
- national rules deemed to be equivalent, in railway safety terms, to national rules of other Member States,
- national rules deemed to be equivalent, in railway safety terms, to the provisions in the UTP and/or provisions in the TSI.

Group B

Group B covers all rules that do not fall within the scope of Group A or Group C, or that it has not yet been possible to classify in one of these groups.

Group C

Group C covers rules that are strictly necessary and are associated with technical infrastructure characteristics, in order to ensure safe and interoperable use in the network concerned (e.g. the loading gauge).

Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF - Appendix G to the Convention)

Article 1 Scope

These Uniform Rules lay down, for railway vehicles and other railway material, the procedure for the admission to circulation or use in international traffic.

Article 2 Definitions

For the purposes of these Uniform Rules and their (future) Annex(es), the APTU Uniform Rules and their Annex(es) and the APTU Uniform Technical Prescriptions (UTP) the following definitions shall apply:

- a) “accident” means an unwanted or unintended sudden event or a specific chain of such events which have harmful consequences; accidents are divided into the following categories: collisions, derailments, level-crossing accidents, accidents to persons caused by rolling stock in motion, fires and others;
- b) “admission of a type of construction” means the right granted by which the competent authority authorises a type of construction of a railway vehicle, as a basis for the admission to operation for vehicles which correspond to that type of construction;
- c) “admission to operation” means the right granted by which the competent authority authorises each railway vehicle or other railway material to operate in international traffic;
- d) “Committee of Technical Experts” means the Committee provided for in Article 13 § 1, f) of the Convention;
- da) “contracting entity” means any entity, whether public or private, which orders the design and/or construction or the renewal or upgrading of a subsystem. This entity may be a railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper, or the concession holder responsible for carrying out a project;
- e) “Contracting State” means a Member State of the Organisation which has not made a declaration in respect of these Uniform Rules in accordance with Article 42 § 1, first sentence of the Convention;

- f) “declaration” means the evidence of an assessment or an element of assessments carried out to confirm that a vehicle, a type of construction or an element of construction complies with the provisions of the APTU Uniform Rules and its UTP (including applicable specific cases and national requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules);
- g) “element of construction” or “constituent” means any elementary component, group of components, complete or subassembly of equipment incorporated or intended to be incorporated into a railway vehicle, other railway material or infrastructure; the concept of an “element of construction” covers both tangible objects and intangible objects such as software;
- h) “entity in charge of maintenance” (ECM) means the entity that is in charge of the maintenance of a vehicle, and is registered as such in the vehicle register according to Article 13; this definition also applies to other railway material;
- i) “essential requirements” means all the conditions set out in the APTU Uniform Rules which must be met by the rail system, the subsystems and the interoperability constituents, including interfaces;
- j) “incident” means any occurrence, other than accident or serious accident, associated with the operation of trains and affecting the safety of operation;
- k) “infrastructure manager” means an undertaking or an authority which manages railway infrastructure;
- l) “international traffic” means the circulation of railway vehicles on railway lines over the territory of at least two Contracting States;
- m) “investigation” means a process conducted for the purpose of accident and incident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of causes (actions, omissions, events or conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident) and, when appropriate, the making of safety recommendations;
- n) “keeper” means the person or entity that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport and is registered as such in the vehicle register referred to in Article 13;
- o) “Maintenance File” means the document(s) that specify the inspections and maintenance tasks to be carried out on a (type of) vehicle or other railway material, which is set up according to the rules and specifications in the UTP including specific cases and notified national technical requirements in force, if any, according to Article 12 of the APTU Uniform Rules;
- p) “Maintenance Record File” means the documentation relating to an admitted vehicle or other railway material, which contains the record of its operating history and the inspections and maintenance operations that have been carried out on it;
- q) “network” means the lines, stations, terminals, and all kinds of fixed equipment needed to ensure safe and continuous operation of the rail system;

- r) “open points” means technical aspects relating to essential requirements which have not explicitly been covered in a UTP;
- s) “other railway material” means any movable railway material intended to be used in international traffic that is not a railway vehicle;
- t) “rail transport undertaking” means a private or public undertaking
 - which is authorised to carry persons or goods by rail and which ensures traction or
 - which only ensures traction;
- u) “railway infrastructure” (or just “infrastructure”) means all the railway lines and fixed installations so far as these are necessary for the compatibility with and safe circulation of railway vehicles and other railway material admitted according to these Uniform Rules;
- v) “railway material” means railway vehicles, other railway material and railway infrastructures;
- w) “railway vehicle” means a vehicle suitable to circulate on its own wheels on railway lines with or without traction;
- x) “regional organisation” means an organisation as defined in Article 38 of the Convention within the exclusive competence that Contracting States have ceded to it;
- y) “renewal” means any major substitution work on a subsystem or part subsystem which does not change the overall performance of the subsystem;
- ya) “RID” means Appendix C to the Convention;
- z) “serious accident” means any train collision or derailment of trains, resulting in the death of at least one person or serious injuries to five or more persons or extensive damage to rolling stock, the railway infrastructure or the environment, and any other similar accident with an obvious impact on railway safety regulation or the management of safety; “extensive damage” means damage that can immediately be assessed by the investigating body to cost at least 1.8 million SDR in total;
- aa) “specific case” means any part of the rail system of the Contracting States which needs special provisions in the UTP, either temporary or definitive, because of geographical, topographical or urban environment constraints or those affecting compatibility with the existing system. This may include in particular railway lines and networks isolated from the rest of the network, the loading gauge, the track gauge or space between the tracks as well as vehicles and other railway material strictly intended for local, regional or historical use, and vehicles and other railway material originating from or destined for third countries;
- bb) “subsystems” means the result of the division of the rail system, as shown in the UTP; these subsystems, for which essential requirements must be laid down, may be structural or functional;
- cc) “technical admission” means the procedure carried out by the competent authority to authorise a railway vehicle or other railway material to operate in international traffic or to authorise the type of construction;

- dd) “technical certificate” means the official evidence of a successful technical admission in the form of a valid Design Type Certificate or a valid Certificate to Operation;
- ee) “Technical File” means the documentation relating to the vehicle or other railway material containing all its (the type's) technical characteristics, including a user manual and the characteristics necessary to identify the object(s) concerned;
- eea) “TSI” means Technical Specification for Interoperability adopted in accordance with Directives 96/48/EC, 2001/16/EC and 2008/57/EC by which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements and ensure the interoperability of the rail system;
- ff) “type of construction” means the basic design characteristics of the railway vehicle or other railway material as covered by a single type examination certificate described in assessment module SB of the UTP;
- gg) “upgrading” means any major modification work on a subsystem or part subsystem which improves the overall performance of the subsystem.

Article 3

Admission to international traffic

- § 1 Each railway vehicle must, for circulation in international traffic, be admitted in accordance with these Uniform Rules.
- § 2 The technical admission shall have the aim of ascertaining whether the railway vehicles satisfy
 - a) the construction prescriptions contained in the UTP,
 - b) the construction and equipment prescriptions contained in RID,
 - c) the special conditions of an admission under Article 7a.
- § 3 §§ 1 and 2 as well as the following articles shall apply mutatis mutandis to the technical admission of other railway material and of elements of construction either of vehicles or of other railway material.

Article 3a

Interaction with other international agreements

- § 1 Railway vehicles and other railway material which have been placed in service according to applicable European Community (EC) and corresponding national legislation shall be deemed as admitted to operation by all Contracting States according to these Uniform Rules
 - a) in the case of full equivalence between the provisions in the applicable TSIs and the corresponding UTP and
 - b) provided the set of applicable TSIs, against which the railway vehicle or other railway material was authorised, cover all aspects of the relevant subsystems that are part of the vehicle and
 - c) provided these TSIs do not contain open points related to the technical compatibility with infrastructure and

d) provided the vehicle or other railway material is not subject to a derogation.

If these conditions are not fulfilled, the vehicle or other railway material shall be subject to Article 6 § 4.

§ 2 Railway vehicles and other railway material which have been admitted to operation according to these Uniform Rules shall be deemed as placed in service in the Member States of the European Community and in the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community in the case of

- a) full equivalence between the provisions in the applicable UTP and the corresponding TSIs and
- b) provided the set of applicable UTP against which the railway vehicle or other railway material was authorised covers all aspects of the relevant subsystems that are part of the vehicle and
- c) provided these UTP do not contain open points related to the technical compatibility with infrastructure and
- d) provided the vehicle or other railway material is not subject to a derogation.

If these conditions are not fulfilled, the vehicle or other railway material shall be subject to authorisation according to the law applicable in the Member States of the European Community and in the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community.

§ 3 The admission to operation, the operation and the maintenance of railway vehicles and other railway material being used only in Member States of the European Community are regulated by the applicable Community and national legislation. This provision is also applicable to Contracting States which apply relevant European Community legislation as a result of international agreements with the European Community.

§ 4 §§ 1 to 2 apply mutatis mutandis to admissions / authorisations of vehicle types

§ 5 An entity in charge of maintenance (ECM) for a freight wagon, certified according to Article 15 § 2, shall be deemed as certified according to applicable European Community and corresponding national legislation and vice versa in the case of full equivalence between the certification system adopted under Article 14a (5) of the EC Railway Safety Directive 2004/49/EC and rules adopted by the Committee of Technical Experts according to Article 15 § 2.

Article 4 Procedure

§ 1 Technical admission of a vehicle shall be carried out

- a) either in a single stage by the granting of admission to operation to a given individual vehicle,
- b) or in two successive stages, by the granting
 - of admission of a type of construction to a given type of construction,
 - subsequently an admission to operation to individual vehicles corresponding to this type of construction by a simplified procedure verifying that they are of this type.

§ 2 The assessments of the conformity of a vehicle or an element of construction with the provisions of the UTP on which the admission is based may be divided into assessment elements each evidenced by a declaration. The assessment elements and the format of the declaration shall be defined by the Committee of Technical Experts.

§ 3 The procedures for the technical admission of railway infrastructure are subject to the provisions in force in the Contracting State in question.

Article 5 Competent authority

§ 1 The technical admission shall be the task of the national or international authority competent in the matter in accordance with the laws and prescriptions in force in each Contracting State.

§ 2 The authorities referred to in § 1 may or, according to the provisions in force in their State, shall transfer to bodies with residence in their State recognised as suitable, competence to carry out assessments as a whole or partly, including the issuing of the corresponding declarations.

The transfer of competence to

- a) a rail transport undertaking,
- b) an infrastructure manager,
- c) a keeper,
- d) an entity in charge of maintenance (ECM),
- e) a designer or manufacturer of railway material participating directly or indirectly in the manufacture of railway material,

including subsidiaries of the foregoing entities shall be prohibited.

§ 3 In order to be recognised as suitable the bodies mentioned in § 2 must fulfil the following conditions:

- a) The body must be independent in its organisation, legal structure and decision making from any railway undertaking, infrastructure manager, applicant and procurement entity; its Director and the staff responsible for carrying out the assessments or issuing certificates and declarations may not become involved, either directly or as authorised representatives, in the design, manufacture, construction or maintenance of the constituents, vehicles or railway material or in the use thereof. This does not exclude the possibility of an exchange of technical information between the manufacturer or constructor and that body.
- b) The body and the staff responsible for the assessments shall carry out the assessments with the greatest possible professional integrity and the greatest possible technical competence and shall be free of any pressure and incentive, in particular of a financial nature, which could affect their judgement or the results of their inspection, in particular from persons or groups of persons affected by the results of the assessments.
- c) In particular, the body and the staff responsible for the assessments shall be functionally independent of the bodies in charge of investigations in the event of accidents.

- d) The body shall employ staff and possess the means required to perform adequately the technical and administrative tasks linked to the assessments; it shall also have access to the equipment needed for exceptional assessments.
- e) The staff responsible for the assessments shall possess
 - proper technical and vocational training,
 - satisfactory knowledge of the requirements relating to the assessments that they carry out and sufficient practice in those assessments and
 - the ability to draw up the certificates, records and reports which constitute the formal record of the assessments conducted.
- f) The independence of the staff responsible for the assessments shall be guaranteed. No official must be remunerated on the basis of the number of assessments performed or of the results of those assessments.
- g) The body shall procure civil liability insurance unless that liability is covered by the State under national law or unless the assessments are carried out directly by that Contracting State.
- h) The staff of the body shall be bound by professional secrecy with regard to everything they learn in the performance of their duties (with the exception of the competent administrative authorities in the State where they perform those activities) in pursuance of these Uniform Rules or any legal requirement and/or regulations of the Contracting State, including, where appropriate, the law of the European Community.

§ 4 The requirements of § 3 shall apply mutatis mutandis to the authorities carrying out technical admission.

§ 5 A Contracting State shall ensure, by notification or where appropriate by the means provided for in the law of the European Community or in the law of the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community, that the Secretary General is informed of the bodies responsible for carrying out the assessments, verifications and approvals, indicating each body's area of responsibility. The Secretary General shall publish a list of bodies, their identification numbers and areas of responsibility, and shall keep the list updated.

§ 6 A Contracting State shall ensure the consistent supervision of the bodies indicated in § 2 and shall withdraw the competence from a body which no longer meets the criteria referred to in § 3, in which case it shall immediately inform the Secretary General thereof.

§ 7 Should a Contracting State consider that an assessing or approving authority of another Contracting State, or a body having competence transferred from it, does not meet the criteria of § 3, the matter shall be transferred to the Committee of Technical Experts which, within four months, shall inform the Contracting State in question of any changes that are necessary for the body to retain the status conferred upon it. In relation to this, the Committee of Technical Experts may decide to instruct the Contracting State to suspend or withdraw approvals made on the basis of work done by the body or by the authority in question.

Article 6

Validity of technical certificates

§ 1 Technical certificates issued by the competent authority of a Contracting State in accordance with these Uniform Rules, shall be valid in all the other Contracting States. However the circulation and use on the territories of those other States shall be subject to the conditions specified in this Article.

§ 2 An admission to operation allows the rail transport undertakings to operate a vehicle only on infrastructures compatible with the vehicle according to its specifications and other conditions of the admission; it is the responsibility of the rail transport undertaking to ensure this.

§ 3 Without prejudice to Article 3a an admission to operation issued for a vehicle which is in conformity with all applicable UTP shall permit the vehicle free circulation on the territories of other Contracting States provided that

- a) all essential requirements are covered in these UTP and
- b) the vehicle is not subject to
 - a specific case or
 - open points that are related to technical compatibility with the infrastructure or
 - a derogation.

The conditions for the free circulation may also be specified in the relevant UTP.

- § 4
- a) Where in a Contracting State an admission to operation has been issued for a vehicle which is
 - subject to a specific case, an open point which is related to the technical compatibility with the infrastructure or a derogation, or
 - not in conformity with the UTP on rolling stock and all other relevant provisions, or

b) where not all essential requirements are covered in the UTP,

the competent authorities of the other States may ask the applicant for additional technical information such as risk analysis and/or vehicle tests before granting a complementary admission to operation.

For the part of the vehicle which is compliant with a UTP or part of it, the competent authorities have to accept verifications that have been made by other competent authorities according to the UTP. For the other part of the vehicle the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to in Article 13 of the APTU Uniform Rules.

The fulfilment of

- a) identical provisions and provisions declared equivalent,
- b) provisions not related to a specific case and
- c) provisions not related to the technical compatibility with infrastructure,

shall not be assessed again.

§ 5 §§ 2 to 4 shall apply mutatis mutandis to an admission of a type of construction.

Article 6a
Recognition of procedural documentation

§ 1 Assessments, declarations and other documentation made according to these Uniform Rules shall be recognised at face value by the authorities and competent bodies, the rail transport undertakings, the keepers and the infrastructure managers in all the Contracting States.

§ 2 If a requirement or a provision has been declared as equivalent in accordance with Article 13 of the APTU Uniform Rules related assessments and tests which have already been carried out and documented shall not be repeated.

Article 6b
Recognition of technical and operational tests

The Committee of Technical Experts may adopt rules for inclusion in an Annex to these Uniform Rules and requirements for inclusion in one or more UTP concerning the provisions for and the mutual recognition of technical inspections, maintenance record files for the admitted vehicles and operational tests such as train braking tests.

Article 7
Prescriptions applicable to vehicles

§ 1 In order to be admitted and remain admitted to circulation in international traffic, a railway vehicle must satisfy

- a) the UTP and
- b) where applicable, the provisions contained in RID.

§ 2 In the absence of UTP applicable to the subsystem, the technical admission shall be based on the applicable national technical requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules in the Contracting State in which an application for technical admission is made.

§ 3 If the UTP do not cover all essential requirements or in the case of specific cases or open points, the technical admission shall be based on

- a) the provisions contained in the UTP,
- b) where applicable, the provisions contained in RID and
- c) applicable national technical requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules.

Article 7a
Derogations

The Committee of Technical Experts shall adopt guidelines or mandatory provisions for derogations from the provisions of Article 7 and for the assessment methods that may or shall be used.

Article 8
Prescriptions applicable to railway infrastructure

- § 1 To ensure that a railway vehicle admitted to international traffic in accordance with these Uniform Rules will run safely on and be compatible with the railway infrastructure to be used this railway infrastructure must satisfy
- a) the provisions contained in the UTP and
 - b) where applicable, the provisions contained in RID.
- § 2 Admission of infrastructure and supervision of its maintenance remain subject to the provisions in force in the Contracting State in which the infrastructure is located.
- § 3 Article 7 and 7a shall apply mutatis mutandis to infrastructure.

Article 9
Operation prescriptions

- § 1 The rail transport undertakings which operate railway vehicles admitted to circulation in international traffic shall be required to comply with the prescriptions relating to the operation of a vehicle in international traffic, specified in the UTP.
- § 2 The undertakings and administrations which manage infrastructure in the Contracting States, including operational safety and control systems, intended and suitable for operation in international traffic, shall be required to comply with the technical prescriptions specified in the UTP and satisfy them permanently in respect of the construction and the management of that infrastructure.

Article 10
Application and granting of technical certificates and declarations and related conditions

- § 1 The grant of a technical certificate shall be related to the type of construction of a railway vehicle or to the railway vehicle itself.
- § 2 An application for a technical certificate may be made by:
- a) the manufacturer,
 - b) a rail transport undertaking,
 - c) the keeper of the vehicle,
 - d) the owner of the vehicle,
 - e) the infrastructure manager.
- § 3 The application for a technical certificate, including appropriate declarations, may be made to any competent authority or body within its competence referred to in Article 5, of one of the Contracting States.
- § 4 If Article 6 § 4 applies to the vehicle, the applicant shall indicate the Contracting States (if applicable the lines) for which the technical certificates are required to permit free circulation; in this case the

competent authorities and assessing bodies involved should cooperate in order to make the process easier for the applicant.

- § 5 All costs arising from the admission process shall be covered by the applicant, unless provided otherwise according to the laws and prescriptions in force in the State where the approval is granted. Carrying out technical admissions for profit shall not be permitted.
- § 5a All decisions, assessments, tests etc. shall be carried out in a non-discriminatory way.
- § 6 The applicant shall elaborate and attach to his application a Technical File and a Maintenance File containing the information required in the UTP. The assessing body shall check, correct and add appropriate information to these files in order that the files reflect the properties of the vehicle.
- § 7 Every assessment carried out shall be documented by the assessor in an Assessment Report which shall substantiate the assessments carried out hereby, stating which provisions the object has been assessed against and whether the object passed or failed this assessment.
- § 8 A person who applies for a Certificate of Operation by the simplified procedure of technical admission (Article 4 § 1, b)), shall attach to his application the Design Type Certificate, established in accordance with Article 11 § 2, and demonstrate in an appropriate manner that the vehicles for which he is applying for a Certificate of Operation correspond to that type of construction.
- § 9 A technical certificate shall be granted in principle for an unlimited period; it can be general or limited in scope.
- § 10 If relevant provisions in the prescriptions according to Article 7 on the basis of which a type of construction has been admitted have been changed, and if no relevant transitional provisions can be applied, the Contracting State in which the corresponding Design Type Certificate has been issued, and after consultation of the other States where the Certificate is valid according to Article 6, shall decide whether the Certificate may remain valid or need to be renewed. The criteria which shall be checked in the case of a renewed type admission may only concern the changed provisions. The renewal of the type admission does not affect admissions to operation already granted on the basis of previously admitted types.
- § 11 In the event of renewal or upgrading, the contracting entity or the manufacturer shall send the Contracting State concerned a file describing the project. The Contracting State shall examine this file and, taking account of the implementation strategy indicated in the applicable UTP, shall decide whether the extent of the work means that a new admission to operation within the meaning of these Uniform Rules is needed.

Such a new admission to operation shall be required whenever the overall safety level of the subsystem concerned may be adversely affected by the work envisaged. If a new admission is needed, the Contracting State shall decide to what extent the provisions in the related UTP need to be applied to the project.

The Contracting State shall take its decision not later than four months after submission of the complete file by the applicant.

When a new admission is required and if the UTP are not fully applied, the Contracting States shall notify to the Secretary General

- a) the reason why a UTP is not fully applied,
- b) the technical characteristics applicable in place of the UTP and
- c) the bodies responsible for providing the information required under a) and b).

The Secretary General shall publish the notified information on the website of the Organisation.

§ 12 § 11 applies mutatis mutandis to a Design Type Certificate and to any declaration concerning the construction or the elements of construction in question.

Article 10a

Rules for withdrawals or suspensions of technical certificates

§ 1 If a competent authority of a Contracting State other than the one which has granted the (first) admission to operation discovers non-compliance it shall, with all details, inform the (first) admitting authority; if the non-compliance relates to a Design Type Certificate, the authority which issued it shall also be informed.

§ 2 A Certificate of Operation may be withdrawn

- a) when the railway vehicle no longer satisfies
 - the prescriptions contained in the UTP and in applicable national provisions in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules, or
 - the special conditions of its admission under Article 7a or
 - the construction and equipment prescriptions contained in RID or
- b) if the keeper does not comply with the requirement of the competent authority to remedy the defects within the prescribed time or
- c) when stipulations and conditions resulting from a limited admission under Article 10 § 10 are not fulfilled or complied with.

§ 3 Only the authority which has granted the Design Type Certificate or the Certificate of Operation may withdraw it.

§ 4 The Certificate of Operation shall be suspended

- a) when technical checks, inspections, maintenance and servicing of the railway vehicle prescribed in its Maintenance File, in the UTP, in the special conditions of an admission pursuant to Article 7a or in the construction and equipment prescriptions contained in RID are not carried out (or if deadlines are not observed);
- b) if in case of severe damage to a railway vehicle, the order of the competent authority to present the vehicle is not complied with;
- c) in case of non-compliance with these Uniform Rules and prescriptions contained in the UTP;

- d) if applicable national provisions in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules or their declared equivalent provisions according to Article 13 of the APTU Uniform Rules are not complied with. The validity of the Certificate shall be suspended for the Contracting State(s) concerned.

§ 5 The Certificate of Operation shall become void when the railway vehicle is withdrawn from service. This withdrawal from service shall be notified to the competent authority which has granted the admission to operation.

§ 6 §§ 1 to 4 shall apply mutatis mutandis to a Design Type Certificate.

Article 10b **Rules for assessments and procedures**

§ 1 The Committee of Technical Experts is competent to adopt further mandatory provisions for the assessments and procedural rules for technical admission.

§ 2 In addition to, but not in contradiction with the provisions set by the Committee of Technical Experts according to § 1, Contracting States or regional organisations may adopt (or maintain) provisions for non-discriminatory detailed mandatory procedures for the assessments and requirements concerning declarations. These provisions shall be notified to the Secretary General, who shall inform the Committee of Technical Experts, and they shall be published by the Organisation.

Article 11 **Technical Certificates and Declarations**

§ 1 The admission of a type of construction and the admission to operation shall be evidenced by separate documents called: "Design Type Certificate" and "Certificate of Operation".

§ 2 The Design Type Certificate shall:

- a) specify the designer and intended manufacturer of the type of construction of the railway vehicle;
- b) have the Technical File and the Maintenance File attached;
- c) if appropriate, specify the special operating limitations and conditions for the type of construction of a railway vehicle and for railway vehicles which correspond to this type of construction;
- d) have the Assessment Report(s) attached;
- e) if appropriate, specify all related declarations (of conformity and verification) issued;
- f) specify the issuing competent authority, date of issue and contain the signature of the authority;
- g) if appropriate, specify its period of validity.

§ 3 The Certificate of Operation shall include

- a) all the information indicated in § 2, and

- b) the identification code(s) of the vehicle(s) covered by the certificate;
- c) information on the keeper of the railway vehicle(s) covered by the certificate on the day of its issue;
- d) if appropriate, its period of validity.

§ 4 The Certificate of Operation may cover a group of individual vehicles of the same type, in which case the information required according to § 3 shall be specified identifiably for each of the vehicles of the group and the Technical File shall contain a list with identifiable documentation concerning the tests made on each vehicle.

§ 5 The Technical File and the Maintenance File shall contain the information according to the provisions in the UTP.

§ 6 The certificates shall be printed in one of the working languages according to Article 1 § 6 of the Convention.

§ 7 The certificates and declarations shall be issued to the applicant.

§ 8 The Certificate of Operation is related to the object. Once the vehicle is in operation the holder of the Certificate of Operation (including the Technical File and the Maintenance File), if not the current keeper, shall without delay hand it over to the current keeper together with the Maintenance Record File and make available all (additional) detailed instructions for maintenance and operations that are still in his possession.

§ 9 § 8 applies mutatis mutandis to vehicles and railway material admitted according to Article 19, whereby the documentation in question is the approval documentation and any other documentation containing any information similar to what is included in the requirements for the Technical File, Maintenance File and Maintenance Record File, whether in full or in part.

Article 12 Uniform formats

§ 1 The Organisation shall prescribe uniform formats of the certificates indicated in Article 11, of the declarations decided according to Article 4 § 2 and of the Assessment Report according to Article 10 § 7.

§ 2 The formats shall be prepared and adopted by the Committee of Technical Experts.

§ 3 The Committee of Technical Experts may decide to allow certificates and declarations made according to another specified format than that prescribed in these Uniform Rules, but containing the information required according to Article 11, to be recognised as equivalent substitutes.

Article 13 Registers

§ 1 A register in the form of an electronic data bank containing information concerning the railway vehicles in respect of which a Certificate of Operation has been issued and the types of constructions in respect of which a Design Type Certificate has been issued shall be established and kept up to date under the responsibility of the Organisation. The register shall include railway

vehicles admitted according to Article 19; it may contain railway vehicles admitted for national traffic only.

- § 2 The data bank shall also contain a register with information concerning the competent authorities and bodies to whom competence is transferred according to Article 5 and the accredited/recognised auditors according to Article 15 § 2.
- § 3 The Committee of Technical Experts may decide to include other data to be used in railway operations in the data bank, such as information concerning declarations, inspections and maintenance of the admitted vehicles (including next inspection due), information on accidents and incidents and registers concerning coding of vehicles, locations, rail transport undertakings, keepers, infrastructure managers, workshops, manufacturers, entities in charge of maintenance (ECM) etc.
- § 4 The Committee of Technical Experts shall establish the functional and technical architecture of the data bank, as well as the necessary data, when and how the data shall be provided, what the access rights will be and other administrative and organisational provisions, including which database structure should be applied. In all cases, change of keeper, change of ECM, withdrawals from service, official immobilisations, suspensions and withdrawals of certificates, declarations or other evidence and modifications to a vehicle which derogate from the admitted type of construction shall be notified to the Secretary General without delay.
- § 5 When applying this Article, the Committee of Technical Experts shall consider registers set up by Contracting States and regional organisations in such a way so as to reduce undue burden on the involved parties such as regional organisations, Contracting States, competent authorities and industry. In order also to minimise the cost for the Organisation and obtain coherent register systems, all parties involved shall coordinate with the Organisation their plans and the development of registers which are within the scope of these Uniform Rules.
- § 6 The data registered in the data bank shall be considered as prima facie evidence of the technical admission of a railway vehicle.
- § 7 The Committee of Technical Experts may decide that the costs of setting up and running the data bank shall be covered, in whole or in part, by the users; supplying and amending data shall be free of charge, whereas consulting data may be subject to a fee.

Article 14 Inscriptions and signs

- § 1 Railway vehicles admitted to operation must bear
- a) a sign, which establishes clearly that they have been admitted to operation in international traffic according to these Uniform Rules, and
 - b) the other inscriptions and signs prescribed in the UTP, including a unique identification code (the vehicle number).

The competent authority which grants the admission to operation is responsible for ensuring that the alphanumeric identification code is assigned to each vehicle. This code, which shall include the country code of the (first) admitting State, must be marked on each vehicle and be entered in the National Vehicle Register (NVR) of that State as required according to Article 13.

- § 2 The Committee of Technical Experts shall lay down the sign provided for in § 1 a) and the transitional periods during which the railway vehicles admitted to circulation in international traffic may bear inscriptions and signs derogating from those prescribed in § 1.

Article 15 Maintenance

- § 1 Railway vehicles and other railway material must be in a good state of maintenance in such a way that they comply with the provisions specified in the UTP and satisfy them permanently and that their condition would not in any way compromise operational safety and would not harm the infrastructure, environment and public health by their circulation or their use in international traffic. To that end, railway vehicles and other railway material must be made available for and undergo the service, inspections and maintenance as prescribed in the Maintenance File attached to the Certificate of Operation, the UTP, the special conditions of an admission pursuant to Article 7a and in the provisions contained in RID.

- § 2 Each railway vehicle, before it is admitted to operation or used on the network, shall have an entity in charge of maintenance (ECM) assigned to it and this entity shall be registered in the data bank referred to in Article 13. A railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper may be an ECM. The ECM shall ensure that the vehicles for which it is in charge of maintenance are in a safe state of running by means of a system of maintenance. The ECM shall carry out the maintenance itself or make use of contracted maintenance workshops.

The ECM for a freight wagon must hold a valid certificate issued by an external auditor accredited/recognised in one of the Contracting States.

The Committee of Technical Experts shall adopt further detailed rules for certification and auditing of ECM, for accredited/recognised auditors, their accreditation/ recognition, the audits and audit certificates. The rules shall indicate whether they are equivalent to the criteria related to the ECM certification system adopted in the European Community or in the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community.

These rules, which shall also include rules for the withdrawal and suspension of certificates and accreditations, shall be defined in an Annex to these Uniform Rules and shall form an integral part thereof.

- § 3 An operating railway undertaking is responsible for the safe operation of its trains and shall ensure that vehicles carried are properly maintained. Therefore, the ECM must ensure that reliable information about maintenance processes and data are available for the operating railway undertaking, and the operating railway undertaking must in due time provide the ECM with information and data concerning its operation of the vehicles and other railway material for which the ECM is in charge. In both cases the information and data in question shall be specified in the Annex indicated in § 2.

- § 4 The ECM of an admitted vehicle shall keep and update a Maintenance Record File for that vehicle. The file shall be available for inspection by the competent national authority.

- § 5 The Committee of Technical Experts may adopt guidelines or regulations on the certification and auditing of maintenance workshops and the mutual recognition of the certificates and audits. Regulations according to this paragraph shall be defined in an Annex to these Uniform Rules and shall form an integral part thereof and be published on the website of the Organisation.

Article 16
Accidents, incidents and severe damage

- § 1 In case of accident, incident or severe damage to railway vehicles, all parties involved (the infrastructure managers, the keepers, the ECM, the railway undertakings concerned and possible others), shall be required
- a) to take, without delay, all necessary measures to ensure the safety of railway traffic, respect for the environment and public health and
 - b) to establish the causes of the accident, the incident or the severe damage.
- § 1a The measures according to § 1 must be coordinated. Such coordination is the obligation of the infrastructure manager unless otherwise prescribed by provisions in force in the State in question. In addition to the duty of investigation placed upon the parties involved, the Contracting State may require an independent investigation to be carried out.
- § 2 A vehicle shall be considered severely damaged when it cannot be repaired by a simple operation which would allow it to be joined in a train and to circulate on its own wheels without danger for operations. If the repair can be carried out in less than 72 hours or the cost is less than 0.18 million SDR in total, the damage shall not be considered as severe.
- § 3 The accidents, incidents and severe damage shall be notified, without delay, to the authority or body which admitted the vehicle to circulation. That authority or body may require the damaged vehicle to be presented, possibly already repaired, for examination of the validity of the admission to operation which has been granted. If appropriate, the procedure concerning the grant of admission to operation must be repeated.
- § 4 The Contracting States shall keep records, publish investigation reports including their findings and recommendations, inform the approval certificate issuing authority and the Organisation of the causes of accidents, incidents and severe damage in international traffic that occurred on their territory. The Committee of Technical Experts may examine the causes of serious accidents and incidents or severe damage in international traffic with a view possibly to developing the construction and operation prescriptions for railway vehicles and other railway material contained in the UTP and may if appropriate decide to instruct the Contracting States within a short time limit to suspend relevant Certificates to Operation, Design Type Certificates or declarations issued.
- § 5 The Committee of Technical Experts may prepare and adopt further mandatory rules concerning the investigation of serious accidents, incidents and severe damage, requirements concerning independent State investigation bodies and the form and content of reports. It may also change the values/numbers in § 2 and in Article 2 ff).

Article 17
Immobilisation and rejection of vehicles

- § 1 A competent authority, another rail transport undertaking or an infrastructure manager may not reject or immobilise railway vehicles to prevent them from running on compatible railway infrastructures if these Uniform Rules, the prescriptions contained in the UTP, the special conditions, if any, for the admission set out by the admitting authority as well as the construction and operation prescriptions contained in RID, are complied with.

§ 2 The right of a competent authority to inspect and immobilise a vehicle is not affected if non-compliance with § 1 is suspected, but the examination to establish certainty should be carried out as quickly as possible and in any case within 24 hours.

§ 3 However, if a Contracting State does not suspend or withdraw a certificate within the limit indicated according to Article 5 § 7 or Article 16 § 4, other Contracting States are entitled to reject or immobilise the vehicle(s) in question.

Article 18 **Non-compliance with the prescriptions**

§ 1 Subject to § 2 and Article 10 a § 4 c), the legal consequences resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the UTP, shall be regulated by the provisions in force in the Contracting State of which the competent authority has granted the first admission to operation, including the rules relating to conflict of laws.

§ 2 The consequences in civil and penal law resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the UTP shall be regulated, so far as concerns the infrastructure, by the provisions in force in the Contracting State in which the infrastructure manager has his place of business, including the rules relating to conflict of laws.

Article 19 **Transitional provisions**

§ 1 Article 3 § 1 applies to upgraded, renewed and existing vehicles. For vehicles which have been approved for international traffic under RIV, RIC or other pertinent international agreements and which are marked accordingly, transitional provisions are prescribed in this Article.

§ 2 At the time of entry into force of these Uniform Rules, existing vehicles marked with RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, shall be deemed to be admitted to operation on the networks of the Contracting States in accordance with their compatibility with the railway infrastructures (in respect of the markings on the wagon) for which it is admitted by one of the Contracting States.

§ 2a Existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation shall also be deemed to be admitted to operation on the networks covered by the agreement.

§ 3 The transitional admission according to §§ 2 and 2a is valid until the vehicle requires a new admission according to Article 10 § 11.

§ 4 The inscription RIV, RIC, or another marking on the vehicle accepted by the Committee of Technical Experts, together with the data stored in the database indicated in Article 13, shall be considered as sufficient proof of the approval. Unauthorised changing of this marking shall be considered as fraud and prosecuted according to national law.

§ 5 Regardless of this transitional provision, the vehicle and its documentation shall comply with the provisions in force of the UTP concerning marking and maintenance; compliance with the provisions of RID in force shall also be ensured, where applicable. The Committee of Technical Experts may

also decide that safety-based provisions introduced in the UTP shall be complied with within a certain deadline regardless of any transitional provisions.

§ 6 Existing vehicles which are not covered by the scope of §§ 2 and 2a can be admitted to operation upon the request of an applicant to a competent authority. The latter may request additional technical information from the applicant, risk analysis and/or vehicle tests before granting a complementary admission to operation. However the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to in Article 13 of the APTU Uniform Rules.

§ 7 The Committee of Technical Experts may adopt other transitional provisions.

Article 20

Disputes

Disputes relating to the technical admission of railway vehicles and other railway material intended to be used in international traffic, may be dealt with by the Committee of Technical Experts if there is no resolution by direct negotiation between the parties involved. Such disputes may also be submitted, in accordance with the procedure specified in Title V of the Convention, to the Arbitration Tribunal.”

**„Egységes Szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban használt infrastruktúrára vonatkozó szerződésre
(CUI — az Egyezmény E Függléke)**

**I. Cím
Általános rendelkezések**

**1. cikk
Hatály**

1. § A jelen Egységes Szabályok minden, a CIV Egységes Szabályoknak és a CIM Egységes Szabályoknak megfelelő, a nemzetközi fuvarozás céljára szolgáló vasúti infrastruktúra használatáról szóló szerződésre vonatkoznak. A Szabályok a szerződő felek székhelyétől és nemzetiségétől függetlenül alkalmazandók. A jelen Egységes Szabályokat akkor is alkalmazni kell, ha a vasúti infrastruktúrát államok vagy állami intézmények vagy szervezetek működtetik vagy használják.
2. § Tiszteletben tartva a 21. cikket, a jelen Egységes Szabályok más jogviszonyokra nem alkalmazandóak, például különösen:
- a) a fuvarozó vagy az infrastruktúra-üzemeltető felelősségére az alkalmazottaival vagy más személyekkel szemben, akiknek a szolgáltatásait a feladatai végrehajtása során igénybe veszi;
 - b) egyrészt a fuvarozó vagy az infrastruktúra-üzemeltető, másrészt harmadik személyek egymással szembeni felelősségére.

**2. cikk
A testi károsodással kapcsolatos felelősségre vonatkozó nyilatkozat**

1. § Bármely Tagállam bármikor kijelentheti, hogy a saját területén bekövetkező balesetek áldozataira vonatkozóan nem alkalmazza a testi károsodással (halál, sérülés vagy más testi vagy lelki ártalom) kapcsolatos felelősségre vonatkozó összes rendelkezést, amennyiben az áldozatok saját állampolgárai, vagy állandó lakóhelyük az adott államban van.
2. § Az 1. § szerinti nyilatkozatot tevő Tagállam bármikor visszavonhatja nyilatkozatát a Letéteményes értesítésével. Ez a visszavonás egy hónappal azt a napot követően lép hatályba, hogy a Letéteményes a Tagállamokat erről értesítette.

**3. cikk
Meghatározások**

A jelen Egységes Szabályok alkalmazásában

- a) „vasúti infrastruktúra”: valamennyi vasúti pálya és a vasút egyéb helyhez kötött létesítménye és berendezése, amely szükséges a vasúti járművek közlekedéséhez és a biztonságos forgalomhoz;
- b) „infrastruktúra-üzemeltető”: az a személy, aki a vasúti infrastruktúrát rendelkezésre bocsátja, és aki felelősséget vállal annak a Tagállamnak a hatályos jogszabályai és előírásai szerint,

ahol az infrastruktúra található;

- c) „fuvarozó”: a CIV Egységes Szabályoknak vagy a CIM Egységes Szabályoknak megfelelő nemzetközi vasúti személy- vagy áru fuvarozással foglalkozó személy, aki engedéllyel rendelkezik annak a Tagállamnak az engedélyekre és az engedélyek elismerésére vonatkozó hatályos jogszabályai és előírásai szerint, ahol a személy tevékenységét végzi;
- d) „kiszolgáló munkaadó”: a feladatkörükben eljáró alkalmazottak vagy más személyek, akiknek a szolgáltatásait a fuvarozó vagy az infrastruktúra-üzemeltető igénybe veszi a szerződés teljesítéséhez;
- e) „harmadik személy”: az infrastruktúra-üzemeltetőn, a fuvarozón és a kiszolgáló munkaadón kívüli személy;
- f) „engedély”: a fuvarozási tevékenység folytatására vonatkozó engedély a vasúti vállalkozás részére annak a Tagállamnak a hatályos jogszabályai és előírásai szerint, amely fuvarozói tevékenységét elismeri;
- g) „biztonsági tanúsítvány”: olyan okirat, amely — annak a Tagállamnak a jogszabályai és előírásai szerint, ahol az infrastruktúra található — tanúsítja, hogy a fuvarozót illetően:
 - a vállalat belső szervezete, valamint
 - az alkalmazásban álló személyzet és az infrastruktúra használata közben alkalmazott járművek

megfelelnek a biztonságra vonatkozó, az adott infrastruktúrán a veszélytelen szolgáltatás biztosítását célzó követelményeknek.

4. cikk **Kötelező jog**

Ha a jelen Egységes Szabályok nem rendelkeznek másképp, semmis minden olyan rendelkezés, amely közvetlenül vagy közvetve eltér a jelen Egységes Szabályoktól. Az ilyen rendelkezés semmissége nem vonja maga után a szerződés más rendelkezéseinek semmisségét. Mindazonáltal a Szerződő Felek vállalhatnak nagyobb felelősséget és súlyosabb kötelezettségeket, mint amilyeneket a jelen Egységes Szabályok előírnak, vagy megállapíthatják az anyagi károkra vonatkozó kártérítés legnagyobb összegét.

II. Cím **Használati szerződés**

5. cikk **Tartalom és forma**

- 1. § Használati szerződés szabályozza a kapcsolatokat az infrastruktúra-üzemeltető és a fuvarozó, vagy bármely olyan személy között, aki szerződéskötésre jogosult annak a Tagállamnak a jogszabályai és előírásai szerint, ahol az infrastruktúra található.
- 2. § A szerződés szabályozza a használat közigazgatási, műszaki és pénzügyi feltételeinek meghatározásához szükséges részletes adatokat.

3. § A szerződést írásban vagy azzal egyenértékű formában kell megkötni. Az írásos vagy azzal egyenértékű forma hiánya vagy rendellenessége, továbbá a 2. §-ban megadott valamely adat hiánya nem érinti a szerződés érvényességét, amely ilyen esetben is a jelen Egységes Szabályok hatálya alá tartozik.

5bis. cikk **Továbbra is érvényes jog**

1. § Az 5. cikk, valamint a 6., 7. és 22. cikk rendelkezései nem érintik azokat a kötelezettségeket, amelyek az infrastruktúra használati szerződések szerződő feleit terhelik annak a Tagállamnak a jogszabályai és előírásai szerint, ahol az infrastruktúra található, beleértve - adott esetben - az Európai Közösség jogszabályait.
2. § A 8. és 9. cikk rendelkezései nem érintik azokat a kötelezettségeket, amelyeket az infrastruktúra használati szerződés szerződő feleinek egy EK Tagállamban vagy egy olyan államban kell teljesíteniük, ahol a közösségi jogszabályokat alkalmazzák az Európai Közösséggel kötött nemzetközi szerződések eredményeként.
3. § Az 1. és 2. § rendelkezései vonatkoznak különösen:
- a vasúti vállalkozások vagy meghatalmazott pályázók és az infrastruktúra-üzemeltetők között megkötendő megállapodásokra,
 - az engedélyezésre,
 - a biztonsági tanúsításra,
 - a biztosításra,
 - a késések és zavarok minimalizálását, valamint a vasúti hálózat teljesítményének javítását szolgáló rendszerekkel kapcsolatos díjak felszámítására,
 - az ügyfelek érdekét szolgáló kompenzációs intézkedésekre és
 - a viták feloldására.

6. cikk **A fuvarozó és az infrastruktúra-üzemeltető különleges kötelezettségei**

1. § A fuvarozónak a vasúti fuvarozási tevékenység folytatására engedéllyel kell rendelkeznie. Az alkalmazott személyzetnek és a használt járműveknek meg kell felelniük a biztonsági előírásoknak. Az infrastruktúra-üzemeltető megkövetelheti a fuvarozótól – érvényes engedély és biztonsági tanúsítvány eredetiben vagy hiteles másolatban való bemutatásával vagy más módon – annak bizonyítását, hogy a fenti előírásokat betartja.
2. § A fuvarozó köteles tájékoztatni az infrastruktúra-üzemeltetőt minden olyan eseményről, amely engedélyének, tanúsítványának vagy más bizonyítékának érvényességét érinti.
3. § Az infrastruktúra-üzemeltető megkövetelheti a fuvarozótól annak bizonyítását, hogy rendelkezik felelősségbiztosítással, vagy, azzal egyenértékű intézkedést tett, annak érdekében, hogy a 9–21.

cikkek szerinti, bármilyen jogcímen alapuló igénynek eleget tud tenni. A fuvarozó évente köteles hiteles formában bizonyítani, hogy felelősségbiztosítása vagy az azzal egyenértékű intézkedés még mindig fennáll; köteles továbbá írásban tájékoztatni az infrastruktúra-üzemeltetőt minden azokkal kapcsolatos változásról, annak hatálybalépése előtt.

4. § A szerződő felek tájékoztatják egymást minden olyan eseményről, amely megakadályozhatja a közöttük létrejött szerződés teljesítését.

7. cikk **A szerződés megszüntetése**

1. § Az infrastruktúra-üzemeltető azonnali hatállyal felmondhatja a használati szerződést, ha
- a) a fuvarozónak már nincs vasúti fuvarozói engedélye;
 - b) az alkalmazott személyzet és a használt járművek nem felelnek meg többé a biztonsági előírásoknak;
 - c) a fuvarozó fizetési hátralékban van:
 - 1. két egymást követő fizetési időszakra és egyhavi használat ellenértékét meghaladó összegre vonatkozóan, vagy
 - 2. két fizetési időszakot meghaladó időszakra és kéthavi használat ellenértékének megfelelő összegre vonatkozóan;
 - d) a fuvarozó nyilvánvalóan megsértette a 6. cikk 2. és 3. §-ában rögzített különleges kötelezettségei valamelyikét.
2. § A fuvarozó azonnali hatállyal felmondhatja a használati szerződést, ha az infrastruktúra-üzemeltető elveszíti az adott infrastruktúrára vonatkozó üzemeltetési jogát.
3. § Bármely szerződő fél azonnali hatállyal felmondhatja a használati szerződést, ha a másik szerződő fél nyilvánvalóan nem tett eleget alapvető kötelezettségének, ha az adott kötelezettség a személyek vagy az áruk biztonságát érinti. A szerződő felek megállapodhatnak e jog gyakorlásának módjáról.
4. § Az a szerződő fél, aki a felmondásra okot adott, felel a másik félnek ebből eredő káráért, kivéve, ha bizonyítani tudja, hogy a kár nem az ő hibájából származott.
5. § A szerződő felek megállapodhatnak az 1. § c) és d) pontjában és a 4. §-ban foglalt rendelkezésektől eltérő feltételekről.

III. Cím **Felelősség**

8. cikk **Az infrastruktúra-üzemeltető felelőssége**

1. § Az infrastruktúra-üzemeltető felelős

- a) a testi károsodásért (halál, személyi sérülés vagy egyéb testi vagy lelki ártalom),
- b) a dologi kárért (ingó vagy ingatlan vagyon megsemmisülése vagy károsodása),
- c) a CIV Egységes Szabályok és a CIM Egységes Szabályok alapján, a fuvarozó által fizetendő kártérítés miatt keletkezett vagyoni veszteségért,

amely a fuvarozót vagy az általa igénybe vett kisegítő munkaerőt éri az infrastruktúra használata közben és az infrastruktúrából eredően.

2. § Az infrastruktúra-üzemeltető mentesül a fenti felelősség alól

- a) testi károsodás és a CIV Egységes Szabályok értelmében a fuvarozó kártérítési kötelezettségéből eredő vagyoni vesztesége esetén,
 - 1. ha a kárt okozó esemény az infrastruktúra üzemeltetéséhez nem kapcsolódó körülmények miatt következett be, amelyeket az infrastruktúra-üzemeltető az adott eset körülményei által megkívánt gondosság ellenére sem kerülhetett el, és nem háríthatta el azok következményeit,
 - 2. olyan mértékben, amilyen mértékben a kárt okozó esemény a károsult hibájának a következménye,
 - 3. ha a kárt okozó esemény egy harmadik személy magatartásának a következménye, amelyet az infrastruktúra-üzemeltető az eset körülményei által megkövetelt gondosság ellenére sem kerülhetett el, és annak következményeit nem háríthatta el;
- b) a CIM Egységes Szabályok értelmében a fuvarozó által fizetendő kártérítésből eredő dologi kár és vagyoni veszteség esetében, ha a kár a fuvarozó hibájából vagy az általa kiadott utasításból keletkezett, amely nem tulajdonítható az infrastruktúra-üzemeltetőnek, vagy olyan körülményekből adódott, amelyeket az infrastruktúra-üzemeltető nem kerülhetett el, és amelyek következményeit nem háríthatta el.

3. § Ha a kárt okozó esemény egy harmadik személy magatartásának következménye, és az infrastruktúra-üzemeltető ennek ellenére a 2. § a) pontjának értelmében, nem mentesül teljes mértékben a felelősség alól a jelen Egységes Szabályok által megállapított határig felelős anélkül, hogy a harmadik személy elleni visszkéreseti joga sérülne.

4. § A szerződő felek megállapodhatnak abban, hogy az infrastruktúra-üzemeltető felel-e, és milyen mértékben a fuvarozónak a késedelemből vagy üzemzavarból eredő káráért.

9. cikk **A fuvarozó felelőssége**

1. § A fuvarozó felelős

- a) a testi károsodásért (halál, személyi sérülés vagy egyéb testi vagy lelki ártalom),
- b) az anyagi kárért (ingó vagy ingatlan vagyon megsemmisülése vagy károsodása),

amelyet a használt szállítóeszközök, a szállított személyek vagy áruk okoztak az infrastruktúra-üzemeltetőnek vagy az általa igénybe vett kiegészítő munkaejét éri az infrastruktúra használata közben.

2. § A fuvarozó mentesül a fenti felelősség alól

a) testi károsodás esetén

1. ha a kárt okozó esemény a fuvarozó működésén kívül eső körülmények miatt következett be; amelyeket a fuvarozó az adott eset körülményei által megkívánt gondosság ellenére sem kerülhetett el, és nem háríthatta el azok következményeit,
2. olyan mértékben, amilyen mértékben a kárt okozó esemény a károsult hibájának a következménye,
3. ha a kárt okozó esemény egy harmadik személy magatartására vezethető vissza, amelyet a fuvarozó az eset körülményei által megkövetelt gondosság ellenére sem kerülhetett el, és annak következményeit nem háríthatta el;

b) ha a kár az infrastruktúra-üzemeltető hibájából, vagy az általa kiadott utasításból ered, amely nem tulajdonítható a fuvarozónak, vagy olyan körülményekből adódott, amelyeket a fuvarozó nem kerülhetett el, és amelyek következményeit nem háríthatta el.

3. § Ha a kárt okozó esemény egy harmadik személy magatartásának következménye, és a fuvarozó ennek ellenére a 2. § a) pontjának értelmében, nem mentesül teljes mértékben a felelősség alól a jelen Egységes Szabályok által megállapított határig felelős anélkül, hogy a harmadik személy elleni visszkereseti joga sérülne.

4. § A szerződő felek megállapodhatnak abban, hogy a fuvarozó felel-e, és milyen mértékben az infrastruktúra-üzemeltetőnek a késedelemből vagy üzemből eredő káráért.

10. cikk **Közösen okozott kár**

1. § Ha a kárhoz az infrastruktúra-üzemeltetőnek felróható okok és a fuvarozónak felróható okok egyaránt hozzájárultak, minden szerződő fél csak olyan mértékben felelős, amilyen mértékben a 8. és 9. cikk értelmében a neki felróható okok a kárhoz hozzájárultak. Amennyiben nem lehet megállapítani milyen mértékben járultak hozzá az egyes feleknek felróható okok a kárhoz, mindegyik fél viseli azt a kárt, amely őt érte.

2. § Az 1. § megfelelően alkalmazandó, ha a kárhoz az infrastruktúra-üzemeltetőnek és az adott vasúti infrastruktúrát használó több fuvarozónak felróható okok is hozzájárultak.

3. § A 9. cikkben említett kár esetén az 1. § első mondata értelemszerűen alkalmazandó, ha a kárhoz több, ugyanazt az infrastruktúrát használó fuvarozónak felróható okok járultak hozzá. Ha nem lehet megállapítani, hogy az egyes fuvarozóknak felróható okok milyen mértékben járultak hozzá a kárhoz, az infrastruktúra-üzemeltetővel szemben a fuvarozók egyenlő arányban felelősek.

11. cikk **Kártérítés halál esetén**

1. § Halál esetén a kártérítés kiterjed:
- a) az elhalálozást követően keletkezett szükséges költségekre, különösen a holttest szállításának és a temetésnek a költségeire;
 - b) ha a halál nem azonnal következett be, a 12. cikkben megállapított károkra.
2. § Ha az elhalálozás folytán olyan személyek, akiknek eltartására az elhunyt a törvény szerint kötelezett volt, vagy a jövőben kötelezett lett volna, ellátásukat elveszítették, ezért a veszteségért is kártérítés illeti őket. Olyan személyek kárára vonatkozó kereseti jogra, akiknek az elhunyt törvényes kötelezettség nélkül eltartást nyújtott, a nemzeti jog az irányadó.

12. cikk **Kártérítés sérülés esetén**

Sérülés vagy egyéb testi vagy lelki sérelem esetében a kártérítés magába foglalja:

- a) a szükséges költségeket, különösen a gyógyítási és a szállítási költségeket;
- b) annak a vagyoni hátránynak a kompenzálását, amely a sérültet teljes vagy részleges munkaképtelensége vagy megnövekedett szükségletei folytán éri.

13. cikk **Egyéb testi károsodások megtérítése**

A nemzeti jog irányadó arra nézve, hogy az infrastruktúra-üzemeltető vagy a fuvarozó köteles-e és milyen mértékben a 11. és 12. cikk szerinti károkon kívül más testi károkért is kártérítést nyújtani.

14. cikk **A kártérítés formája és összege halál és sérülés esetében**

1. § A 11. cikk 2. §-ában és a 12. cikk b) pontjában megállapított kártérítést átalány formájában kell teljesíteni. Ha azonban a nemzeti jog szerint járadék megállapítása lehetséges, a kártérítést ilyen formában kell teljesíteni, ha a sérült személy vagy a 11. cikk 2. §-a szerinti jogosultak kívánják.
2. § Az 1. § szerint teljesítendő kártérítés összegét a nemzeti jognak megfelelően kell megállapítani. A jelen Egységes Szabályok alkalmazásában azonban a személyenkénti felső határ 175 000 elszámolási egység átalányként, vagy ennek az összegnek megfelelő járadék, ha a nemzeti jog ennél alacsonyabb felső határt állapít meg.

15. cikk **A felelősség korlátozására való hivatkozás jogának elvesztése**

A jelen Egységes Szabályokban, valamint a nemzeti jogban előírt felelősségi korlátozások, amelyek egy adott összegre korlátozzák a kártérítést, nem alkalmazhatók, ha bizonyított, hogy a kár olyan cselekményből vagy mulasztásból származik, amelyet a károkozó követett el akár ilyen kár előidézésének a szándékával, akár gondatlanságból, de annak tudatában, hogy ilyen kár valószínűleg bekövetkezik.

16. cikk

Átszámítás és kamatozás

1. § Ha a kártérítés során külföldi pénznemben kifejezett összegeket kell átszámítani, az átszámítást a kártérítés kifizetésének napján és helyén érvényes árfolyamon kell végezni.
2. § A jogosult a kártérítés után évi ötszázalékos kamatot követelhet a békéltetési eljárás kezdeményezésének, vagy az Egyezmény V. Címében előírt Választott bírósághoz való folyamodásnak, vagy a jogi eljárás megindításának a napjától számítva.

17. cikk

Felelősség nukleáris baleset esetében

Az infrastruktúra-üzemeltető és a fuvarozó mentesülnek a jelen Egységes Szabályok alapján az őket terhelő felelősség alól, ha a kárt nukleáris baleset okozta, és a kárért valamely Tagállamban a nukleáris energia terén fennálló felelősségre vonatkozó jogszabályok és előírások szerint a nukleáris berendezés üzemben tartója vagy az annak helyébe lépő más személy felelős.

18. cikk

Felelősség a kisegítő munkaerőért

Az infrastruktúra-üzemeltető és a fuvarozó felelős az általuk igénybe vett kisegítő munkaerőért.

19. cikk

Egyéb igények

1. § A jelen Egységes Szabályok hatálya alá tartozó minden esetben, az infrastruktúra-üzemeltetővel vagy a fuvarozóval szemben a felelősségük alapján bármilyen jogcímen keresetet csak a jelen Egységes Szabályok feltételei és korlátozásai megtartásával lehet indítani.
2. § Ugyanez vonatkozik azokra a keresetekre is, amelyeket olyan kisegítő munkaerővel szemben indítanak, akiért az infrastruktúra-üzemeltető vagy a fuvarozó a 18. cikk értelmében felelős.

20. cikk

Kártérítési megállapodások

A szerződő felek megállapodhatnak olyan feltételekben, amelyek alapján érvényesítik kártérítési jogukat a másik féllel szemben, vagy lemondanak azokról.

IV. Cím

A kisegítő munkaerő által indított keresetek

21. cikk

Az infrastruktúra-üzemeltető vagy a fuvarozó elleni keresetek

1. § A fuvarozó által igénybe vett kisegítő munkaerő a felelősség tekintetében az infrastruktúra-üzemeltető ellen, az általa okozott károkra vonatkozóan bármilyen jogcímen keresetet csak a jelen Egységes Szabályokban megállapított feltételek és korlátozások megtartásával indíthat.
2. § Az infrastruktúra-üzemeltető által igénybe vett kisegítő munkaerő a felelősség tekintetében a fuvarozó ellen, az általa okozott károkra vonatkozóan, bármilyen jogcímen keresetet csak a jelen Egységes Szabályokban megállapított feltételek és korlátozások megtartásával indíthat.

V. Cím
A jogok gyakorlása

22. cikk
Békéltetési eljárás

A szerződő felek megállapodhatnak békéltetési eljárásban vagy az Egyezmény V. Címében meghatározott választott bírósághoz fordulnak.

23. cikk
Visszkereset

A fuvarozó által a CIV Egységes Szabályok vagy a CIM Egységes Szabályok alapján fizetett kártérítés érvényességét nem lehet vitatni, ha a kártérítést bíróság állapította meg, és az infrastruktúra-üzemeltetőnek szabályos értesítés útján lehetővé tették, hogy az eljárásba beavatkozzék.

24. cikk
Hatáskör

1. § A jelen Egységes Szabályok alapján kereset a szerződő felek közötti megállapodással kijelölt Tagállamok bíróságai előtt indítható.
2. § Ha a felek nem állapodnak meg ezzel ellentétesen, annak a Tagállamnak a bírósága rendelkezik joghatósággal, amelynek területén az infrastruktúra-üzemeltető székhelye van.

25. cikk
Elévülés

1. § A jelen Egységes Szabályokon alapuló igények három év alatt évülnek el.
2. § Az elévülési idő azon a napon kezdődik, amelyen a kár keletkezett.
3. § Halál esetén az elévülési idő a halál napját követő naptól számított három év, de nem haladhatja meg a baleset napját követő naptól számított öt évet.
4. § Olyan személy, akinek a felelősségét megállapították, az 1. §-ban előírt elévülési idő lejártá után is indíthat visszkeresetet, ha azt annak a Tagállamnak a törvényei szerinti határidőn belül indítja, ahol az eljárás folyik. Ez a határidő azonban nem lehet kevesebb, mint kilencven nap attól a naptól számítva, amelyen a visszkeresetet indító személy elismerte az igényt, vagy az ellene indított eljárásról értesítették.
5. § Az elévülési idő szünetel, ha a felek békéltetői eljárásról állapodnak meg, vagy ha az Egyezmény V. Címében említett választott bírósághoz fordulnak.
6. § Az elévülési idő szünetelésére és félbeszakadására egyebekben a nemzeti jog az irányadó.

Egységes szabályok a nemzetközi forgalomban használni tervezett vasúti berendezésekre vonatkozó műszaki szabványok érvényesítésére és egységes műszaki előírások elfogadására (APTU – az Egyezmény F függeléke)

**1. cikk
Hatály**

Jelen Egységes Szabályok a nemzetközi forgalomban használni tervezett vasúti berendezésekre vonatkozó műszaki szabványok érvényesítésének és egységes műszaki előírások (EME) elfogadásának az eljárásait állapítják meg.

**2. cikk
Meghatározások**

Jelen Egységes Szabályok és mellékleteik és az egységes műszaki előírások (EME) értelmében, az ATMF (Egységes Szabályok a nemzetközi forgalomban használt vasúti berendezések műszaki engedélyezésére) 2. cikkében meghatározott fogalmakon kívül, az alábbi fogalmak a következőket jelentik:

- a) „személykocsi”: vonóerő kifejtésére nem alkalmas, utasszállításra szolgáló vasúti jármű; a fogalom jelenti a személyszállító vonat részeként beállított poggyászkocsit is;
- b) „előrehaladott stádiumban lévő projekt”: bármely projekt, amelynek tervezési/kivitelezési szakasza elérte azt a pontot, ahol a műszaki paraméterek megváltoztatása elfogadhatatlan lenne az érintett Tagállam részére; az akadály – jellegét tekintve – lehet jogi, szerződéssel összefüggő, gazdasági, pénzügyi, társadalmi vagy környezettel kapcsolatos, amelyet megfelelően indokolni kell;
- c) „csere karbantartás keretében”: alkotó elemek cseréje azonos funkciójú és teljesítményű alkatrészszel, megelőző vagy javítási célú karbantartás során;
- d) „műszaki előírás”: az egységes műszaki előírásokban szereplő, műszaki szabványnak nem minősülő, gyártásra, üzemeltetésre, karbantartásra, biztonsági szempontokra vagy más, vasúti berendezéssel kapcsolatos eljárásra vonatkozó szabály;
- e) „műszaki szabvány”: elismert nemzetközi szabványügyi testület által, saját eljárásai alapján elfogadott, nem kötelező szabvány;
- f) „vontató jármű”: vonóerő kifejtésére alkalmas vasúti jármű;
- g) „teherkocsi”: vonóerő kifejtésére nem alkalmas, áruszállításra szolgáló vasúti jármű.

**3. cikk
Cél**

1. § A vasúti berendezésre vonatkozó műszaki szabványok érvényesítése és az egységes műszaki előírások elfogadása azzal a céllal történik, hogy

- a) elősegítse a járművek szabad közlekedését és más vasúti berendezések szabad felhasználását a nemzetközi forgalomban;

- b) hozzájáruljon a nemzetközi forgalom biztonságossá, megbízhatóvá, és elérhetővé tételéhez;
 - c) a környezetvédelem és közegészségügy kérdéseit figyelembe vegye.
2. § A vasúti járművekre vonatkozó műszaki szabványok érvényesítésénél és az egységes műszaki előírások elfogadásánál kizárólag a nemzetközi szinten kidolgozott szabványok és eljárások vehetők figyelembe.
3. § Amennyire csak lehetséges
- a) biztosítani kell műszaki rendszerek és a nemzetközi forgalomhoz szükséges alkatrészek kölcsönös alkalmazhatóságát;
 - b) a műszaki szabványoknak és az egységes műszaki előírásoknak – indokolt esetben változatokkal is – megvalósíthatóságot kell szolgálnia.

4. cikk

A műszaki szabványok és az egységes műszaki előírások kidolgozása

1. § A vasúti berendezésre vonatkozó műszaki szabványok kidolgozása, valamint az ipari termékek és eljárások szabványosítása az elismert országos és nemzetközi szabványügyi szervek feladata.
2. § Az EME elkészítése a Műszaki Szakértői Bizottság feladata, amelyet megfelelő munkacsoportok és a Főtitkár segítenek a 6. cikknek megfelelően benyújtott kérelmek alapján.

5. cikk

A műszaki szabványok érvényesítése

1. § A Műszaki Szakértői Bizottság dönt a műszaki szabványnak vagy meghatározott részeinek az Egyezmény 16., 20. cikkében és a 33. cikk 6. §-ában rögzített eljárás szerinti érvényesítése tárgyában. Döntéseik az Egyezmény 35. cikk 3. és 4. §-a szerint lépnek hatályba.
2. § Egy műszaki szabvány engedélyezésére vonatkozó kérelmet benyújthatja:
- a) bármely Tagállam;
 - b) az ATMF 2x) cikkében meghatározott bármely regionális szervezet;
 - c) bármely országos vagy nemzetközi szabványügyi testület, amely a vasút szabványosításának feladatával meg van bízva, a 3. cikk 2. §-ának figyelembe vételével;
 - d) bármely nemzetközi képviseleti szövetség, amelynek tagjai számára – tevékenységük folytatása során – a vasúti anyagra vonatkozó műszaki szabványok elengedhetetlenül fontosak, biztonsági és gazdaságossági okokból.
3. § Az érvényesített műszaki szabványokra vonatkozó hivatkozásokat a Főtitkár teszi közzé a Szervezet honlapján. Amint a hivatkozás megjelenik, e műszaki szabvány alkalmazása feltételezi a megfelelő EME betartását.
4. § Az érvényesített műszaki szabványok alkalmazása önkéntes; azonban a szabvány vagy annak valamely része – EME-rendelkezéssel – kötelezővé tehető.

6. cikk

Egységes műszaki előírások elfogadása

1. § A Műszaki Szakértői Bizottság dönt az egységes műszaki előírás vagy az azt módosító/kiegészítő rendelkezés elfogadásáról az Egyezmény 16., 20. cikkében és a 33. cikk 6. §-ában rögzített eljárás szerint. Döntései az Egyezmény 35. cikk 3. és 4. §-a szerint lépnek hatályba.
2. § Egységes műszaki előírás vagy az azt módosító/kiegészítő rendelkezés elfogadása iránti kérelmet nyújthat be:
 - a) bármely Tagállam;
 - b) az ATMF 2x) cikkében meghatározott bármely regionális szervezet;
 - c) bármely nemzetközi képviseleti szövetség, amelynek tagjai számára – tevékenységük folytatása során – a vasúti anyagra vonatkozó egységes műszaki előírások elengedhetetlenül fontosak, biztonsági és gazdasági okokból.

7. cikk

Kérelmek benyújtása

Az 5. és a 6. cikkben ismertetett kérelmeket – a Műszaki Szakértői Bizottságnak címezve – a Főtitkárnak kell benyújtani valamelyik munkanyelven az Egyezmény 1. cikk 6. §-ának megfelelően. A Műszaki Szakértői Bizottság elutasíthatja a kérelmet, ha úgy ítéli meg, hogy az nem teljes körű, nem egységes, nem megfelelően indokolt vagy alátámasztott. A kérelemnek tartalmaznia kell a társadalmi, gazdasági és környezeti következményekről készült hatásvizsgálatot.

7. cikk a) pont

Következmények hatásvizsgálata

1. § A Műszaki Szakértői Bizottság a kérelmező indokolásának figyelembe vételével hozza meg döntését.
2. § A hatásvizsgálat jelzi az összes Tagállamra, az üzemeltetőkre és más érintett releváns szereplőkre gyakorolt lehetséges hatást. Ha a javaslatnak a javaslatban közvetlenül kifejezett szándéktól eltérő hatása van az EME-re, ezeket az interfészeket is figyelembe kell venni.
3. § Minden érdekelt szervezetnek részt kell vennie a hatásvizsgálatban a szükséges adatok ingyenes átadásával, kivéve, ha azokat szerzői jog védi.

8. cikk

EME

1. § Az elfogadott EME-t a Szervezet honlapján kell nyilvánosságra hozni.
2. § Elvben minden alrendszerre egy EME vonatkozik. Ahol ez releváns, egy alrendszerre vonatkozhat több EME, illetve egy EME vonatkozhat több alrendszerre is.
- 2a. § Az EME-t alkalmazni kell az új alrendszerekre. Vonatkozik a már meglévő alrendszerekre is, ha azokat megújítják vagy frissítik a 4. § f. pontjában jelzett migrációs stratégia szerint.
3. § Az Egyezmény 35. cikk 3. és 4. §-a szerinti értesítést követően és legalább egy hónappal a

hatályba lépés előtt a Főtitkár nyilvánosságra hozza a Szervezet honlapján

- a) az elfogadott és bejelentett EME-t;
- b) a hatálybalépésének napját;
- c) azoknak a Tagállamoknak jegyzékét, ahol az adott EME alkalmazandó;
- d) az EME-k frissített jegyzékét és hatálybalépésük időpontját.

4. § A 3. cikkben meghatározott cél eléréséhez szükséges mértékben az alrendszerekre vonatkozó EME minimális tartalma:

- a) jelöli az előírányzott hatályát (hálózat vagy járművek egy része; alrendszer vagy alrendszer része);
- b) rögzíti az egyes érintett alrendszerekre vonatkozó alapvető követelményeket és az alrendszer más alrendszerekkel szembeni kapcsolódási pontjait (interfészeit);
- c) kidolgozza azokat a funkcionális és műszaki paramétereket, amelyeket az alrendszernek teljesítenie kell, és az alrendszer más alrendszerekkel szembeni kapcsolódási pontjait (interfészeit). Ha szükséges, ezek a paraméterek változhatnak az alrendszer alkalmazásától függően, például a vonal, a közlekedési csomópont és/vagy a járművek kategóriái szerint;
- d) meghatározza az építőelemeket vagy az átjárhatóság (interoperabilitás) összetevőit, valamint azokat a kapcsolódási pontokat (interfészeket), amelyekre a műszaki szabványoknak vonatkozniuk kell, és amelyek a vasúti rendszeren belüli kölcsönös alkalmazhatóságot biztosítják;
- e) megállapítja, minden mérlegelendő esetben mely eljárásokat kell alkalmazni annak érdekében, hogy megállapítható legyen, összhangban áll-e az EME rendelkezéseivel. Ezek az eljárások a 8. §-ban hivatkozott általános EME-ben meghatározott hatásvizsgálati modulokra épülnek.
- f) jelzi az EME megvalósításának stratégiáját. különösen fontos az egyes megvalósítandó szakaszok meghatározása a fennálló állapotból a végállapotba történő fokozatos átmenet érdekében. Az utolsó szakaszban kötelező betartani az EME előírásait. Az EME minden szakaszra vonatkozóan megfelelő átmeneti rendelkezéssel bővül; és
- g) jelzi az érintett munkavállalók részére az érintett alrendszer üzemeltetéséhez, karbantartásához és az EME teljesítéséhez szükséges szakképzettséget, illetve a munkaegészségügyi és munkavédelmi előírásokat.

5. § Valamennyi EME-t egy-egy meglévő alrendszer vizsgálata alapján kell kidolgozni; meg kell jelölni továbbá egy vagy több célalrendszert, amely ésszerű időhorizonton megvalósítható. Ennek megfelelően az EME fokozatos bevezetése és az annak történő megfelelés segít a vasúti rendszer kölcsönös alkalmazhatóságának fokozatos megvalósításában.

6. § Az EME megfelelő módon megőrzi az egyes Tagállamok meglévő vasúti rendszerének kompatibilitását. Ennek érdekében minden EME-ben rögzíthető rendelkezés „konkrét esetekre”, egy vagy több Tagállamra vonatkozóan, mind a hálózat, mind a járművek tekintetében; kiemelt

figyelmet kell kapnia a raxszelvénynek, a nyomtávnak és a harmadik országból érkező vagy oda tartó járműveknek. Minden konkrét eset vonatkozásában az EME-nek elő kell írnia a 4. § c)–g) pontjában jelzett elemek megvalósítási szabályait.

7. § Amennyiben az alapkövetelményeknek megfelelő bizonyos technikai szempontokat nem fed le kifejezetten az EME, azokat „nyitott kérdésekként”, egyértelműen azonosítani kell benne.
8. § A Műszaki Szakértői Bizottság elfogadhat olyan EME-t is, amely nem alrendszerre vonatkozik, például általános rendelkezéseket, alapkövetelményeket és értékelési modulokat.
9. § Az EME-t kéthasábos formában kell készíteni. A teljes szövegszélességű, hasábok nélküli szöveges formátum az Európai Közösségnek a kölcsönös átjárhatóságra vonatkozó műszaki előírásait (ÁME-t) tartalmazó szövegének felel meg. A kéthasábos szöveg más az EME és más a neki megfelelő AME vagy egyéb megfelelő EU-rendelet esetében. A baloldali hasáb az EME szövegét (OTIF-rendeletek), míg a jobb oldali az Európai Közösség ÁME-szövegét tartalmazza. A jobb oldal szélén ÁME-hivatkozás található.

8. cikk a) pont **Az EME hiányosságai**

1. § Ha a Műszaki Szakértői Bizottság tudomására jut, hogy valamely elfogadott EME hibás vagy hiányos, beleértve azt az esetet is, amikor az elfogadott EME nem teljes körűen felel meg az alapkövetelményeknek, a Bizottság megfelelő intézkedéseket tesz, beleértve a következőket:
 - a) Döntést hoz azzal kapcsolatban, hogy az adott EME változtatásra szorul-e a 6. és a 8. cikknek megfelelően, és
 - b) javaslatokat tesz indokolt átmeneti megoldásokra.
2. § A Tagállamok, a regionális szervezetek és a hatásvizsgáló (értékelő) testületek haladéktalanul kötelesek tájékoztatni a Főtitkárt, ha hiba vagy hiányosság jut a tudomásukra valamely EME-vel kapcsolatban.

9. cikk **Nyilatkozatok**

1. § Bármely Tagállam jogosult – attól számított négy hónapon belül, hogy a Főtitkár jegyzékben közli a Műszaki Szakértői Bizottság döntését – a Főtitkárhoz indokolással ellátott nyilatkozatot tenni arról, hogy az adott érvényesített műszaki szabványt, vagy az adott elfogadott egységes műszaki előírást egyáltalán nem, vagy csak részben fogja alkalmazni a saját területén található vasúti infrastruktúrára és annak forgalmára.
2. § Az 1. § szerint nyilatkozó Tagállamokat lehet figyelembe venni azoknak a Tagállamoknak a számbavételénél, amelyek az Egyezmény 35. cikk 4. §-a értelmében kifogást terjesztettek elő azért, hogy a Műszaki Szakértői Bizottság valamely döntése ne lépjen hatályba.
3. § Az a Tagállam, amely az 1. § szerint nyilatkozatot terjesztett elő, azt a Főtitkár értesítése mellett bármikor visszavonhatja. A visszavonás az értesítést követő második hónap első napján lesz hatályos.

10. cikk
A Műszaki Egység hatályon kívül helyezése

A Műszaki Szakértői Bizottság által a 6. cikk 1. §-a szerint elfogadott EME (egységes műszaki előírások) hatálybalépésével, a Vasúti Műszaki Egységről szóló, Bernben, 1882. október 21. napján aláírt nemzetközi Egyezmény 1938-as változata szerinti valamennyi Tagállam a hivatkozott Egyezményt köteles hatályon kívül helyezni.

11. cikk
Az EME elsőbbsége

1. § A Műszaki Szakértői Bizottság által a 6. cikk 1. §-a szerint elfogadott EME-k hatálybalépését követően a műszaki szabványoknak és egységes műszaki előírásoknak elsőbbsége van a Tagállamok közötti kapcsolatokban, a Bernben, 1882. október 21-én aláírt Vasúti Műszaki Egységről szóló Nemzetközi Egyezmény 1938-as változatának rendelkezéseivel szemben.
2. § A Műszaki Szakértői Bizottság által a 6. cikk 1. §-a szerint elfogadott EME hatálybalépését követően ezeknek a jelen Egységes Szabályoknak, valamint a műszaki szabványoknak és az egységes műszaki előírásoknak elsőbbsége van a Tagállamokban az alábbi műszaki rendelkezésekkel szemben
- a) a nemzetközi forgalomban a személykocsik átmenetéről és használatáról szóló (RIC) Szabályzattal szemben;
 - b) a nemzetközi forgalomban a kölcsönös teherkocsi használatról szóló (RIV) Szabályzattal szemben.

12. cikk
Nemzeti műszaki követelmények

1. § A Tagállamoknak tájékoztatniuk kell a Főtitkárt a vasúti járművekre és egyéb vasúti anyagokra alkalmazandó nemzeti műszaki követelményekről. A Főtitkár ezeket a követelményeket az ATMF Egységes Szabályainak 13. cikkében megnevezett adatbankban teszi közzé.

A Főtitkárnak a tájékoztatást az Egységes Szabályok hatálybalépésének napjától számított 3 hónapon belül kell megkapnia.

Az ilyen követelmény kizárólag addig maradhat hatályban, amíg az előírások fenti cikkek szerinti jóváhagyásával az, vagy egy hozzá hasonló követelmény hatályba nem lép. A Tagállam bármikor visszavonhatja az átmeneti rendelkezést, s erről tájékoztatja a Főtitkárt.

2. § Az EME jóváhagyásakor vagy módosításakor a Tagállamoknak – indoklással kísért – tájékoztatást kell adniuk a Főtitkárnak azokról az 1. §-ban említett nemzeti műszaki követelményekről, amelyeknek még eleget kell tenniük annak érdekében, hogy a járművek és az érintett hálózat közötti kompatibilitás biztosítható legyen; ez magában foglalja a műszaki előírásokban rögzített „nyitott kérdésekre” és a műszaki előírásokban megfelelően azonosított egyedi esetekre alkalmazandó nemzeti szabályokat.

A tájékoztatásnak tartalmaznia kell a „nyitott kérdés(ek)” és/vagy „egyedi eset(ek)” megjelölést abban az EME-ben, amelyre az egyes nemzeti műszaki követelmények vonatkoznak.

A nemzeti műszaki követelmények kizárólag akkor maradnak érvényben, ha az értesítést a Főtitkár attól a naptól számított 6 hónapon belül megkapja, amikor a szóban forgó műszaki előírás vagy annak módosítása hatályba lépett.

3. § A tájékoztatásnak tartalmaznia kell a nemzeti műszaki rendelkezés teljes szövegét a Tagállam (valamely) hivatalos nyelvén, továbbá a címet és összefoglalást valamely hivatalos OTIF-nyelven.

13. cikk

Ekvivalencia táblázat

1. § A hatásvizsgálatok és - ebből következően - a műszaki jóváhagyás iránti kérelem költségeinek minimalizálása érdekében a 12. cikknek megfelelő nemzeti követelményeket a jelen Egységes Szabályzat Mellékletében rögzített paraméterek és elvek szerint kell kategorizálni. A kategorizálást a Műszaki Szakértői Bizottság irányításával kell elvégezni. A Tagállamoknak és a regionális szervezeteknek együtt kell működniük a Műszaki Szakértői Bizottsággal és a Főtitkárral ennek a feladatnak az elvégzésében.
2. § A Műszaki Szakértői Bizottság felülvizsgálhatja a Mellékletet figyelembe véve a Tagállamokban forgalomban lévő járművek csereszabatoságára vonatkozó tapasztalatot.
3. § A Műszaki Szakértői Bizottságnak gondoskodnia kell referenciadokumentum készítéséről, amelyben kereszthivatkozás található minden nyilvánosságra hozott nemzeti műszaki követelményre. A referenciadokumentumban jelölni kell az EME vonatkozó rendelkezéseit és a megfelelő ÁME-t (8. cikk 9. §). A referenciadokumentumot a Szervezet honlapján kell közzé tenni, és naprakészen kell tartani.
4. § Kellőképpen figyelembe véve az érintett Tagállamok és a résztvevő regionális szervezetek véleményét, a Műszaki Szakértői Bizottság dönthet úgy, hogy bejelenti az ekvivalenciát vasútbiztonsági szempontból:
- a) a különböző Tagállamok nemzeti műszaki követelményei között;
 - b) az EME és a megfelelő ÁME rendelkezései között, és
 - c) egy vagy több Tagállam nemzeti műszaki követelményei és az EME és/vagy az ÁME rendelkezései között.

A bejelentett ekvivalenciát a fenti 3. §-ban említett referenciadokumentumban található ekvivalenciatáblázatban kell feltüntetni.

Melléklet

Nem EME-konform járművek műszaki engedélyezése során ellenőrizendő paraméterek és a nemzeti műszaki követelmények osztályozása

1. Paraméterek jegyzéke

1.1 Általános dokumentáció

- 1.1.1.1 *Általános dokumentáció (részét képezi az új, felújított vagy korszerűsített jármű és annak rendeltetésszerű használata, tervezési, javítási és karbantartási információja, műszaki adatállománya stb.)*
- 1.2 Szerkezet és mechanikai összetevők
- 1.1.1.2. *A mechanikai integritás és a járművek közötti kapcsolódási pontok (ideértve az ütköző- és vonókészüléket és a vasúti kocsik közötti átjárókat), a járműszerkezet és a szerelvények, tartozékok (például ülések) szilárdságát, a terhelhetőséget, a passzív biztonságot (ideértve a külső és a belső törésbiztonságot)*
- 1.3 Vágánykölcsonhatás és -kalibrálás
- 1.1.1.3. *Az infrastruktúrához kapcsolódó mechanikai kapcsolódási pontok (ideértve a statikus és a dinamikus viselkedést, az ürszelvényeket és illesztéseket, a nyomtávot és a futóművet stb.)*
- 1.4. Fékberendezések
- 1.1.1.4. *A jármű fékezéséhez szükséges elemek (ideértve a kisiklás elleni védelmet, a fékkapcsolót, a működés közbeni, a vészhelyzeti és az állás közbeni fékezési teljesítményt)*
- 1.5 Utasokkal összefüggő elemek
- 1.1.1.5. *Az utasok számára kialakított eszközök és szolgáltatások (ideértve a személykocsik ablakait és ajtóit, a mozgáskorlátozottak igényeit stb.)*
- 1.6 Környezeti feltételek és aerodinamikai hatások
- 1.1.1.6. *A környezet hatása a járműre és a jármű hatása a környezetre (ideértve az aerodinamikai feltételeket és a jármű és a vasúti rendszer pályamenti része közötti kapcsolódási pontot (interfészt), továbbá a külső környezethez történő kapcsolódást)*
- 1.7 Külső figyelmeztetések, jelölések, funkciók és szoftverintegritási követelmények
- 1.1.1.7. *Külső figyelmeztetések, jelölés, funkciók és szoftverintegritási követelmények, például biztonsági funkciók, amelyek befolyásolják a vonat, ideértve a vonatbusz, viselkedését*
- 1.8 Fedélzeti áramellátó és irányító rendszerek
- 1.1.1.8. *Fedélzeti meghajtás, áramellátó és irányító rendszerek, továbbá a jármű kapcsolódási pontja az áramellátó infrastruktúrával és az elektromágneses kompatibilitás összes vonatkozása*
- 1.9 Személyzet részére kialakított berendezések és szolgáltatások, interfészek és munkakörnyezet
- 1.1.1.9. *A személyzet részére kialakított fedélzeti berendezések és szolgáltatások, interfészek, munkafeltételek és munkakörnyezet (ideértve a vezetőfülkét és az ember-gép interfészt)*
- 1.10 Tűzvédelem és kiürítés
- 1.11 Kiszolgálás

1.1.1.10. A kiszolgáláshoz kialakított fedélzeti berendezések és interfészek

1.12 Fedélzeti irányítás, vezérlés és biztosítóberendezési rendszer

1.1.1.11. A biztonsághoz, a hálózaton engedélyezett vonatok vezérléséhez és irányításához szükséges összes fedélzeti berendezés és ezek hatása a vasúti rendszer pályamenti részére

1.13 Egyedi működési követelmények

1.1.1.12. A járművekre vonatkozó egyedi működési követelmények (ideértve a csökkentett üzemmódot, a jármű helyreállítását stb.)

1.14 Teherszállítással összefüggő elemek

1.1.1.13. A teherszállítás-specifikus követelmények és környezet (ideértve a kifejezetten a veszélyes anyagokhoz szükséges berendezéseket)

A fenti, *dőlt betűvel* szedett magyarázatok és példák kizárólag tájékoztató jellegűek, nem a paraméterek meghatározásai.

2. A nemzeti műszaki követelmények osztályozása

Az 1. részben meghatározott paraméterekhez kapcsolódó nemzeti műszaki követelményeket az alábbi három csoport valamelyikébe kell sorolni. A kizárólag helyi szabályok és korlátozások nem szerepelnek bennük; hitelesítésükhöz a vasúti vállalkozások és az infrastruktúrákezelők közötti kölcsönös megállapodás alapján ellenőrzési pontokat kell kialakítani.

A Csoport

Az A Csoportba tartoznak:

- a nemzetközi szabványok,
- azok a nemzeti szabályok, amelyek – a vasútbiztonsági feltételek vonatkozásában – más Tagállamok nemzeti szabályainak felelnek meg,
- azok a nemzeti szabályok, amelyek – a vasútbiztonsági feltételek vonatkozásában – az EME és/vagy az ÁME rendelkezéseinek felelnek meg.

B Csoport

A B Csoport fedi le az összes olyan szabályt, amelyek nem esnek az A Csoport vagy a C Csoport hatálya alá, vagy még nem volt lehetséges azokat e csoportok valamelyikébe besorolni.

C Csoport

A C Csoport fedi le mindazon szabályokat, amelyek elengedhetetlenül szükségesek és a műszaki infrastruktúra jellemzőihez kapcsolódnak annak érdekében, hogy az érintett hálózatban biztonságos és kölcsönös alkalmazhatóságot lehessen biztosítani (például rakszelvény).

Egységes Szabályok a nemzetközi forgalomban használt vasúti berendezések műszaki engedélyezésére (ATMF – az Egyezmény G függeléke)

1. cikk Hatály

A jelen Egységes Szabályok azt az eljárást rögzítik, amellyel a vasúti járműveket és egyéb vasúti berendezéseket a nemzetközi forgalom és használat számára engedélyeznek.

2. cikk Meghatározások

A jelen Egységes Szabályok és azok (jövőbeni) Melléklete(i), az APTU Egységes Szabályai és azok Melléklete(i), valamint az APTU egységes műszaki előírásai (UTP) alkalmazásában:

- a) „baleset”: olyan nem kívánatos vagy nem szándékos váratlan esemény, illetve ilyen események sajátos láncolata, amelynek káros következményei vannak; a balesetek a következő kategóriákra oszthatók: ütközés, kisiklás, balesetek vasúti átjárókban, mozgó járművek okozta személyi sérülések, tüzesetek és egyéb balesetek;
- b) „típusengedélyezés”: az a jogosultság, amelynek alapján az illetékes hatóság egy vasúti jármű prototípusát engedélyezi és amelynek alapján engedélyezi azoknak a vasúti járműveknek a használatát, amelyek ennek a prototípusnak megfelelnek;
- c) „üzemeltetési engedély”: az a jogosultság, amelynek alapján az illetékes hatóság az egyes vasúti járműveket, illetve egyéb vasúti berendezéseket a nemzetközi forgalomban történő üzemeltetésre engedélyezi;
- d) „Műszaki Szakértői Bizottság”: az Egyezmény 13. cikk 1. § f) pontjában meghatározott bizottság;
- da) „szerződő szervezet”: bármely állami vagy magántulajdonban lévő szervezet, amely valamely alrendszer tervezését és/vagy kivitelezését, illetve felújítását vagy bővítését megrendeli. Ez a szervezet lehet vasúti vállalkozás, infrastruktúra-üzemeltető vagy üzembentartó, vagy egy adott beruházás kivitelezéséért felelős koncessziós társaság;
- e) „Tagállam”: a Szervezet olyan Tagállama, amely nem tett az Egyezmény 42. cikk 1. § első mondata értelmében az Egységes Szabályokra vonatkozó nyilatkozatot;
- f) „nyilatkozat”: olyan értékelés - vagy az értékelés valamely elemének - bizonyítéka, amely megerősíti, hogy valamely jármű, típus, illetve az adott típus valamely eleme megfelel az APTU egységes szabályaiban és annak egységes műszaki előírásaiban foglaltaknak (beleértve az APTU Egységes Szabályai 12. cikkének megfelelően alkalmazandó egyedi eseteket és a hatályos nemzeti előírásokat);
- g) „típus (valamely) eleme” vagy „rendszerelem”: valamely vasúti járműbe, egyéb vasúti berendezésbe vagy infrastruktúrába beépített vagy beépítésre szánt elemi alkatrész, alkatrész-csoport, teljes berendezés vagy valamely berendezés alegysége; a „típus eleme” fogalom magában foglalja mind a tárgyi, mind pedig az immateriális eszközöket, mint például a szoftvereket;

- h) „a karbantartásért felelős szervezet”: valamely jármű karbantartásáért felelős és ebben a minőségében a 13. cikkben említett járműnyilvántartásba bejegyzett szervezet; ez a meghatározás az egyéb vasúti berendezésekre is vonatkozik;
- i) „alapvető követelmények”: az APTU Egységes Szabályaiban foglalt valamennyi feltétel, amelyeknek a vasúti rendszer, az alrendszerek és a csereszabotosságot lehetővé tevő rendszer elemek (a kapcsolódási pontokat is beleértve) meg kell, hogy feleljenek;
- j) „váratlan esemény”: a baleseten vagy súlyos baleseten kívül minden olyan esemény, amely a vonatok üzemeltetését és az üzemeltetés biztonságát érinti;
- k) „infrastruktúra-üzemeltető”: az a vállalat vagy hatóság, amely vasúti infrastruktúrát üzemeltet;
- l) „nemzetközi forgalom”: vasúti járművek legalább két Tagállam területét érintő vasúti forgalma;
- m) „vizsgálat”: baleset és váratlan esemény megelőzése céljából végzett eljárás, amely magában foglalja az információk gyűjtését és elemzését, a következtetések levonását, beleértve az okok (a balesethez vagy váratlan eseményhez vezető tettek, mulasztások, események vagy feltételek, illetve ezek kombinációja) meghatározását is, és adott esetben biztonsági ajánlások megtételét;
- n) „üzembentartó”: az a személy vagy szervezet, amely valamely jármű tulajdonosaként vagy annak használatára jogosult személyként a járművet közlekedési eszközként hasznosítja, és ebben a minőségében a 13. cikkben említett járműnyilvántartásba bejegyezték;
- o) „Karbantartási dokumentáció”: valamely járművel (jármű típussal) vagy egyéb vasúti berendezéssel kapcsolatban elvégzendő vizsgálatokat és karbantartási feladatokat meghatározó, az egységes műszaki előírások szabályainak és specifikációinak megfelelően összeállított dokumentum(ok), beleértve az APTU Egységes Szabályai 12. cikkében meghatározott esetleges egyedi eseteket és hatályos bejelentett nemzeti műszaki előírásokat;
- p) „Karbantartási előzményeket tartalmazó dokumentáció”: engedélyezett járműre vagy egyéb vasúti berendezésre vonatkozó dokumentáció, amely tartalmazza annak üzemeltetési előzményeit és az azon elvégzett vizsgálatokat és karbantartási műveleteket;
- q) „hálózat”: a vasúti rendszer biztonságos és folyamatos működésének biztosításához szükséges vonalak, állomások, pályaudvarok és mindenfajta helyhez kötött berendezés;
- r) „nyitott kérdések”: az egységes műszaki előírásokban kifejezetten nem tárgyalt alapvető követelményekkel kapcsolatos műszaki szempontok;
- s) „egyéb vasúti berendezés”: nemzetközi forgalomban történő alkalmazásra szánt bármely mozgatható vasúti berendezés, amely nem vasúti jármű;
- t) „vasúti közlekedési vállalat”: olyan magán- vagy állami vállalat, amely
- engedéllyel rendelkezik vontatással történő személyszállításra vagy áru fuvarozásra, vagy

- kizárólag a vontatást biztosítja;
- u) „vasúti infrastruktúra” (vagy csak „infrastruktúra”): minden olyan vasútvonal és helyhez kötött létesítmény, amely a jelen Egységes Szabályoknak megfelelően engedélyezett vasúti járművek és egyéb vasúti berendezések megfelelőzéséhez és biztonságos forgalmához szükséges;
- v) „vasúti berendezés”: vasúti járművek, egyéb vasúti berendezések és vasúti infrastruktúra;
- w) „vasúti jármű”: minden – vontatással vagy anélkül – vasúti sínen a saját kerekein közlekedésre alkalmas jármű;
- x) „regionális szervezet”: az Egyezmény 38. cikkében meghatározott, a Tagállamok által ráruházott kizárólagos hatáskörrel rendelkező szervezet;
- y) „felújítás”: valamely alrendszer vagy annak egy részének jelentősebb cseréje, amely az adott alrendszer általános teljesítményét nem módosítja;
- ya) „RID”: az Egyezmény C függeléke;
- z) „súlyos baleset”: vonatok összeütközése vagy kisiklása, amely legalább egy halálos áldozattal, öt vagy több személy súlyos sérülésével, vagy a járművek, a vasúti infrastruktúra vagy a környezet jelentős károsodásával jár, valamint más hasonló baleset, amelynek nyilvánvaló hatása van a vasútbiztonsági szabályozásra vagy a biztonsági irányításra;
„jelentős kár”: olyan kár, amelyről a vizsgáló testület azonnal megállapíthatja, hogy az összesen legalább 1,8 millió SDR értéket tesz ki;
- aa) „egyedi eset”: a Tagállamok vasúti rendszerének bármely olyan része, amelyről földrajzi, helyrajzi, vagy a városi környezetből adódó vagy a meglévő rendszerrel való összeegyeztethetőséget érintő korlátozó tényezők miatt külön kell rendelkezni az egységes műszaki előírásokban. Ide tartozhatnak többek között a hálózat többi részétől elszigetelt vasútvonalak és hálózatok, a rakszelvény, a nyomtávolság vagy a vágányok közötti távolság, valamint a szigorúan helyi, regionális vagy vasúttörténeti céllal üzemeltetett járművek és egyéb vasúti berendezések, illetve harmadik országokból származó vagy harmadik országokba szánt járművek és egyéb vasúti berendezések;
- bb) „alrendszerek”: a vasúti rendszer felosztásának eredményeképpen létrejövő rendszerek, az egységes műszaki előírásoknak megfelelően; ezek az alrendszerek, amelyeknek alapvető követelményeit meg kell határozni, szerkezeti vagy funkcionális alrendszerek lehetnek;
- cc) „műszaki engedélyezés”: az az eljárás, amelynek során az illetékes hatóság a vasúti járművek, illetve egyéb vasúti berendezések nemzetközi forgalomban történő üzemeltetését, illetve a prototípust engedélyezi;
- dd) „műszaki tanúsítvány”: a sikeres műszaki engedélyezés hivatalos bizonyítéka érvényes konstrukció-tanúsítvány vagy érvényes üzemeltetési tanúsítvány formájában;
- ee) „műszaki dokumentáció”: a járműre vagy egyéb vasúti berendezésre vonatkozó dokumentáció, amely tartalmazza (a típus) összes műszaki jellemzőjét, beleértve a felhasználói kézikönyvet és az érintett tárgy(ak) azonosításához szükséges jellemzőket;

- eea) „ÁME”: a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló a Tanács 1996. július 23-i 96/48/EK Irányelvnek, a hagyományos vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló az Európai Parlament és a Tanács 2001. március 19-i 2001/16/EK Irányelvnek és a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló az Európai Parlament és a Tanács 2008. június 17-i 2008/57/EK Irányelvnek megfelelően elfogadott átjárhatósági műszaki előírások, amelyek az összes alrendszerre vagy részalrendszerre kiterjednek az alapvető követelményeknek való megfelelésük és a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának biztosítása érdekében;
- ff) „prototípus”: valamely vasúti jármű vagy egyéb vasúti berendezés alapvető tervezési jellemzői az egységes műszaki előírások SB értékelési modelljében leírt egységes típusvizsgálati tanúsítványnak megfelelően ;
- gg) „korszerűsítés”: valamely alrendszer vagy annak egy részének jelentősebb módosítása, amely javítja az adott alrendszer általános teljesítményét.

3. cikk

Engedélyezés nemzetközi forgalom számára

1. § A nemzetközi forgalomban való részvétel céljából minden vasúti járművet a jelen Egységes Szabályokkal összhangban engedélyeztetni kell.
2. § A műszaki engedélyezés célja azt ellenőrizni, hogy a vasúti jármű megfelel-e az alábbi feltételeknek:
- a) az egységes műszaki előírásokban meghatározott szerkezeti előírásoknak,
 - b) az RID-ben meghatározott, gyártásra és szerelvényekre vonatkozó előírásoknak,
 - c) a 7a. cikkben meghatározott különleges engedélyezési feltételeknek.
3. § Az 1. és 2. §, valamint az azt követő cikkek más vasúti berendezésekre és járművekre, illetve más vasúti berendezések egyes szerkezeti elemeinek az engedélyezésére értelemszerűen érvényesek.

3a. cikk

Kölcsönhatás más nemzetközi megállapodásokkal

1. § Az alkalmazandó európai közösségi (EK) és a kapcsolódó nemzeti jogszabályoknak megfelelően üzembe helyezett vasúti járművek és egyéb vasúti berendezések úgy tekintendők, hogy azok üzemeltetését ezeknek a jelen Egységes Szabályoknak megfelelően valamennyi Tagállam engedélyezte
- a) az alkalmazandó átjárhatósági műszaki előírások és a megfelelő egységes műszaki előírások rendelkezései közötti teljes egyenértékűség esetén, továbbá
 - b) feltéve, hogy az alkalmazandó átjárhatósági műszaki előírások, amelyek alapján a vasúti járművet vagy egyéb vasúti berendezést engedélyezték, a jármű részét képező vonatkozó alrendszerekkel kapcsolatos összes szempontra kiterjednek, továbbá

- c) feltéve, hogy a szóban forgó átjárhatósági műszaki előírások nem tartalmaznak nyitott kérdéseket az infrastruktúra műszaki összeegyeztethetőségével kapcsolatban, továbbá
- d) feltéve, hogy a járműre vagy más vasúti berendezésre nem vonatkozik eltérő rendelkezés.

Ha ezek a feltételek nem teljesülnek, a jármű vagy más vasúti berendezés a 6. cikk 4. § hatálya alá tartozik.

2. § A jelen Egységes Szabályoknak megfelelően üzemeltetésre engedélyezett vasúti járművek és más vasúti berendezések úgy tekintendők, hogy azokat üzembe helyezték az Európai Közösség Tagállamaiban és az Európai Közösséggel kötött nemzetközi megállapodások eredményeképpen a közösségi jogszabályokat alkalmazó államokban a következő esetekben:

- a) az alkalmazandó egységes műszaki előírások rendelkezései és a megfelelő átjárhatósági műszaki előírások közötti teljes egyenértékűség esetén, továbbá
- b) feltéve, hogy az alkalmazandó egységes műszaki előírások, amelyek alapján a vasúti járművet vagy egyéb vasúti berendezést engedélyezték, a jármű részét képező vonatkozó alrendszerekkel kapcsolatos összes szempontra kiterjednek, továbbá
- c) feltéve, hogy a szóban forgó egységes műszaki előírások nem tartalmaznak nyitott kérdéseket az infrastruktúra műszaki összeegyeztethetőségével kapcsolatban, továbbá
- d) feltéve, hogy a járműre vagy más vasúti berendezésre nem vonatkozik eltérő rendelkezés.

Ha ezek a feltételek nem teljesülnek, a járművet vagy más vasúti berendezést az Európai Közösség Tagállamaiban és az Európai Közösséggel kötött nemzetközi megállapodások eredményeképpen a közösségi jogszabályokat alkalmazó államokban alkalmazandó jogszabályoknak megfelelően engedélyeztetni kell.

3. § A kizárólag az Európai Közösség Tagállamaiban használt vasúti járművek és más vasúti berendezések üzemeltetési engedélyét, üzemeltetését és karbantartását az alkalmazandó közösségi és nemzeti jogszabályok szabályozzák. Ez a rendelkezés alkalmazandó az Európai Közösséggel kötött nemzetközi megállapodások eredményeképpen a vonatkozó európai közösségi jogszabályokat alkalmazó Tagállamokra is.

4. § Az 1. és 2. cikkben foglaltak értelemszerűen vonatkoznak az egyes jármű típusok elfogadására / engedélyezésére is.

5. § A 15. cikk 2. §-ában foglaltaknak megfelelően hitelesített, tehervagon karbantartásért felelős szervezet úgy tekintendő, hogy azt az alkalmazandó európai közösségi és az ezeknek megfelelő nemzeti jogszabályoknak megfelelően hitelesítették, és fordítva, a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló [95/18/EK tanácsi irányelv](#) és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló [2001/14/EK irányelv](#) módosításáról (vasútbiztonsági irányelv) szóló az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 29-i 2004/49/EK Irányelv 14a. cikk (5) bekezdésének megfelelően elfogadott hitelesítési rendszer és a Műszaki Szakértői Bizottság által a 15. cikk 2. §-a értelmében elfogadott szabályok közötti teljes egyenértékűség esetén.

4. cikk **Eljárások**

1. § A járművek műszaki engedélyezése:
- a) egy szakaszban történik, amikor egyetlen járműnek adják meg az üzemeltetési engedélyt, vagy
 - b) két egymást követő szakaszban, amikor:
 - a típusengedélyt egy adott prototípusra adják meg,
 - majd ezt követően egy egyszerűsített eljárás keretében egyes járművekre adnak engedélyt, amellyel tanúsítják az adott prototípussal való egyezőségüket.
2. § Annak vizsgálata, hogy a jármű vagy a típus valamely eleme megfelel-e az engedély alapjául szolgáló egységes műszaki előírásoknak, külön nyilatkozatokkal alátámasztott vizsgálati elemekre bontható. A vizsgálati elemeket és a nyilatkozat formáját a Műszaki Szakértői Bizottság határozza meg.
3. § A vasúti infrastruktúra műszaki engedélyezési eljárásaira nézve az érintett Tagállamban hatályos rendelkezések az irányadók.

5. cikk **Illetékes hatóság**

1. § A műszaki engedélyezés annak a belföldi vagy nemzetközi hatóságnak a feladata, amelynek - az adott Tagállam törvényeivel és előírásaival összhangban - a hatáskörébe tartozik.
2. § Az 1. §-ban hivatkozott hatóságok a vizsgálatok elvégzésére vonatkozó hatáskörüket részben vagy egészben átruházhatják, illetve az adott Tagállamban hatályos jogszabályok értelmében átruházzák az adott Tagállamban működő, megfelelőnek elismert szervekre, a vonatkozó nyilatkozatok kibocsátását is beleértve.
- Tilos a hatáskör átruházása:
- a) vasúti közlekedési vállalatra,
 - b) infrastruktúra-üzemeltetőre,
 - c) üzemeltetőre,
 - d) karbantartásért felelős szervezetre,
 - e) vasúti berendezések tervezőjére vagy gyártójára, aki közvetlenül vagy közvetve részt vesz a vasúti berendezések gyártásában,
- a felsorolt szervezetek leányvállalatait is beleértve.
3. § Ahhoz, hogy a 2. §-ban említett valamely szervet megfelelőnek ismerjenek el, az alábbi feltételeknek kell megfelelnie:

- a) Szervezetét, jogi felépítését és döntéshozatalát tekintve a szerv független kell, hogy legyen minden vasúti vállalkozástól, infrastruktúra-üzemeltetőtől, pályázó és beszerzést végző szervezettől; igazgatója és a vizsgálatok elvégzéséért vagy a bizonylatok és nyilatkozatok kiadásáért felelős dolgozói sem közvetlenül, sem megbízott képviselőként nem lehetnek érintettek a rendszerelemek, járművek vagy vasúti berendezések tervezésében, gyártásában, kivitelezésében vagy karbantartásában, illetve azok használatában. Ez nem zárja ki műszaki információk cseréjének lehetőségét a gyártó vagy kivitelező és a szóban forgó szerv között.
- b) A szerv és annak a vizsgálatokat végző dolgozói a vizsgálatokat a legteljesebb szakmai tisztességgel és a legmagasabb fokú műszaki szakértelemmel végzik, mentesen mindenfajta - különösen pénzügyi jellegű - nyomásgyakorlástól és ösztönzéstől, amely az ítéletüket vagy a vizsgálatuk eredményét esetlegesen befolyásolhatná, különösen a vizsgálatok eredményei által érintett személyek vagy csoportok részéről.
- c) A szerv és annak a vizsgálatokat végző dolgozói elsősorban működésüket illetően függetlenek a balesetekkel kapcsolatos vizsgálatokat végző szervektől.
- d) A szerv rendelkezik a vizsgálatokkal kapcsolatos műszaki és adminisztratív feladatok megfelelő elvégzéséhez szükséges személyi és anyagi feltételekkel; továbbá hozzáfér a különleges vizsgálatokhoz szükséges berendezésekhez.
- e) A vizsgálatokat végző dolgozók
- műszakilag és szakmailag megfelelő képzettséggel rendelkeznek,
 - megfelelő ismeretekkel rendelkeznek az általuk végzett vizsgálatokkal kapcsolatos követelményeket illetően és kellő gyakorlattal azok elvégzésében, továbbá
 - képesek összeállítani az elvégzett vizsgálatokkal kapcsolatos hivatalos nyilvántartást képező bizonylatokat, nyilvántartásokat és jelentéseket.
- f) A vizsgálatokat végző dolgozók függetlenségét garantálni kell. A tisztviselők díjazása nem köthető az elvégzett vizsgálatok számához vagy azok eredményéhez.
- g) A szerv polgári jogi felelősségbiztosítást köt, kivéve azt az esetet, ha a szóban forgó felelősségre az állam a nemzeti jogszabályok értelmében fedezetet vállal, vagy ha a vizsgálatokat közvetlenül az adott Tagállam végzi.
- h) A szerv dolgozóit szakmai titoktartás köti a feladataik teljesítése közben a tudomásukra jutó valamennyi információt illetően (az illetékes közigazgatási hatóságok kivételével abban az államban, ahol a felsorolt tevékenységeket végzik) a jelen Egységes Szabályok vagy a Tagállamban hatályos bármely jogi előírás és/vagy jogszabály végrehajtása során, adott esetben az Európai Közösség jogszabályait is beleértve.
4. § A 3. cikkben foglalt előírások értelemszerűen vonatkoznak a műszaki engedélyezést végző hatóságokra is.
5. § A Tagállamok értesítés, vagy adott esetben az Európai Közösség jogszabályaiban vagy az Európai Közösséggel kötött nemzetközi megállapodások eredményeképpen a közösségi jogszabályokat alkalmazó államok jogszabályaiban meghatározott eszközök útján biztosítják, hogy

a Főtitkár tájékoztatást kapjon a vizsgálatok, hitelesítések és jóváhagyások elvégzéséért felelős szervekről, a tájékoztatásban feltüntetve az egyes szervek felelősségi körét is. A Főtitkár közzéteszi a szervek jegyzékét, azok azonosító számát és felelősségi körét, és folyamatosan naprakészen tartja ezeket az adatokat.

6. § A Tagállamok biztosítják a 2. cikkben említett szervek következetes felügyeletét, és megvonják a hatáskört azoktól a szervektől, amelyek már nem felelnek meg a 3. cikkben említett feltételeknek, és erről haladéktalanul tájékoztatják a Főtitkárt.
7. § Abban az esetben, ha valamely Tagállam úgy ítéli meg, hogy egy másik Tagállam értékelő vagy jóváhagyást végző hatósága vagy az említett hatóság hatáskörével felruházott más szerv nem felel meg a 3. cikkben foglalt feltételeknek, az ügyet a Műszaki Szakértői Bizottság elé viszik, amely négy hónapon belül tájékoztatja a szóban forgó Tagállamot az adott szerv által státusának megtartása érdekében végrehajtandó szükséges változtatásokról. Ezzel összefüggésben a Műszaki Szakértői Bizottság utasíthatja a Tagállamot, hogy függessze fel vagy vonja vissza a szóban forgó szerv vagy hatóság által végzett munka alapján kiadott jóváhagyásokat.

6. cikk

A műszaki tanúsítványok érvényessége

1. § Az egyes Tagállamok illetékes hatóságai által a jelen Egységes Szabályoknak megfelelően kiadott műszaki tanúsítványok az összes többi Tagállamban is érvényesek. Az említett többi állam területén történő forgalom és alkalmazás ugyanakkor az ebben a cikkben meghatározott feltételektől függ.
2. § Az üzemeltetési engedély kizárólag azt teszi lehetővé a vasúti közlekedési vállalatok számára, hogy a járműveket a műszaki leírás és az engedélyezés egyéb feltételei értelmében a járműnek megfelelő infrastruktúrákon üzemeltessék; ennek biztosítása a vasúti közlekedési vállalat feladata.
3. § A 3a. cikk sérelme nélkül a minden alkalmazandó egységes műszaki előírásnak megfelelő járműre kiadott üzemeltetési engedély lehetővé teszi, hogy az adott jármű szabadon közlekedjen a többi Tagállam területén, feltéve, hogy
- a) az említett egységes műszaki előírások minden alapvető követelményre kiterjednek, továbbá
 - b) a járműre nem vonatkozik a következők valamelyike:
 - egyedi eset, vagy
 - az infrastruktúra megfelelőségével összefüggő nyitott kérdések, vagy
 - eltérés.

A szabad forgalom feltételeit a vonatkozó egységes műszaki előírásokban is előírhatják.

4. § a) Abban az esetben, ha valamely Tagállamban üzemeltetési engedélyt adtak ki olyan járműre, amely
- egyedi eset, az infrastruktúra műszaki megfelelőségével összefüggő nyitott kérdés vagy eltérés hatálya alá tartozik, vagy

- nem felel meg a gördülőállományra vonatkozó egységes műszaki előírásoknak és minden egyéb lényeges rendelkezésnek, vagy

b) az egységes műszaki előírások nem terjednek ki minden alapvető követelményre,

a többi állam illetékes hatóságai kiegészítő műszaki információkat, pl. kockázatelemzést és/vagy jármű tesztekét kérhetnek a kérelmezőtől, mielőtt a kiegészítő üzemeltetési engedélyt megadnák.

A jármű azon részét illetően, amely megfelel az egységes műszaki előírásoknak vagy azok egy részének, az illetékes hatóságoknak el kell fogadniuk a más illetékes hatóságok által az egységes műszaki előírásoknak megfelelően végzett hitelesítéseket. A jármű többi részét illetően az illetékes hatóságok teljes körűen figyelembe veszik az APTU Egységes Szabályainak 13. cikkében említett ekvivalencia-táblázatot.

Nem vizsgálható újra az alábbi feltételek teljesítése:

- a) azonos, illetve egyenértékűnek nyilvánított rendelkezések,
- b) nem egyedi esetekhez kapcsolódó rendelkezések, továbbá
- c) nem az infrastruktúra műszaki megfelelőségével kapcsolatos rendelkezések.

5. § A 2 – 4. cikkben foglaltak értelemszerűen vonatkoznak a prototípusok engedélyezésére is.

6a. cikk

Az eljárási dokumentáció elismertetése

1. § A jelen Egységes Szabályoknak megfelelően végzett értékeléseket, nyilatkozatokat és egyéb dokumentációkat minden Tagállam hatóságai és illetékes szervei, vasúti közlekedési vállalatai, üzembentartói és infrastruktúra-üzemeltetői egy az egyben elismerik.
2. § Abban az esetben, ha valamely követelményt vagy rendelkezést az APTU Egységes Szabályai 13. cikkének megfelelően egyenértékűnek nyilvánítanak, az ezzel kapcsolatos, korábban már elvégzett és dokumentált értékeléseket és vizsgálatokat nem végzik el újra.

6b. cikk

Műszaki és üzemi tesztek elismertetése

A Műszaki Szakértői Bizottság szabályokat fogadhat el arra vonatkozóan, hogy a jelen Egységes Szabályokba melléklet formájában szabályokat, illetve egy vagy több egységes műszaki előírásba követelményeket illesszenek be az engedélyezett járművek műszaki vizsgálataira, karbantartási előzményeket tartalmazó dokumentációira és üzemi tesztjeire, például féktesztjeire vonatkozó rendelkezésekkel és azok kölcsönös elismerésével kapcsolatos rendelkezéseket illetően.

7. cikk

A járművekre vonatkozó előírások

1. § A nemzetközi forgalomba való engedélyezéshez és az engedély érvényben tartásához a vasúti járműveknek a következő előírásoknak kell megfelelniük:
 - a) az egységes műszaki előírásoknak, valamint

- b) megfelelő esetben a RID-ben meghatározott rendelkezéseknek.
2. § Az adott alrendszerre vonatkozó egységes műszaki előírások hiányában a műszaki engedélyezés során az APTU Egységes Szabályok 12. cikkének megfelelően abban a Tagállamban hatályban lévő alkalmazandó nemzeti műszaki előírásokat kell alkalmazni, amely Tagállamban a műszaki engedélyezést igényelték.
3. § Abban az esetben, ha az egységes műszaki előírások nem terjednek ki minden alapvető követelményre, illetve egyedi esetek vagy nyitott kérdések esetén a műszaki engedélyezés során az alábbiakat alkalmazzák:
- a) az egységes műszaki előírásokban foglalt rendelkezéseket,
- b) megfelelő esetben a RID-ben meghatározott rendelkezéseket, valamint
- c) az APTU Egységes Szabályai 12. cikkének megfelelően hatályban lévő alkalmazandó nemzeti műszaki előírásokat.

7a. cikk **Eltérések**

A Műszaki Szakértői Bizottság iránymutatásokat vagy kötelező rendelkezéseket fogad el a 7. cikkben foglalt rendelkezésektől való eltéréseket, valamint a választható vagy kötelező jelleggel alkalmazandó vizsgálati módszereket illetően.

8. cikk **A vasúti infrastruktúrára vonatkozó előírások**

1. § A jelen Egységes Szabályoknak megfelelően a nemzetközi forgalomban engedélyezett vasúti jármű biztonságos üzemeltetése és az alkalmazandó vasúti infrastruktúrának való megfelelése érdekében a vasúti infrastruktúrának meg kell felelnie
- a) az egységes műszaki előírásokban foglalt rendelkezéseknek, valamint
- b) megfelelő esetben a RID-ben meghatározott rendelkezéseknek.
2. § Az infrastruktúra engedélyezésére és karbantartásának felügyeletére az abban a Tagállamban hatályban lévő rendelkezések vonatkoznak, amelyben az adott infrastruktúra található.
3. § A 7. és 7a. cikk értelemszerűen vonatkozik az infrastruktúrára is.

9. cikk **Üzemeltetési előírások**

1. § A vasúti közlekedési vállalatok, amelyek a nemzetközi forgalomban engedélyezett vasúti járműveket üzemeltetnek, kötelesek betartani az egységes műszaki előírásokban meghatározott, a nemzetközi forgalomban engedélyezett vasúti járművek üzemeltetésére vonatkozó előírásokat.
2. § A Tagállamokban a nemzetközi alkalmazásra szánt és arra alkalmas infrastruktúrát – beleértve a közlekedésbiztonsági és irányítási rendszereket – üzemben tartó vállalkozások és közigazgatási szervek kötelesek betartani az egységes műszaki előírásokban foglalt műszaki előírásokat, és

azokat állandóan érvényesíteni kell adott infrastruktúra kialakításánál és üzemeltetése közben.

10. cikk

A műszaki tanúsítványok és nyilatkozatok, valamint az ezekkel kapcsolatos feltételek igénylése és megadása

1. § A műszaki tanúsítvány megadása egy adott vasúti jármű prototípusára vagy egy adott vasúti járműre vonatkozóan történik.
2. § A műszaki tanúsítványt igényelheti:
 - a) a gyártó,
 - b) vasúti közlekedési vállalat,
 - c) a jármű üzemeltetője,
 - d) a jármű tulajdonosa,
 - e) az infrastruktúra-üzemeltető.
3. § A műszaki tanúsítványra vonatkozó kérelmet (a megfelelő nyilatkozatokat is beleértve) bármely, az 5. cikkben meghatározott hatáskörrel rendelkező hatósághoz vagy szervezethez be lehet nyújtani bármelyik Tagállamban.
4. § Ha a járműre a 6. cikk 4. §-a alkalmazandó, az igénylő az igénylésben feltünteti, hogy mely Tagállamokra (és adott esetben mely vonalakra) kéri a szabad forgalmat lehetővé tevő műszaki tanúsítványokat; ilyen esetben az érintett illetékes hatóságoknak és a vizsgálatokat végző szervezeteknek együtt kell működniük annak érdekében, hogy az eljárást egyszerűbbé tegyék az igénylő számára.
5. § Az engedélyezési eljárással kapcsolatos összes költség az igénylőt terheli, kivéve, ha a jóváhagyást megadó államban hatályos jogszabályok és előírások ettől eltérően rendelkeznek. Tilos a műszaki engedélyezés eljárást haszonszerzés céljából végezni.
- 5a. § Valamennyi határozatot, vizsgálatot, tesztet stb. megkülönböztetéstől mentesen kell meghozni, illetve elvégezni.
6. § Az igénylő a kérelemben részletesen előadja az egységes műszaki előírásokban előírt információkat, illetve mellékeli a kérelemhez az ezeket az információkat tartalmazó műszaki és karbantartási dokumentumokat. Az értékelést végző szerv ellenőrzi és kijavítja ezeket a dokumentumokat, és azokat megfelelő információkkal egészíti ki annak érdekében, hogy a dokumentumok megfelelően mutassák be a jármű tulajdonságait.
7. § A vizsgálatot végző szervezet minden általa végzett vizsgálatot vizsgálati jelentésben dokumentál, indokolva az elvégzett vizsgálatokat, feltüntetve, hogy a vizsgálat tárgyát mely rendelkezések alapján értékelték, valamint hogy a vizsgálat tárgya ezen az értékelésen megfelelt vagy sem.
8. § Annak a személynek, aki egyszerűsített műszaki engedélyezési eljárással kér üzemeltetési tanúsítványt, (4. cikk 1. § b) bekezdés), a kérelméhez mellékelnie kell a 11. cikk 2. §-a értelmében

kiadott konstrukció-tanúsítványt, és megfelelően igazolnia kell, hogy a jármű, amelyre az üzemeltetési tanúsítványt kéri, az adott prototípusnak megfelel.

9. § A műszaki tanúsítványt elvileg korlátlan időre adják; a műszaki tanúsítvány lehet általános vagy korlátozott hatályú.

10. § Ha módosultak a 7. cikkben említett előírások vonatkozó rendelkezései, amelyek alapján a prototípust engedélyezték, és nincsenek vonatkozó átmeneti rendelkezések, az a Tagállam határozza meg, hogy az adott tanúsítvány érvényben marad-e vagy azt meg kell-e újítani, amelyben az adott konstrukció-tanúsítványt kiadták, a többi olyan állammal folytatott egyeztetést követően, ahol a tanúsítvány a 6. cikk értelmében érvényes. A megújított típusengedély esetén ellenőrizendő kritériumok kizárólag a módosult rendelkezésekre vonatkozhatnak. A típusengedély megújítása a korábban engedélyezett típusok alapján kiadott üzemeltetési engedélyeket nem érinti.

11. § Felújítás vagy korszerűsítés esetén a szerződő szervezet vagy a gyártó megküldi az érintett Tagállam részére a projektet ismertető dokumentumokat. A Tagállam a megküldött dokumentumokat megvizsgálja és az alkalmazandó egységes műszaki előírásokban ismertetett végrehajtási stratégia figyelembe vételével dönti el, hogy a munka nagyságrendje szükségessé teszi-e új üzemeltetési engedély kiadását a jelen Egységes Szabályok értelmében.

Új üzemeltetési engedély kiadására van szükség minden olyan esetben, amikor a tervezett munka hátrányosan érintheti az érintett alrendszer általános biztonságosságát. Ha új engedélyre van szükség, a Tagállam dönti el, hogy a vonatkozó egységes műszaki előírásokat milyen mértékben kell a projektre alkalmazni.

A Tagállam a teljes dokumentációnak az igénylő által történt benyújtását követő négy hónapon belül hozza meg döntését.

Ha új engedélyre van szükség, és az egységes műszaki előírásokat nem alkalmazzák teljes mértékben, a Tagállam tájékoztatja a Főtitkárt

- a) arról, hogy miért nem alkalmazzák teljes mértékben az egységes műszaki előírásokat,
- b) az egységes műszaki előírások helyett alkalmazott műszaki jellemzőkről, továbbá
- c) az a) és b) pontok értelmében szükséges információk biztosításáért felelős szervekről.

A Főtitkár a Szervezet honlapján közzéteszi a közölt információkat.

12. § A 11. cikk értelemszerűen alkalmazandó a konstrukció-tanúsítványra, valamint az érintett prototípusra vagy a prototípus egyes elemeire vonatkozó nyilatkozatokra is.

10a. cikk

A műszaki tanúsítványok visszavonásának és felfüggesztésének szabályai

1. § Ha valamely Tagállam (az eredeti) üzemeltetési engedélyt kiadó hatóságtól eltérő illetékes hatósága az engedélytől való eltérést talál, erről (az összes vonatkozó információ feltüntetésével) tájékoztatja (az eredeti) engedélyező hatóságot; ha az engedélytől való eltérés a konstrukció-tanúsítvánnyal kapcsolatos, az azt kibocsátó hatóságot is tájékoztatni kell.

2. § Az üzemeltetési tanúsítványt a következő esetekben lehet visszavonni:
- a) ha a vasúti jármű már nem felel meg:
 - az egységes műszaki előírásokban és az APTU Egységes Szabályai 12. cikkének megfelelően hatályos alkalmazandó nemzeti rendelkezésekben szereplő előírásoknak, vagy
 - a 7a. cikkben meghatározott különleges engedélyezési feltételeknek, vagy
 - az RID-ben meghatározott, gyártásra és szerelvényekre vonatkozó előírásoknak, vagy
 - b) ha az üzemeltető nem tesz eleget az illetékes hatóság felszólításának, hogy a hibákat adott határidőn belül hárítsa el, vagy
 - c) ha a 10. cikk 10. §-a szerinti korlátozott engedélyezésből származó kötelezettségeknek és feltételeknek nem tesznek eleget, vagy azokat nem tartják be.
3. § A konstrukció-tanúsítványt vagy az üzemeltetési tanúsítványt kizárólag az azt kiállító hatóság vonhatja vissza.
4. § Az üzemeltetési tanúsítványt az alábbi esetekben lehet felfüggeszteni:
- a) ha a vasúti járműre a karbantartási dokumentumaiban, az egységes műszaki előírásokban, a 7a. cikkben felsorolt különleges engedélyezési feltételekben vagy a RID-ben található, az építésre és berendezésekre vonatkozó előírásokban foglalt műszaki ellenőrzéseket, vizsgálatokat, karbantartási és szervizelési munkákat nem (vagy nem a határidőn belül) végzik el;
 - b) ha a vasúti jármű súlyos sérülése esetén az illetékes hatóság előtti bemutatás kötelezettségének nem tesznek eleget;
 - c) ha nem tartják be ezeket az Egységes Szabályokat és az egységes műszaki előírásokban foglalt előírásokat;
 - d) ha nem tartják be az APTU Egységes Szabályai 12. cikkének megfelelően hatályban lévő alkalmazandó nemzeti rendelkezéseket vagy az APTU Egységes Szabályai 13. cikke értelmében az azokkal egyenértékűnek nyilvánított rendelkezéseket. A tanúsítvány érvényességét az érintett Tagállam(ok) tekintetében függesztik fel.
5. § Érvényét veszti az üzemeltetési tanúsítvány, ha a vasúti járművet a forgalomból kivonják. A forgalomból való kivonásról az üzemeltetési engedélyt kiadó illetékes hatóságot tájékoztatni kell.
6. § Az 1 – 4. cikkben foglaltak értelemszerűen vonatkoznak a konstrukció-tanúsítványokra is.

10b. cikk **Vizsgálati szabályok és eljárások**

1. § A Műszaki Szakértői Bizottság további kötelező erejű rendelkezéseket fogadhat el a műszaki engedélyezéssel kapcsolatos vizsgálatokat és eljárási szabályokat illetően.
2. § A Tagállamok vagy regionális szervezetek az 1. cikk értelmében a Műszaki Szakértői

Bizottság által elfogadott rendelkezéseket kiegészítő (de azokkal nem ellentétes) rendelkezéseket fogadhatnak el (vagy tarthatnak érvényben) a vizsgálatokra vonatkozó, megkülönböztetéstől mentes, részletes és kötelező jellegű eljárásokat és a nyilatkozatokkal kapcsolatos előírásokat illetően. Ezekről a rendelkezésekről tájékoztatni kell a Főtitkárt, aki a tájékoztatást továbbítja a Műszaki Szakértői Bizottsághoz, majd azokat a Szervezet közzéteszi.

11. cikk **Műszaki tanúsítványok és nyilatkozatok**

1. § A típusengedélyt és az üzemeltetési engedélyt külön - „Konstrukció-tanúsítvány” és „Üzemeltetési tanúsítvány” - megnevezésű okmányokon adják ki.
2. § A Konstrukció-tanúsítvány megnevezésű dokumentum:
 - a) meghatározza a vasúti jármű prototípusának tervezőjét és tervezett gyártóját;
 - b) ahhoz mellékelik a műszaki és karbantartási dokumentációt;
 - c) adott esetben meghatározza a vasúti jármű prototípusára és az adott prototípusnak megfelelő vasúti járművekre vonatkozó különleges üzemeltetési korlátozásokat és feltételeket;
 - d) ahhoz mellékelik a vizsgálati jelentés(ek)e)t;
 - e) adott esetben felsorolja az összes kiadott kapcsolódó (megfelelőségi és hitelesítő) nyilatkozatot;
 - f) meghatározza az azt kibocsátó illetékes hatóságot és a kibocsátás dátumát, továbbá tartalmazza a hatóság aláírását;
 - g) adott esetben meghatározza az érvényesség időtartamát.
3. § Az üzemeltetési tanúsítvány tartalmazza az alábbi információkat:
 - a) a 2. cikkben felsorolt összes információt, valamint
 - b) a tanúsítvány tárgyát képező jármű(vek) azonosító számát/számait;
 - c) a tanúsítvány tárgyát képező vasúti jármű(vek) üzemeltetőjére vonatkozó, a tanúsítvány kiadásakor érvényes információkat;
 - d) adott esetben az érvényesség időtartamát.
4. § Az üzemeltetési tanúsítvány egyszerre több ugyanolyan típusú járműre is vonatkozhat, amely esetben a 3. cikk értelmében szükséges információkat a csoporthoz tartozó valamennyi jármű tekintetében egyedileg azonosítható módon kell meghatározni, a műszaki dokumentációnak pedig tartalmaznia kell az egyes járműveken elvégzett tesztekkel kapcsolatos azonosítható dokumentumok felsorolását.
5. § A műszaki és karbantartási dokumentáció tartalmazza az egységes műszaki előírások rendelkezéseinek megfelelő információkat.

6. § A tanúsítványokat az Egyezmény 1. cikk 6. §-ában meghatározott valamelyik munkanyelven kell kinyomtatni.
7. § A tanúsítványokat és nyilatkozatokat ki kell adni a kérelmezőknek.
8. § Az üzemeltetési tanúsítvány a tárgyra vonatkozik. A jármű üzembe helyezését követően az üzemeltetési tanúsítvány (a műszaki és karbantartási dokumentációt is beleértve) birtokosa – ha nem azonos a jelenlegi üzembentartóval – késedelem nélkül átadja azt a jelenlegi üzembentartónak a karbantartási előzményeket tartalmazó dokumentációval együtt, és rendelkezésre bocsátja a még a birtokában lévő, a karbantartásra és üzemeltetésre vonatkozó összes (további) részletes utasítást.
9. § A 8. cikk értelemszerűen alkalmazandó a 19. cikknek megfelelően engedélyezett járművekre és vasúti berendezésekre is, amely esetben a szóban forgó dokumentáció az engedélyezési dokumentációt és a műszaki dokumentációval, a karbantartási dokumentációval és a karbantartási előzményekre vonatkozó dokumentációval kapcsolatos követelményekben szereplő információkhoz hasonló információkat tartalmazó összes további dokumentumot vagy azok bizonyos részeit jelenti.

12. cikk

Egységes formátumok

1. § A Szervezet egységes formátumokat ír elő a 11. cikkben említett tanúsítványokra, a 4. cikk 2. §-ának megfelelően meghatározott nyilatkozatokra, valamint a 10. cikk 7. §-ának megfelelő vizsgálati jelentésre.
2. § A formátumokat a Műszaki Szakértői Bizottság készíti és fogadja el.
3. § A Műszaki Szakértői Bizottság engedélyezheti, hogy a tanúsítványokat és nyilatkozatokat a jelen Egységes Szabályokban meghatározottól eltérő meghatározott formátumban nyújtsák be; ahhoz azonban, hogy ezeket egyenértékűnek ismerjék el, tartalmazniuk kell a 11. cikkben előírt valamennyi információt.

13. cikk

Nyilvántartások

1. § A Szervezet felelősségi körében elektronikus adatbank formájában nyilvántartást hoznak létre és tartanak fenn, amely tartalmazza az azon vasúti járművekre vonatkozó információkat, amelyekre üzemeltetési tanúsítványt adtak ki, illetve az azon prototípusokra vonatkozó információkat, amelyekre konstrukció-tanúsítványt adtak ki. A nyilvántartás tartalmazza a 19. cikknek megfelelően engedélyezett vasúti járműveket; tartalmazhatja a nyilvántartás a kizárólag adott országon belüli forgalomra engedélyezett vasúti járműveket is.
2. § Az adatbank tartalmazza továbbá az 5. cikk értelmében hatáskörrel felruházott illetékes hatóságokra és szervezetekre, valamint a 15. cikk 2. §-a szerinti akkreditált/elismert ellenőrökre vonatkozó információk nyilvántartását.
3. § A Műszaki Szakértői Bizottság a vasúti üzemeltetésben használt egyéb adatokat is felvehet az adatbankba, többek között a nyilatkozatokra, ellenőrzésekre és az engedélyezett járművek karbantartására vonatkozó információkat (beleértve a soron következő ellenőrzés időpontját), a balesetekre és váratlan eseményekre vonatkozó információkat, valamint a járművek számozására,

helyére, a vasúti közlekedési vállalatokra, az üzembentartókra, infrastruktúra-üzemeltetőkre, műhelyekre, gyártókra, karbantartásért felelős szervezetekre stb. vonatkozó nyilvántartásokat.

4. § A Műszaki Szakértői Bizottság határozza meg az adatbank funkcionális és műszaki felépítését, a szükséges adatok körét, az adatközlés idejét és módját, a hozzáférési jogosultságokat, valamint az egyéb adminisztratív és szervezeti rendelkezéseket, beleértve az alkalmazandó adatbázis-struktúrát. Az üzembentartó változásáról, a karbantartásért felelős szervezet változásáról, a forgalomból való kivonásról, a hivatalos leállításról, a tanúsítványok, nyilatkozatok felfüggesztéséről és visszavonásáról, a nyilatkozatokról vagy más igazolásokról és a járműnek az engedélyezett prototípustól eltérő bármely módosításáról a Főtitkárt minden esetben késedelem nélkül tájékoztatni kell.
5. § Ennek a cikknek az alkalmazásakor a Műszaki Szakértői Bizottság figyelembe veszi a Tagállamok és regionális szervezetek által létrehozott nyilvántartásokat annak érdekében, hogy csökkentse az érintett felekre, azaz a regionális szervezetekre, Tagállamokra, illetékes hatóságokra és az ágazatra háruló indokolatlan terheket. A Szervezet költségeinek csökkentése és a nyilvántartások megfelelő egységessége érdekében továbbá valamennyi érdekelt fél összehangolja a Szervezettel a saját terveit és a jelen Egységes Szabályok hatálya alá tartozó nyilvántartásai fejlesztését.
6. § Az adatbankban nyilvántartott adatok a vasúti járművek műszaki engedélyezése szempontjából elfogadható bizonyítéknak minősülnek.
7. § A Műszaki Szakértői Bizottság úgy határozhat, hogy az adatbank létrehozásának és működtetésének költségeit részben vagy egészben a felhasználók fedezzék; az adatok közzétevése és módosítása ingyenes, míg az adatok lekérése díjköteles lehet.

14. cikk

Feliratok és jelzések

1. § A forgalomra engedélyezett vasúti járműveken fel kell tüntetni:
- a) egy olyan jelzést, amely nyilvánvalóvá teszi, hogy a jelen Egységes Szabályoknak megfelelően engedélyezték a járművet a nemzetközi forgalom számára, valamint
 - b) azokat az egyéb feliratokat és jelzéseket, amelyeket az egységes műszaki előírások előírnak, beleértve az egyedi azonosító kódot (a jármű sorozatszámát).

Az üzemeltetési engedélyt kiadó illetékes hatóság felelős azért, hogy minden járművet alfanumerikus azonosító kóddal lássanak el. Az (eredeti) engedélyt kiadó ország országkódját is tartalmazó kódot minden járművön fel kell tüntetni, és azt a 13. cikkben foglaltaknak megfelelően be kell vezetni az adott állam nemzeti járműnyilvántartásába.

2. § A Műszaki Szakértői Bizottság állapítja meg az 1. cikk a) pontjában meghatározott jelzést, valamint azt az átmeneti időszakot, amelyen belül a nemzetközi vasúti forgalomban engedélyezett járművek az 1. cikkben foglaltaktól eltérő feliratokkal és jelzésekkel közlekedhetnek.

15. cikk

Karbantartás

1. § A vasúti járműveket és egyéb vasúti berendezéseket megfelelően karban kell tartani annak érdekében, hogy megfeleljenek az egységes műszaki előírásokban meghatározott

rendelkezéseknek, és állapotuk a forgalom vagy a nemzetközi forgalomban történő használat során semmilyen módon ne veszélyeztesse az üzemeltetés biztonságát, ne károsítsa az infrastruktúrát, a környezetet és a közegészséget. Ennek érdekében a vasúti járműveken és más vasúti berendezéseken el kell végezni az üzemeltetési tanúsítványhoz mellékelt karbantartási dokumentációban, az egységes műszaki előírásokban, a 7a. cikk szerinti különleges engedélyezési feltételekben, valamint a RID-ben meghatározott rendelkezésekben előírt szervizelést, ellenőrzéseket és karbantartási munkákat.

2. § A vasúti járművek vonatkozásában már az üzemeltetési engedély kiadását vagy a hálózaton történő használatot megelőzően ki kell jelölni a karbantartásért felelős szervezetet, és ezt a szervezetet a 13. cikkben említett adatbankba be kell vezetni. A karbantartásért felelős szervezet vasúti vállalat, infrastruktúra-üzemeltető vagy üzembentartó lehet. A karbantartásért felelős szervezet karbantartási rendszer alkalmazásával biztosítja az általa karbantartott járművek biztonságos üzemi állapotát. A karbantartásért felelős szervezet saját maga végzi a karbantartást vagy a munka elvégzésére karbantartó műhelyekkel köt szerződést.

A tehervagonok karbantartásáért felelős szervezeteknek valamely Tagállamban akkreditált/elismert külső ellenőr által kiállított érvényes tanúsítvánnyal kell rendelkezniük.

A Műszaki Szakértői Bizottság további részletes szabályokat fogad el a karbantartásért felelős szervezetek tanúsítását és ellenőrzését, az akkreditált/elismert ellenőröket, azok akkreditációját/elismerését, az ellenőrzéseket és az ellenőrzésekről szóló tanúsítványokat illetően. A szabályokban meg kell határozni, hogy azok egyenértékűek-e az Európai Közösségben vagy az Európai Közösséggel kötött nemzetközi megállapodások eredményeképpen a közösségi jogszabályokat alkalmazó államokban a karbantartásért felelős szervezetek vonatkozásában elfogadott tanúsítási rendszerrel kapcsolatos kritériumokkal.

Ezeket a szabályokat, amelyek a tanúsítványok és akkreditációk visszavonására és felfüggesztésére vonatkozó szabályokat is tartalmazzák, a jelen Egységes Szabályok mellékletében határozzák meg, és azok az Egységes Szabályok szerves részét képezik.

3. § Az üzemeltetést végző vasúti vállalkozások felelősek saját vonataik biztonságos működéséért, és gondoskodnak járműveik megfelelő karbantartásáról. A karbantartásért felelős szervezetnek ennek megfelelően biztosítani kell, hogy a karbantartási eljárásokat illetően megbízható információk és adatok álljanak az üzemeltetést végző vasúti vállalkozás rendelkezésére, az üzemeltetést végző vasúti vállalkozásnak pedig megfelelő időben a karbantartásért felelős szervezet rendelkezésére kell bocsátania az azon járművek és más vasúti berendezések üzemeltetésére vonatkozó információkat és adatokat, amelyekért az érintett szervezet a felelős. Az említett információk és adatok mindkét esetben a 2. cikkben jelzett mellékletben kerülnek meghatározásra.
4. § Az engedélyezett járművek karbantartásáért felelős szervezet a karbantartási előzményeket tartalmazó dokumentációt vezet az adott járművekről. A dokumentációnak az illetékes nemzeti hatóság számára ellenőrzés céljából rendelkezésre kell állnia.
5. § A Műszaki Szakértői Bizottság iránymutatásokat vagy szabályokat fogadhat el a karbantartó műhelyek hitelesítését és ellenőrzését, valamint a tanúsítványok és ellenőrzések kölcsönös elismerését illetően. A jelen bekezdésnek megfelelően elfogadott szabályok a jelen Egységes Szabályok mellékletében kerülnek meghatározásra, azok az Egységes Szabályok szerves részét képezik, és azokat a Szervezet honlapján közzéteszik.

16. cikk

Balesetek, váratlan események és súlyos sérülések

1. § A vasúti járműveket ért baleset, váratlan esemény vagy súlyos sérülés esetén valamennyi érintett fél (infrastruktúra-üzemeltető, üzemeltető, a karbantartásért felelős szervezet, az érintett vasúti közlekedési vállalat és más esetleges érintett) köteles:
- a) késedelem nélkül meghozni minden szükséges intézkedést a biztonságos vasúti forgalom, a környezetvédelem és az egészségügyi előírások betartása érdekében, és
 - b) megállapítani a baleset, a váratlan esemény vagy a súlyos sérülés okait.
- 1a. § Az 1. cikkben említett intézkedéseket össze kell hangolni. Az összehangolás az infrastruktúra-üzemeltető kötelessége, kivéve, ha a szóban forgó államban hatályos előírások erről eltérően rendelkeznek. A Tagállam az érintett feleknek a kivizsgálással kapcsolatos kötelezettségén felül független vizsgálatot is elrendelhet.
2. § Súlyosan sérültnek tekintik azt a járművet, amelyet már nem lehet egyszerű módon javítani ahhoz, hogy egy vonatszerelvény részét képezze, és nem képes saját kerekein a veszélytelen üzemeltetés biztonságával közlekedni. Ha a javítás 72 órán belül elvégezhető, vagy ha a javítás összköltsége nem éri el a 0,18 millió SDR-t, a sérülés nem tekinthető súlyosnak.
3. § A balesetéről, váratlan eseményekről és súlyos sérülésekről a járművet forgalomba engedélyező hatóságot vagy szervet azonnal értesíteni kell. Az érintett hatóság vagy szerv kérheti a sérült jármű bemutatását – esetleg már javított állapotban – annak érdekében, hogy felülvizsgálja a kiadott üzemeltetési engedély érvényességét. Adott esetben az engedélyezési eljárást újra le kell folytatni.
4. § A Tagállamok nyilvántartást vezetnek a területükön a nemzetközi forgalomban előfordult balesetek, váratlan események és súlyos sérülések okairól, közzéteszik a vizsgálati jelentéseket, beleértve azok megállapításait és az azokkal kapcsolatos javaslatokat és tájékoztatják az engedélyt kiállító hatóságot és a Szervezetet. A Műszaki Szakértői Bizottság megvizsgálhatja a nemzetközi forgalomban bekövetkezett súlyos balesetek és váratlan események vagy súlyos sérülések okait annak érdekében, hogy lehetőség szerint továbbfejlesszék az egységes műszaki előírásokban a vasúti járművekre és egyéb vasúti berendezésekre meghatározott szerkezeti és üzemeltetési előírásokat, és szükség esetén úgy határozhat, hogy utasítja a Tagállamokat, hogy rövid határidőn belül függesszék fel a korábban kiadott vonatkozó üzemeltetési tanúsítványokat, konstrukció-tanúsítványokat vagy nyilatkozatokat.
5. § A Műszaki Szakértői Bizottság további kötelező szabályokat készíthet elő és fogadhat el a súlyos balesetek, váratlan események és súlyos sérülések kivizsgálását és a független állami vizsgáló szervekre, illetve a jelentések formájára és tartalmára vonatkozó követelményeket illetően. A Műszaki Szakértői Bizottság a 2. cikk ff) pontjában meghatározott értékeket/számokat is módosíthatja.

17. cikk

Járművek leállítása és visszautasítása

1. § Az illetékes hatóság, egy másik vasúti közlekedési vállalat vagy infrastruktúra-üzemeltető nem utasíthatja vissza és nem állíthatja le a vasúti járműveket annak érdekében, hogy megakadályozza azoknak a kompatibilis vasúti infrastruktúrán történő közlekedését abban az esetben, ha a jelen

Egységes Szabályokat, az egységes műszaki előírásokban foglalt rendelkezéseket, az engedélyező hatóság által előírt esetleges különleges engedélyezési feltételeket, valamint a RID-ben a szerkezetre és üzemeltetésre meghatározott előírásokat betartották.

2. § Nem érinti az illetékes hatóság a járművek ellenőrzésére és leállítására való jogát, ha a jármű gyaníthatóan nem felel meg az 1. cikkben foglaltaknak, de ilyen esetekben a bizonyosság megállapítására szolgáló vizsgálatot minél rövidebb időn, de legfeljebb 24 órán belül el kell végezni.
3. § Mindazonáltal abban az esetben, ha egy Tagállam az 5. cikk 7. §-ában vagy a 16. cikk 4. §-ában jelzett határidőn belül nem függeszti fel, illetve nem vonja vissza az engedélyt, a többi Tagállam az érintett járműve(ke)t visszautasíthatja vagy leállíthatja.

18. cikk

Az előírások figyelmen kívül hagyása

1. § A 2. cikkre és a 10a. cikk 4. § c) pontjára is figyelemmel a jelen Egységes Szabályok és az egységes műszaki előírások be nem tartásának jogi következményeit annak a Tagállamnak a hatályos előírásai szabályozzák, amelynek illetékes hatósága az eredeti üzemeltetési engedélyt kiadta, beleértve a jogszabályok összeütközésének az esetére vonatkozó szabályozást.
2. § A jelen Egységes Szabályok és az egységes műszaki előírásokban foglalt rendelkezések be nem tartásának az infrastruktúrára vonatkozó polgári jogi és büntetőjogi következményeit annak a Tagállamnak a hatályos rendelkezései szabályozzák, amelynek területén az infrastruktúra-üzemeltetőjének a székhelye található, beleértve a jogszabályok összeütközésének az esetére vonatkozó szabályozást.

19. cikk

Átmeneti rendelkezések

1. § A 3. cikk 1. §-a a korszerűsített, felújított és meglévő járművekre alkalmazandó. Az olyan járművekre, amelyeket az RIV, az RIC vagy más vonatkozó nemzetközi megállapodás értelmében nem hagytak jóvá a nemzetközi forgalomra, és amelyeket ennek megfelelően megjelöltek, ebben a cikkben átmeneti rendelkezések kerülnek meghatározásra.
2. § A jelen Egységes Szabályok hatályba lépésekor az RIV 2000 megállapodásban (2004. január 1-jei átdolgozott kiadás), illetve az RIC megállapodásban foglalt műszaki előírásoknak való jelenlegi megfelelésük bizonyítékeként RIV vagy RIC jelöléssel ellátott meglévő járművek úgy tekintendők, hogy azok üzemeltetését (a vagonon található jelzésnek megfelelően) engedélyzték a Tagállamok hálózatain az azon vasúti infrastruktúrákkal való összeegyeztethetőségüknek megfelelően, amelyekre az adott járművet valamely Tagállamban engedélyzték.
- 2a. § Azok a meglévő járművek, amelyek nincsenek RIV vagy RIC jelzéssel ellátva, de a Tagállamok közötti, és a Szervezetnek bejelentett két- vagy többoldalú megállapodásoknak megfelelően engedélyzték és megjelölték azokat, szintén úgy tekintendők, hogy azokat a megállapodásban meghatározott hálózatokon történő üzemeltetésre engedélyzték.
3. § A 2. és 2a. §-nak megfelelő átmeneti engedély mindaddig érvényben marad, amíg a járművet a 10. cikk 11. §-ának megfelelően újra nem kell engedélyztetni.
4. § Az RIV, RIC feliratok vagy a járműnek a Műszaki Szakértői Bizottság által elfogadott egyéb

jelölései a 13. cikkben jelzett adatbázisban tárolt adatokkal együtt a jóváhagyás elegendő bizonyítékát képezik. A fentiekben említett jelölés illetéktelen módosítása csalásnak minősül, amelynek alapján a nemzeti jogszabályok értelmében büntetőeljárás indítható.

5. § Ettől az átmeneti rendelkezéstől függetlenül a jármű és a jármű dokumentációja meg kell, hogy feleljen az egységes műszaki előírások jelölésre és a jelölés karbantartására vonatkozó hatályos rendelkezésének; adott esetben biztosítani kell az RID hatályos rendelkezéseinek betartását is. A Műszaki Szakértői Bizottság úgy határozhat, hogy az egységes műszaki előírásokban szereplő biztonsági rendelkezéseknek az átmeneti rendelkezésektől függetlenül bizonyos határidőn belül eleget kell tenni.
6. § A 2. és 2a. § hatálya alá nem tartozó meglévő járművek üzemeltetését az igénylőnek az illetékes hatósághoz benyújtott kérésére engedélyezni lehet. Az illetékes hatóság kiegészítő műszaki információkat, kockázatelemzést, illetve jármű tesztekét kérhet a kérelmezőtől, mielőtt a kiegészítő üzemeltetési engedélyt megadná. Az illetékes hatóságok mindazonáltal teljes körűen figyelembe veszik az APTU Egységes Szabályainak 13. cikkében említett ekvivalencia-táblázatot.
7. § A Műszaki Szakértői Bizottság a fentiekén kívül további átmeneti rendelkezéseket is elfogadhat.

20. cikk **Vitás esetek rendezése**

A nemzetközi forgalomban használni tervezett vasúti járművek és más vasúti berendezések műszaki engedélyezésével kapcsolatos vitás kérdésekkel a Műszaki Szakértői Bizottság foglalkozhat abban az esetben, ha az érintett felek között folytatott közvetlen tárgyalások nem vezetnek eredményre. Ilyen vitákat az Egyezmény V. címében foglalt eljárással összhangban a Választott bíróság elé is lehet terjeszteni.”

3. §

Az Országgyűlés felhatalmazást ad arra, hogy a Magyar Köztársaság a COTIF 42. cikke alapján a szerződéshez tett, a Bernben, 1980. május 9-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv kihirdetéséről szóló 2006. évi LXXVII. törvény 3. §-ában foglalt fenntartást visszavonja.

4. §

A Bernben, 1980. május 9-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv kihirdetéséről szóló 2006. évi LXXVII. törvény 3. §-a hatályát veszti.

5. §

(1) E törvény – a (2) bekezdésben foglalt kivételekkel – a kihirdetését követő napon lép hatályba.

(2) Az 1–2. § és a 4. § a fenntartás visszavonásának napján lép hatályba.

(3) A fenntartás visszavonásának, illetve az 1–2. § és a 4. § hatálybalépésének naptári napját a külpolitikáért felelős miniszter annak ismertté válását követően a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett egyedi határozatával állapítja meg.

(4) E törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.

INDOKOLÁS

ÁLTALÁNOS INDOKOLÁS

A Bernben, 1980. május 9-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv (1999-es COTIF) 2006. július 1-én lépett hatályba. A Jegyzőkönyvet hazánkban a 2006. évi LXXVII. törvény hirdette ki. Az 1999-es COTIF lehetővé teszi a nemzetközi szervezetek COTIF-hoz való csatlakozását is. Az Európai Unió ennek alapján válhat a COTIF részesévé.

A Jegyzőkönyv hatályba lépését megelőzően az Európai Bizottság felhívta az EU Tagállamok figyelmét arra, hogy tegyenek fenntartást a COTIF E, F és G Függelékek alkalmazását illetően, mivel azok nincsenek összhangban a közösségi joggal. A fenntartást hazánk megtette, mely szerint nem alkalmazza a fenti 3 Függelékét és erről 2006. decemberben diplomáciai úton értesítette a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezet (OTIF) Főtitkárát. A 2006. évi LXXVII. törvény 3. §-a tartalmazza a Magyar Köztársaság fenti három függelékkel kapcsolatos fenntartását, mely szerint nem alkalmazza azokat.

Időközben a három vitatott Függelék közösségi joggal való harmonizálása megtörtént, és azok 2010. december 1-én hatályba léptek. Az Európai Bizottság azonban kérte az EU Tagállamokat, hogy fenntartásaikat addig ne vonják vissza, amíg az Európai Unió nem tud csatlakozni a COTIF-hoz. Az EU COTIF-hoz történő csatlakozását az OTIF főtitkára évek óta különböző jogi kifogásokkal blokkolta. Az EU-COTIF csatlakozási szerződés aláírására az OTIF 2011. június 22-23. között Bernben megrendezett 10. Közgyűlésén került sor. Tekintettel erre a tényre, az Európai Bizottság levélben jelezte az EU Tagállamoknak, hogy a COTIF három függelékét illetően korábban tett fenntartásaikat vonják vissza.

A COTIF E Függeléke (CUI) a nemzetközi vasúti forgalomban használt infrastruktúrára vonatkozó szerződésekre vonatkozó-, az F Függeléke (APTU) a nemzetközi forgalomban használni tervezett vasúti berendezésekre vonatkozó műszaki szabványok érvényesítésére és egységes műszaki előírások elfogadására vonatkozó-, míg a G Függelék (ATMF) a nemzetközi forgalomban használt vasúti berendezések műszaki engedélyezésére vonatkozó egységes szabályokat tartalmaz.

A törvényjavaslatban a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) E, F és G Függelékeihez 2006-ban tett fenntartás visszavonását, illetve a COTIF európai uniós szabályozással összhangban álló, 2010. december 1-én hatályba lépett E, F és G Függelékeinek törvénnyel történő kihirdetését kezdeményezzük.

RÉSZLETES INDOKOLÁS

Az 1. §-hoz

A paragrafus a Bernben, 1980. május 9-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv módosításainak kihirdetéséről rendelkezik.

A 2. §-hoz

A paragrafus a Bernben, 1980. május 9-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv E, F és G Függlékeinek hiteles angol nyelvű szövegét és hivatalos magyar nyelvű fordítását tartalmazza.

A 3. §-hoz

A paragrafus az Országgyűlés felhatalmazását tartalmazza, amely alapján a Magyar Köztársaság a COTIF 42. cikke alapján a szerződéshez tett korábbi, 3 függelékkel kapcsolatos fenntartást visszavonja.

A 4. §-hoz

A paragrafus a Magyar Köztársaság a COTIF 42. cikke alapján a szerződéshez tett fenntartás hatályon kívül helyezéséről rendelkezik.

Az 5. §-hoz

A paragrafus első és második bekezdése a törvény hatálybalépéséről, a harmadik bekezdés a fenntartás visszavonásának hatálybalépéséről rendelkezik, míg a negyedik bekezdés a törvény végrehajtásáért felelős minisztert nevezi meg.