

2006.06.12.

UIC / ERFA / UIP

**Általános Szerződés a Teherkocsik  
Használatára  
(AVV)**

Kiadva 2006. július 1-től

## Tartalomjegyzék

Preambulum

### **I. FEJEZET: A SZERZŐDÉS TÁRGYA, ALKALMAZÁSI TERÜLETE, FELMONDÁSA, A SZERZŐDÉS TOVÁBBFEJLESZTÉSE**

1. Cikk: A Szerződés tárgya
2. Cikk: Alkalmazási terület
3. Cikk: Felmondás
4. Cikk: A Szerződés továbbfejlesztése
5. Cikk: *fenntartva*
6. Cikk: *fenntartva*

### **II. FEJEZET: AZ ÜZEMBENTARTÓ JOGAI ÉS KÖTELEZETTSÉGEI**

7. Cikk: A kocsik műszaki engedélyezése és karbantartása
8. Cikk: A kocsik feliratai és azonosítása
9. Cikk: A üzembentartó hozzáférési joga

### **III. FEJEZET: A VASÚTI VÁLLALKOZÁS JOGAI ÉS KÖTELEZETTSÉGEI**

10. Cikk: A kocsik átvétele
11. Cikk: A kocsik visszautasítása
12. Cikk: A kocsik kezelése
13. Cikk: A kocsik fuvarozási határideje és felelősség
14. Cikk: Üres kocsik diszponálása
15. Cikk: Tájékoztatás az üzembentartó részére
16. Cikk: A kocsi átadása harmadik fél részére
17. Cikk: Harmadik üzembentartók kocsijainak átvétele

### **IV. FEJEZET: VASÚTI VÁLLALKOZÁS ÖRIZETÉBEN LÉVŐ KOCSIBAN KELETKEZETT KÁROK MEGÁLLAPÍTÁSA ÉS KEZELÉSE**

18. Cikk: Kármegállapítás
19. Cikk: A károk kezelése
20. Cikk: Elvesztett kocsik és elvesztett kocsitartozékok kezelése
21. Cikk: Forgóvázak kezelése

### **V. FEJEZET: FELELŐSSÉG A KOCSI ELVESZÉSE ÉS SÉRÜLÉSE ESETÉN**

22. Cikk: A használó vasúti vállalkozás felelőssége
23. Cikk: A kártérítés mértéke
24. Cikk: Az előző használók felelőssége
25. Cikk: Kárcsökkentési kötelezettség
26. Cikk: Kárrendezés

### **VI. FEJEZET: FELELŐSSÉG A KOCSI ÁLTAL OKOZOTT KÁROKÉRT**

27. Cikk: Felelősségi alapelv

### **VII. FEJEZET: FELELŐSSÉG AZ ALKALMAZOTTAKÉRT ÉS MÁS SZEMÉLYEKÉRT**

28. Cikk: Felelősségi alapelv

### **VIII. FEJEZET: EGYÉB RENDELKEZÉSEK**

29. Cikk: Rakodási szabályok

2006.06.12.

- 30. Cikk: Leszámlások és kifizetések
- 31. Cikk: Kártérítési kötelezettség
- 32. Cikk: Bírósági illetékesség
- 33. Cikk: Elévülés
- 34. Cikk: Nyelvek
- 35. Cikk: Hatályba lépés

#### **Melléletek**

- 1. melléklet: Jegyzék a résztvevő üzembentartókról és vasúti vállalkozásokról
- 2. melléklet: Fogalom meghatározások
- 3. melléklet: Vasúti kocsilevél
- 4. melléklet: Teherkocsi kárjegyzőkönyv
- 5. melléklet: A kocsi jelenértékének kiszámítási módszere
- 6. melléklet: Kártalanítások használatból kiesés esetén
- 7. melléklet: Pótalkatrészek
- 8. melléklet: Általános Használati Szerződés (AVV) ügyrendje (külön kiadva)
- 9. melléklet: A teherkocsik műszaki átmenőképesség-vizsgálatának feltételei (a jelenlegi RIV 12. melléklete, külön kiadva)
- 10. melléklet: Javító és megelőző karbantartás
- 11. melléklet: Feliratok és ismertetőjelek a teherkocsikon (külön kiadva)
- 12. melléklet: Teherkocsik sérülési katalógusa

2006.06.12.

## Preambulum

A vasúti vállalkozások (VV)\* teherkocsi felhasználása fuvarozási eszközként megköveteli olyan szerződéses rendelkezések meglétét, amelyek meghatározzák a szerződő felek jogait és kötelezettségeit.

A vasúti áru fuvarozás hatékonyságának és versenyképességének növelése céljából az 1. mellékletben megnevezett üzemeltetők\* és vasúti vállalkozások az alábbi

### ÁLTALÁNOS SZERZŐDÉS A TEHERKOCSIK HASZNÁLATÁRA (AVV)

rendelkezéseit alkalmazzák.

---

\* A szövegben a \* jel a „Fogalom meghatározások” 2. mellékletre utal  
AVV- 2005.11.25 4 . oldal

## I. FEJEZET

### A SZERZŐDÉS TÁRGYA, ALKALMAZÁSI TERÜLETE, FELMONDÁSA, SZERZŐDÉS TOVÁBBFEJLESZTÉSE

#### 1. Cikk

##### A Szerződés tárgya

- 1.1 Jelen szerződés mellékleteivel együtt a teherkocsik vasúti vállalkozás által fuvarozási eszközként történő használatának feltételeit szabályozza a nemzeti és nemzetközi vasúti teherforgalomban, az érvényes COTIF alkalmazási területén belül.  
Jelen szerződésnek nem képezik tárgyát a vasúti kocsik használatának kereskedelmi feltételei.
- 1.2. Jelen szerződés rendelkezései a kocsik üzembentartói\* és a vasúti vállalkozások\*, mint vasúti kocsi felhasználók között érvényesek.
- 1.3. A használat magában foglalja a rakottfutást és az üresfutást is, illetve azokat az eseteket, amikor a vasúti kocsi valamely szerződő vasúti vállalkozás őrzetében van.
- 1.4. A használat és az őrzet a vasúti kocsi vasúti vállalkozás általi átvételekor kezdődik és a üzembentartónak, vagy más jogosultnak, pl. egy másik szerződő vasútvállalatnak, a fuvarozott áru szerződésben foglalt átvevőjének, vagy a vasúti kocsi átvevőjeként jogosult iparvágány használatának történő átadásakor végződik.

#### 2. Cikk

##### Alkalmazási terület

- 2.1. Ez a Szerződés a nemzetközi vasúti forgalomban magasabb prioritással rendelkezik a CUV Egységes Jogszabályoknál (a COTIF 1999 D Függeléke), a nemzeti vasúti forgalomban pedig az adott esetben alkalmazandó nemzeti előírásoknál, amennyiben ez az adott esetben megengedett.
- 2.2. A szerződő felek azok a vasúti vállalkozások és üzembentartók, amelyek Szerződéshez való csatlakozásukról írásban nyilatkoztak az AVV – Irodánál (opting in). A belépés adott év január 1-től, vagy július 1-től hatályos.
- 2.3. Jelen többoldalú szerződés rendelkezései a szerződő felek között érvényesek mindaddig, amíg erről a felek egymás között másként nem állapodnak meg.
- 2.4. Az AVV Iroda teszi közzé a szerződő felek jegyzékét és hat havonta - adott év január 1-re és július 1-ig - aktualizálja azt.

#### 3. Cikk

##### Felmondás

A szerződésben való részvételt bármelyik szerződő fél felmondhatja az AVV Irodának benyújtott írásos nyilatkozat által, a naptári év lejárta előtt legalább hat hónappal. Az AVV Iroda a szerződő felek részére a féléves jegyzékben teszi közzé a beérkezett felmondást és annak hatálybalépését a szerződő felek részére a 2.4.pont szerint.

2006.06.12.

**4. Cikk**  
**A Szerződés továbbfejlesztése**

Az AVV szerződő felek a szerződés továbbfejlesztése érdekében ügyrendet készítenek (8. melléklet).

Az AVV Iroda megkapja az AVV továbbfejlesztésének szerkesztési és koordinálási feladatait.

*5. cikk*  
*Fenntartva*

*6. cikk*  
*Fenntartva*

<b>II. FEJEZET</b> <b>AZ ÜZEMBENTARTÓ JOGAI ÉS KÖTELEZETTSÉGEI</b>
---

### **7. Cikk**

#### **A kocsik műszaki engedélyeztetése és karbantartása**

- 7.1.** Az üzembentartónak kell gondoskodnia arról, hogy vasúti kocsijaik az érvényes európai előírásoknak műszakilag engedélyeztetve\* legyenek és használati idejük alatt műszaki engedélyük érvényes maradjon.
- 7.2.** A használó vasúti vállalkozás kérésére a kocsi üzembentartójának be kell mutatnia azt az igazolást, mely szerint a vasúti kocsijainak karbantartása megfelel az érvényes szabályozásnak.
- 7.3.** A kocsi üzembentartója felhatalmazza a vasúti vállalkozást, hogy vasúti kocsiján minden szükséges ellenőrzést, különösen a 9. mellékletben felsoroltakat, végezze el.

### **8. Cikk**

#### **A kocsik feliratai és azonosítása**

Az érvényes előírások csorbítása nélkül a vasúti kocsik a következő feliratokat viselik:

- az üzembentartó adatait,
- a kocsi 11. melléklet szerinti feliratait és jeleit,
- adott esetben a honállomást, vagy a földrajzi zónát\*.

### **9. Cikk**

#### **Az üzembentartó hozzáférési joga**

- 9.1.** Az üzembentartó hozzáférési joggal rendelkezik kocsijai felett.
- 9.2.** A biztonsági követelményeken kívül egyedül az üzembentartó jogosult a vasúti vállalkozásnak utasításokat adni a vasúti kocsi felhasználását illetően.
- 9.3.** Az üzembentartónak kellő időben kell átadnia a vasúti vállalkozásnak az üres kocsik továbbításához szükséges rendelkezéseket.
- 9.4.** Az üzembentartó kérését, hogy kocsijait meghatározott szerződött, vagy harmadik vasúti vállalkozás részére ne adják át, teljesíteni kell.

**III. FEJEZET**  
**A VASÚTI VÁLLALKOZÁS JOGAI ÉS KÖTELEZETTSÉGEI**

**10. Cikk**  
**A kocsik átvétele**

A vasúti vállalkozás kereskedelmi ajánlatának\* keretében a kocsikat azzal a fenntartással veszi át, hogy a kocsiüzembentartója a II. fejezetben megadott kötelezettségeit betartja.

**11. Cikk**  
**A kocsik visszautasítása**

A vasúti vállalkozás a kocsikat visszautasíthatja, ha:

- az illetékes hatóság az átvételt megtiltotta,
- a vasúti vállalkozás a kocsikat üzemi okok miatt átmenetileg képtelen átvenni,
- rendkívüli körülmények állnak be, amelyek a vasúti vállalkozástól függetlenek (különösen vis major esetében) és emiatt az átvétel átmenetileg lehetetlen,
- a kocsik állapota nem felel meg a műszaki és karbantartási előírásoknak, valamint az érvényben lévő rakodási irányelveknek.

A vasúti vállalkozás nem utasíthatja vissza saját kocsijait, ha azok üresek és futóképesek.

**12. Cikk**  
**A kocsik kezelése**

Minden egyes vasúti vállalkozás köteles a kocsikat gondosan és kíméletesen kezelni, valamint az előírt vizsgálatokat a 9. melléklet szerint végrehajtani. Különösen a biztonsággal kapcsolatos ellenőrzéseket kell ugyanabban a terjedelemben az összes kocsin, a kocsi üzembentartójától függetlenül, elvégezni. Ezen szokásos ellenőrzések költségeit nem számlázzák ki külön az üzembentartónak.

**13. Cikk**  
**A kocsik fuvarozási határideje és felelősség**

**13.1** A rakott kocsik fuvarozási határideje a fuvarozott áru fuvarozási határidejétől függ. Az üres kocsik fuvarozási határideje megállapodás tárgyát képezik. Amennyiben nincs ilyen megállapodás, a CIM 16. cikkében a kocsirakományú küldeményekre meghatározott határidők érvényesek.

**13.2** A használó vasúti vállalkozás nem felel a határidő-túllépésekért, amennyiben ezek a következők okokra vezethetők vissza:

- az üzembentartó hibájára,
- az üzembentartó megbízására, amelyet nem a használó vasúti vállalkozás hibájának következtében nyújtottak be,
- a kocsinak, vagy a rakománynak a hiányosságára,
- olyan körülményekre, amelyeket a vasúti vállalkozás nem tudott elkerülni, valamint annak következményeit nem tudta elhárítani,
- a kocsi, vagy a küldemény 11.cikk szerinti jogos visszautasítására.

**13.3** Amennyiben a határidőket túllépik, az üzembentartó kártérítést követelhet a határidő-túllépésért felelős vasúti vállalkozástól a kocsi használatból való kieséséért. Amennyiben másként nem állapodtak meg, a használati kiesésből eredő kártérítés mértékét a 6. Mellékletben foglaltak szerint határozzák meg. A határidő túllépésért járó kártérítés összege a 23.2. pont szerinti sérülésért járó kártérítéssel együtt azonban nem haladhatja meg annak a kártérítésnek az összegét, amely a kocsi elveszése esetén járna. A



2006.06.12.

kártérítést a 20.3. pont, vagy a 23.1. pont szerint nyújtott elveszésért járó kártérítés alapján számítják ki.

#### **14. Cikk** **Üres kocsik diszponálása**

- 14.1** A vasúti vállalkozás kereskedelmi ajánlatának keretében hajtja végre az üzembentartó utasításait az üres kocsik továbbítására vonatkozóan.
- 14.2** Az üres kocsik továbbítása vasúti kocsilevéllel\* történik (lásd 3. Melléklet). A vasúti kocsilevél használati módjait a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Bizottság (CIT) által kiadott CUV - Fuvarlevél Kézikönyv (GLW-CUV) tartalmazza.
- 14.3** Amennyiben az üzembentartó nem ad utasításokat legkésőbb a kirakott kocsis vasúti vállalkozása általi visszavételéig, a vasúti vállalkozás köteles a kocsit honállomására, földrajzi zónájába, vagy egy, előzetes megállapodás szerinti állomásra visszaküldeni.

#### **15. Cikk** **Tájékoztatás az üzembentartó részére**

- 15.1** A használó vasúti vállalkozás az üzembentartónak átadja azokat az információkat, amelyek szükségesek a kocsis üzemeltetéséhez és karbantartásához.
- 15.2** A vasúti vállalkozások információkat szolgáltatnak az üzembentartóknak az általuk használt kocsis tényleges futásteljesítményéről a mindenkori üzemeltetési- és adatrögzítési rendszerük alapján.

#### **16. Cikk** **A kocsis átadása harmadik fél részére**

Az a vasúti vállalkozás, amelyik a kocsis egy harmadik fél részére rendelkezésre bocsátja az üzembentartó beleegyezése nélkül, felel az üzembentartónak az abból eredő károkért. A harmadik fél felelőssége érintetlen marad.

#### **17. Cikk** **Harmadik üzembentartók kocsijainak átvétele**

Jelen szerződés azokra a kocsisra is érvényes, amelyek az AVV-ben nem részes üzembentartó tulajdonát képezik és egy szerződött vasúti vállalkozás átveszi.

Ebben az esetben a kocsis átvevő vasúti vállalkozás a kocsis üzembentartójának tekintendő a többi szerződéses fél felé.

<b>IV. FEJEZET</b> <b>VASÚTI VÁLLALKOZÁS ŐRIZETÉBEN LÉVŐ KOCSIBAN KELETKEZETT KÁROK MEGÁLLAPÍTÁSA ÉS KEZELÉSE</b>
--

**18. Cikk**  
**Kármegállapítás**

- 18.1** Amennyiben a vasúti vállalkozás a kocsi sérülését, illetve a kocsira feliratozott kocsitartozék elveszését vagy sérülését felfedezi, gyanítja, vagy ezeket a kocsi üzemben tartója állítja, a vasúti vállalkozásnak a sérülés, illetve az elveszés természetét és amennyiben lehetséges, a kár okát és keletkezésének időpontját haladéktalanul és lehetőség szerint az üzemben tartó jelenlétében a kárjegyzőkönyvben (4. Melléklet) kell rögzítenie.
- 18.2** Amennyiben a kocsit alkatrészeinek sérülése, vagy elveszése ellenére tovább lehet használni, a megállapításoknál az üzemben tartó jelenlétéről le lehet mondani.
- 18.3** A vasúti vállalkozásnak a kárjegyzőkönyvről haladéktalanul el kell juttatnia egy másolatot a kocsi üzemben tartójának.
- 18.4.** Amennyiben az üzemben tartó a kárjegyzőkönyv megállapításait nem ismeri el, kérheti, hogy a kár természetét, okát és mértékét egy, a szerződő felek, vagy a bíróság által kirendelt kárszakértő állapítsa meg. Az eljárásra a megállapítás helye szerinti állam jogszabálya érvényes.
- 18.5** Amennyiben a kocsit sérülése, illetve részeinek elveszése végett nem lehet tovább fuvarozni, vagy használni, a vasúti vállalkozás legalább a következő adatokat haladéktalanul eljuttatja az üzemben tartó részére:
- kocsiszám;
  - a vasúti kocsi állapota (rakott, vagy üres);
  - az kisorozás helye és ideje;
  - a kisorozás oka;
  - a javító hely adatai;
  - a vasúti kocsi üzemképtelenségének előrelátható időtartama (hat munkanapig, hat munkanapon túl).

**19. Cikk**  
**A károk kezelése**

- 19.1** A vasúti vállalkozás gondoskodik a kocsi futóképességének helyreállításáról a 10. Mellékletben meghatározott rendelkezések szerint. Amennyiben a költségek meghaladják a 750 eurót, a féktuskóbetét cseréjének kivételével előzetesen be kell szerezni az üzemben tartó hozzájárulását. Amennyiben az üzemben tartó 2 munkanapon belül nem nyilatkozik (kivéve szombat), a javítás elvégezhető.
- 19.2** Amennyiben a javítási költségek meghaladják az 5. Melléklet szerint számított kártérítés mértékét, a kocsi gazdaságosan nem javíthatónak minősül.
- 19.3** Amennyiben a sérülések a kocsi futóképességét nem korlátozzák, azonban a használatát megnehezítik, a vasúti vállalkozás 750 eurós maximális összegig a felhasználhatóság helyreállítását az üzemben tartó beleegyezése nélkül is elvégezheti. A vasúti vállalkozást az üzemben tartó megállapodáson keresztül felhatalmazhatja, hogy kiegészítő munkálatokat is végezzen el.
- 19.4.** A helyreállítási munkálatok végeztével és amennyiben az üzemben tartó nem adott külön utasítást, a vasúti vállalkozás a kocsit az eredetileg előírt rendeltetési állomásra küldi.

- 19.5** Minden olyan esetben, amikor a vasúti vállalkozás a helyreállítási munkálatokat a 10. Mellékletben található rendelkezések alkalmazásával önállóan végzi, vagy végezteti el, ezt az ajánlott gondossággal kell tenni és a kocsikat engedélyezett műhelyekbe eljuttatni, valamint a engedélyezett anyagokat használni. A vasúti vállalkozás köteles az üzembentartót tájékoztatni az elvégzett munkálatokról.
- 19.6** A pótalkatrész ellátást a 7. Melléklet szabályozza.
- 19.7** A költségek viselésére az V. fejezet vonatkozik.

## **20. Cikk**

### **Elveszett kocsik és elveszett kocsiartozékok kezelése**

- 20.1** A kocsi elveszettnek tekintendő, amennyiben azt a vasúti vállalkozás, amelyeknek az üzembentartó a kocsi rendelkezésre bocsátotta, a kutatási kérelem beérkezését követő 3 hónapon belül nem tudja az üzembentartónak rendelkezésre bocsájtani, vagy útmutatást adni a kocsi tartózkodási helyét illetően. Ezen határidő meghosszabbodik a kocsi leállításának időtartamával, amely nem a vasúti vállalkozás hibájából származik, vagy sérülés miatt következett be.
- 20.2** Egy, a kocsira feliratozott kocsiartozék elveszettnek tekintendő, ha az a vasúti kocsival együtt nem kerül visszaadásra.
- 20.3** Amennyiben a vasúti vállalkozás a felelős, akkor az üzembentartónak:
- az elveszett kocsiért az 5. Melléklet alapján számított kártérítést;
  - az elveszett kocsiartozékért értékének azok megfelelő kártérítést köteles fizetni.
- 20.4** Az üzembentartó a kártérítési összeg átvételekor írásban kérheti, hogy haladéktalanul értesítsék, amint a kocsi (vagy az elveszett kocsiartozék) megkerül. Ebben az esetben az üzembentartó az értesítés vétele utáni 6 hónapon belül kérheti, hogy számára a kocsit vagy kocsiartozékot a kártérítés visszafizetése ellenében adják vissza. A vasúti kocsi elveszéséért járó kártérítés kifizetése és annak üzembentartó általi visszatérítése között eltelt időtartam alapján nem támasztható igény használati kiesésből eredő kártérítésre.

## **21. Cikk**

### **Forgóvázak kezelése**

Ezen fejezetnek a rendelkezései értelemszerűen érvényesek a forgóvázak kezelésére is.

**V. FEJEZET**  
**FELELŐSSÉG A KOCSI ELVESZÉSE ÉS SÉRÜLÉSE ESETÉN**

**22. Cikk**  
**A használó vasúti vállalkozás felelőssége**

**22.1** Az a vasúti vállalkozás, amelyiknek a kocsi az őrizetében van, felel az üzembentartó felé mindazon kárért, amely a vasúti kocsi, illetve kocsitartozékai elveszése, vagy sérülése következtében keletkezett, amennyiben nem bizonyítja, hogy a kár nem a vasúti vállalkozás hibájából eredt.

**22.2** A vasúti vállalkozás hibája különösen akkor nem áll fenn, ha bizonyítja, hogy adott a következő okok egyike:

- olyan körülmények, melyeket a vasúti vállalkozás nem tudott elkerülni, illetve amelynek következményeit nem tudta elhárítani;
- a harmadik fél hibája;
- az üzembentartó általi hiányos karbantartás, ha a vasúti vállalkozás kimutatja, hogy a kocsit hibátlanul üzemeltette és felügyelte;
- az üzembentartó hibája.

Abban az esetben, ha a vasúti vállalkozás is részes a kár előidézésében, a felelősök a kártérítést a kár előidézésében való részvétel mértékében viselik.

Az üzembentartó nem hivatkozhat a kocsi rejtett hibájára annak bizonyítására, hogy a kár nem az ő hibájából eredt.

**22.3** A vasúti vállalkozás nem felel:

- azon kocsitartozékok elveszéséért és sérüléséért, amelyek a kocsi mindkét oldalára nem kerültek feliratozásra,
- a tartozékok elveszéséért és sérüléséért (tömlők, szerszámok, stb.), amennyiben a vasúti vállalkozás vétkessége nem nyer bizonyítást.

**22.4** A kártérítési folyamat megkönnyítése céljából, illetve a kocsik normális elhasználódásának, karbantartásuk minőségének és a harmadik fél általi történő használatának számításba vétele érdekében a 12. Melléklet szerinti teherkocsi kárkatalógust a következőképpen alkalmazzák:

- azokat a károkat, amelyek az üzembentartóhoz vannak rendelve, az üzembentartó viseli;
- azokat a károkat, amelyek a vasúti vállalkozáshoz vannak rendelve és a 750 eurós összeget nem haladják meg, a használó vasúti vállalkozás viseli;
- azokat a károkat, amelyek a vasúti vállalkozáshoz vannak rendelve és a 750 eurós összeget meghaladják, a 22.1-es pont szerint rendezik.

**23. Cikk**  
**A kártérítés mértéke**

**23.1** A kocsi, vagy kocsitartozékainak elveszése esetén a kártérítés mértékét az 5. Melléklet alapján számítják ki.

**23.2** A kocsi, vagy kocsitartozékainak sérülése esetén a kártérítés a javítási költségekre korlátozódik. A kártérítés a használatból való kieséséért a 13.3 pont szerint kerül teljesítésre. Amennyiben a helyreállítási munkálatok során az üzembentartótól pótalkatrészeket igényelnek, a használatból való kiesés időtartamát a kérés napja és a pótalkatrészek megérkezésének napja között eltelt idő megszakítja. A kártérítés nem

haladhatja meg azt az összeget, amelyet az elveszés esetében kellene fizetni.

#### **24. Cikk**

##### **Az előző használók felelőssége**

- 24.1** Ha az a vasúti vállalkozás, amelyik őrizetében a kocsi található, nem felelős, úgy az üzemeltető részére a kocsi sérüléséért, az elveszéséért, valamint a kocsitartozékok sérüléséért minden egyes, az utolsó, még le nem zárt felhasználási láncban (rakott futás, vagy üres futás) részes előző használó felel a 22. cikk szerint, amennyiben a felhasználási láncban utána következő vasúti vállalkozások a 22. cikk szerint mentesíteni tudták magukat.
- 24.2** Az előző használó az utolsó felhasználási láncban kívül csak akkor felel az üzemeltetőnek, amennyiben az üzemeltető igazolja a kár okozását és a 22.1 pont szerint az előző használó nem tudja magát mentesíteni.

#### **25. Cikk**

##### **Kárenyhítési kötelezettség**

A kocsiban keletkezett károk kezelése során a szerződő feleknek tekintettel kell lenni a kárenyhítési kötelezettség általános alapelveire.

#### **26. Cikk**

##### **Kárrendezés**

A használó vasúti vállalkozás, vagy műhely, mint az ő teljesítési segédje (alvállalkozója) számlát állít ki az üzemeltetőnek a kocsi helyreállításának költségeiről, kivéve azokat a költségeket, amelyekért a vasúti vállalkozás a 22. cikk alapján felel. Amennyiben a kárért az előző használó felel, az üzemeltető a használó vasúttársaság, vagy a műhely által a részére kiállított számla összegéről számlát állít ki az előző használó részére a helyreállítási költségekről. Az üzemeltető a 13. cikknek megfelelően kártérítést követelhet a használatból való kiesésért.

**VI. fejezet**  
**FELELŐSSÉG A KOCSI ÁLTAL OKOZOTT KÁROKÉRT**

**27. Cikk**  
**Felelősségi alapelv**

- 27.1** Az üzemeltető, vagy a kocsinak jelen szerződés alapján érintett előző használója felel a kocsi által okozott károkért, amennyiben ő a vétkes. A vétkes fél a használó vasúti vállalkozást mentesíti a harmadik fél igényei alól, amennyiben a használó vasúti vállalkozást nem terheli felelősség.
- 27.2** Amennyiben a használó vasúti vállalkozás is részes a kár előidézésében, úgy a felelősök a kár előidézésében való közrehatásuk mértékében kötelesek a kárt megtéríteni.
- 27.3** Amennyiben a harmadik fél a kárért egyedül, vagy másokkal együtt felelős, a szerződő felek a káreset rendezése során elsősorban a harmadik félhez igazodnak.
- 27.4** A folyamatok egyszerűsítése és felgyorsítása érdekében a használó vasúti vállalkozás a kisebb károkat átvállalhatja saját üzletszabályzatában káreseményenként megnevezett összegig, ameddig a károkat az üzemeltetővel vagy az előző használóval szemben nem érvényesíti, abban az esetben sem, ha a kárért az a felelős. Ez nem érvényes akkor, ha az üzemeltetőt, vagy az előző használót szándékos, vagy súlyos gondatlanság terheli.
- 27.5** A vasúti vállalkozás lehetővé teheti az üzemeltetők számára a vasúti vállalkozás üzemeltetési felelősségbiztosításában való részvételét.
- 27.6** Amennyiben az üzemeltető felelőssége a 27.4 és a 27.5 cikkek keretében meghatározott módokon nincs fedezve, az üzemeltető köteles a nemzeti jogalkotásnak megfelelő felelősségbiztosítását felmutatni.

**VII. FEJEZET**  
**FELELŐSSÉG AZ ALKALMAZOTTAKÉRT ÉS MÁS SZEMÉLYEKÉRT**

**28. cikk**  
**Felelősségi alapelv**

A szerződő felek felelnek alkalmazottaikért és más személyekért, akiknek szolgálatait a szerződés teljesítése során igénybe veszik, amennyiben az alkalmazottak és más személyek elvégzendő kötelezettségeik teljesítését végzik.

**VIII. FEJEZET  
EGYÉB RENDELKEZÉSEK**

**29. Cikk  
Rakodási szabályok**

A vasúti vállalkozások kötelesek arról gondoskodni, hogy a rakodó felek az érvényes UIC – Rakodási Szabályokat betartsák.

**30. Cikk  
Leszámolások és kifizetések**

Valamennyi leszámolásra és fizetésre az eurót (ISO-kód: EUR) kell valutaegységként alkalmazni.

**31. Cikk  
Kártérítési kötelezettség**

Amennyiben a szerződő fél vétkesen megsérti egy, a jelen szerződésből eredően őt terhelő kötelezettségét, a vétkes fél a megkárosított szerződő félnek köteleességszegés által keletkezett közvetlen kárát megtéríteni köteles.

**32. Cikk  
Bírósági illetékesség**

Amennyiben a szerződő felek másként nem állapodtak meg, az alperes székhelye szerinti bíróságok az illetékesek.

**33. Cikk  
Elévülés**

**33.1** A III. fejezet szerinti igények egy év múlva évülnek el. Az V. és VI. fejezetből eredő igények három év múlva évülnek el.

**33.2** Az elévülés kezdődik:

- a) a III. fejezet szerinti igények esetében a megállapodás, vagy a CIM alapján számított fuvarozási határidők lejártának napjától;
- b) az V. fejezet szerinti igények esetében attól a naptól kezdődően, amikor az elveszést, vagy a sérülést megállapították; vagy attól a naptól, amikor a jogosult a kocsit, vagy az alkatrészeit a 20. cikknek megfelelően elveszítettnek tekintheti;
- c) a VI. fejezet szerinti igények esetében a kár bekövetkezésének napjától.

**34. Cikk  
Nyelvek**

Jelen szerződés német, angol és francia nyelveken van megfogalmazva és mindhárom változat egyformán kötelező érvényű.

**35. Cikk  
Hatályba lépés**

Jelen szerződés 2006. július 1-én lép hatályba.



**1. MELLÉKLET  
AZ ÁLTALÁNOS HASZNÁLATI SZERZŐDÉSHEZ**

**JEGYZÉK A RÉSZTVEVŐ ÜZEMBENTARTÓKRÓL ÉS VASÚTI VÁLLALKOZÁSOKRÓL**

*A mellékletnek a következő adatokat kell tartalmaznia:*

- *cég székhelye*
- *neve*
- *kocsi üzembentartó vagy a vasúti vállalkozás*

*A címjegyzék egy másik dokumentumban mint függelék a melléklethez (levelezési cím, e-mail és/vagy fax-szám)*

## 2. MELLÉKLET AZ ÁLTALÁNOS HASZNÁLATI SZERZŐDÉSHEZ

### FOGALOM MEGHATÁROZÁSOK

#### **VASÚTI VÁLLALKOZÁS (VV)**

Minden egyes magán, vagy közjogi vállalat, amely az érvényes EU – jogalkotásnak megfelelő engedéllyel rendelkezik és amelynek főtevékenysége áru fuvarozási, vagy személyszállítási vasúti közlekedési szolgáltatás teljesítése, ahol a vállalkozásnak a vontatást kötelezően biztosítania kell; jelen meghatározás magába foglalja azokat a vállalkozásokat is, amelyek csak a vontatást végzik.

#### **ÜZEMBENTARTÓ**

Mindazokat jelöli, akik a kocsit fuvarozási eszközként tartósan gazdaságilag használják. A kocsit üzemeltetője az, akinek a cégjelzése a vasúti kocsira fel van írva és/vagy a besorolási jegyzékbe fel van véve.

A jelen Általános Használati Szerződésben (AVV) az „üzembentartó” kifejezés az üzemeltetőt önmagát és az esetleges rendelkezésre jogosultat is jelenti.

#### **HONÁLLOMÁS, FÖLDRAJZI ZÓNA**

Honállomás: az a kijelölt vasútállomás, amelyet a kocsira felírnak és ahova az üres kocsit vissza kell küldeni, amennyiben az üzemeltető más utasítást nem adott.

Földrajzi zóna: több vasútállomást is magába foglal egy meghatározott régióban; az üres kocsit ezeknek a regionális vasútállomásoknak az egyikére kell visszaküldeni, amennyiben az üzemeltető más utasítást nem adott.

#### **INFRASTRUKTÚRA-ÜZEMELTETŐ**

Minden egyes szervezet, vagy vállalat, amely különösen a vasúti infrastruktúra létesítésével és annak karbantartásával van megbízva. Tevékenysége az infrastruktúra ellenőrző - és biztonsági rendszereinek kezelését is magába foglalhatja. Az infrastruktúra – üzemeltetői feladatokat rábízhatják a teljes hálózaton, vagy a hálózat egy részén több szervezetre, vagy vállalatra is.

#### **KERESKEDELMI AJÁNLAT**

Azoknak a szolgáltatásoknak és feltételeknek a megadása, amelyeket a vasúti vállalkozás az üzemeltetőnek, vagy más vasúti vállalkozásoknak ajánl, különösen a kiszolgált viszonylatok, a szolgáltatások és feltételek a vonatokban fuvarozható áru fuvarozásokra, az ajánlott fuvarozási módok és az elvégzett szolgáltatások árai.

#### **FUTÓKÉPESSÉG (üzemviteli fogalom)**

A kocsit akkor futóképes, amennyiben saját kerekein, a normál forgalomban megengedett minimális sebességgel, adott esetben utánfutóként, üzemeltetősen tud közlekedni.

#### **MŰSZAKI ENGEDÉLYEZÉS**

Az illetékes nemzeti hivatal által a vasúti kocsira vonatkozó eljárás, hogy a kocsit közlekedhessen.

#### **TSI**

Az átjárhatóság műszaki előírásai a hagyományos transzeurópai vasúti hálózatok számára (technical specifications for interoperability).

#### **ELŐZŐ HASZNÁLÓ**

Az a vasúti vállalkozás, amely idegen kocsit használt és azt egy másik vasúti vállalkozás részére használatra átadta.

2006.06.12.

### **VASÚTI KOCSILEVÉL**

Fuvarozási – és diszponálási okmány, amelyet a kocsi minden üresfutásakor mellékelni kell (nyomtatványminta a 3. Mellékletben).

### **ILLÉKES NEMZETI HIVATAL**

Nemzeti hatóság, amelynek a hatáskörébe tartozik a műszaki engedélyezés a mindenkori állam érvényes törvényei és előírásai szerint.

2006.06.12.

**3. Melléklet**  
**AZ ÁLTALÁNOS HASZNÁLATI SZERZŐDÉSHEZ**

**VASÚTI KOCSILEVÉL**



Eredeti példány

1

Fuvardíjazamítási szakaszok (folytatás) – Frachtberechnungsabschnitte (Fortsetzung)				Bérmennyő – Franko		Átutalva – Überweisung	
				Biszdesés pénznm Erlaubungswährung	Díjazabási pénznm Tarfwährung	Díjazabási pénznm Tarfwährung	Biszdesés pénznm Erlaubungswährung
				Utányet (áthozat az előoldalról) Nachnahme (Übertrag von Vorderseite)			
							31
							32 Arfolyam
							33
							34
							35 Arfolyam
							36
							37
							38 Arfolyam
							39
							40
							41 Arfolyam
							42
							43
							44 Arfolyam
							45
							46
							47 Arfolyam
							48
							49
							50 Arfolyam
							51
							52
							53
				Áhozat a késésztő lapokól Übertrag von Ergänzungsbilättern			54
				Végösszeg – Gesamtbetrag			55

A kombinált fuvarozási társaság vagy az ügyfél/feladó 105 is  
Durch das Unternehmen des Kombinierten Verkehrs oder den Kunden/Auflieferer auszufüllen

A megfélelő négyzetbe keresztet kell tenni - Zutreffendes ankreuzen  
(Casus - Felder 20, 22, 23, 58)

**Kombinált fuvarozási CIM fuvarlevél  
Frachtbrief CIM Kombierter Verkehr**  **Kombinált fuvarozási CUV fuvarlevél  
Wagenbrief CUV Kombierter Verkehr**

1 Feladó (név, cím) - Absender (Name, Anschrift) 2 Szám - Nr. 3 Feladó hivatkozási száma - Absender Referenz

Aláírás Unterschrift TVAszám MWSz. Nr. 4 Feladó nyilatkozatai Erklärungen des Absenders

5 Ügyfél/Feladó - Kunde/Auflieferer 6 Mellékletek - Beilagen

7 Abvétel (név, cím, ország) Empfänger (Name, Anschrift, Land) 8 Abvétel hivatkozási száma - Abnehmer Referenz

TVAszám MWSz. Nr. 9 Ügyfél/Abvétel - Kunde/Abholer 10 Szolgáltatási hely Ablieferungsort

11 Hely - Ort 12 Kocsiszám - Wagen Nr. 13 Útvonal - Strecke által - durch

14 Kereskedelmi feltételek - Kommerzielle Bedingungen 15 Megjegyzések az átvétel részére - Vermerke für den Empfänger

16 Költségek fizetése Zahlung der Kosten beleírta - einschliesslich -ig - bis

Bőrmértve a fuvardíj Franko Fracht  Incoterms

17 1. UTI száma/UTI típusa/UTI hossza/Nettó tömeg/UTI órája/Az áru megnevezése UTI-Nr./UTI-Typ/Länge UTI/Nettomasse/Tara UTI/Bezeichnung des Gutes 18 Rendkívüli küldemény Aussergewöhnliche Sendung igen  RID  19 1. UTI/NHM kód NHM Code UTI 1 20 1. UTI bruttó tömeg Bruttomasse UTI 1

21 2. UTI/NHM kód NHM Code UTI 2 22 2. UTI bruttó tömeg Bruttomasse UTI 2

23 2. UTI száma - Verschluss Nr. Hivatkozás - Referenz UTI állapota - Zustand UTI 24 A száma átvételre Rechnungsempfänger

25 Felhívásigazolás Überprüfungsbescheinigung

26 Vámvételi bejegyzések Zollamtliche Vermerke

27 1. UTI száma - Verschluss Nr. Hivatkozás - Referenz UTI állapota - Zustand UTI 28 2. UTI száma - Verschluss Nr. Hivatkozás - Referenz UTI állapota - Zustand UTI

29 Bőrmértve sítés kódja Frakturcode 30 Irányítási útvonal - Leistungswege

31 Várnkezelés - Zollbehandlung 32 Ténykedési jegyzőkönyv száma Tatbestandsaufnahme Nr. kiállítva erstellt durch hónap - nap Monat - Tag

33 Fuvarozási határidő meghatározása - Lieferfristverlängerung Kód - Code -tól - von -ig - bis Hely - Ort

34 Gépjárművezető neve - Name des Fahrers 35 Gépjárművezető neve - Name des Fahrers

36 Ügyfél/Feladó aláírása Unterschrift des Kunden/Auflieferers 37 Ügyfél/Abvétel aláírása Unterschrift des Kunden/Abholers

38 Dátum - Datum 39 Aláírás - Unterschrift

40 A fuvarozói nyilatkozatai - Erklärungen des Beförderers 41 Más fuvarozók - Andere Beförderer

Név, cím - Name, Anschrift Útvonal - Strecke Jogi állás Eigentum

42 a) Szerződés fuvarozó - Vertraglicher Beförderer 43 Érkezés dátuma - Ankunftsdatum

44 Rendelkezésre bocsátás a Berengestellt hónap - nap - óra Monat - Tag - Stunde 45 Küldeményazonosító Sendungsidentifikation

46 Átvétel igazolás Empfangsbescheinigung 47 Ország - Land 48 Állomás - Bahnhof

49 Készítés helye, ideje - Ort und Datum der Ausstellung

Aláírás - Unterschrift 50 Ügyfél/Feladó Kunde/Auflieferer 51 Dátum, aláírás - Datum, Unterschrift

Ügyfél/Feladó  
Kunde / Auflieferer

Segítség az esetleges megállapításokhoz – Hilfe für evtl. Feststellungen

1 Szakad – Getrennt  
2 Széttelt – Lose  
3 Horpadt – Eingebuchtet  
4 Törtött – Gebrochen  
5 Lyukas – Durchlöcher  
6 Görbült – Verbogen  
7 Hiányos – Fehelend  
8 Üzemen kívül – Ausser Betrieb  
9 Deformálódott – Verformt  
0 Károsodt – Zerknirzt

AMEGJELÖLÉS HÁNYANEM BIZONYÍTJA AZ ÁTADÁSKORI SÉRÜLÉSEMENYES ÁLLAPOTOT  
DAS FEHLER VON ANGABEN GILT NICHT ALS NACHWEIS FÜR DEN INTAKTEN ZUSTAND  
BEI DER AUFLIEFERUNG



**4. MELLÉKLET**  
**AZ ÁLTALÁNOS HASZNÁLATI SZERZŐDÉSHEZ**

**TEHERKOCSI KÁRJEGYZŐKÖNYV**

**TEHERKOCSI KÁRJEGYZŐKÖNYV**  
**SCHADENSprotokoll FÜR GÜTERWAGEN**

Vasúti Vállalkozás neve (VV) \_\_\_\_\_  
Name des EVU \_\_\_\_\_

Teherkocsi Kárjegyzőkönyv Nr. \_\_\_\_\_  
Schadensprotokoll Nr. \_\_\_\_\_  
Küldemény Nr. \_\_\_\_\_  
Sendung Nr. \_\_\_\_\_

	Allomás Bahnhof		
	-tól vom	honnan von	hová nach
	dátum am	vonatszám mit Zug	üres leer

Érkezett -be \_\_\_\_\_  
angekommen in \_\_\_\_\_

Honállomás Heimatbahnhof	utolsó fővizsga letzte Revision	saját tömeg Eigengewicht
-----------------------------	------------------------------------	-----------------------------

Kocsiszám \_\_\_\_\_  
Wagen Nr. \_\_\_\_\_

Üzembentartó neve és címe \_\_\_\_\_  
Halter und seine Adresse \_\_\_\_\_

fax - szám \_\_\_\_\_

**Sérülés leírása**  
*Beschreibung des Schadens*

<b>1. Alváz / forgóvázkere</b> <input type="checkbox"/> 1.1 Kerékpár / csapágy <input type="checkbox"/> 1.2 Hordrugó / felfüggesztés <input type="checkbox"/> 1.3 Alváz / forgóvázkere <input type="checkbox"/> 1.4 Vonókészülék <input type="checkbox"/> 1.5 Ütközők <input type="checkbox"/> 1.6 Fékek	<b>2. Kocsifelépítmény</b> <input type="checkbox"/> 2.1 Kocsiszekrény <input type="checkbox"/> 2.2 Tartály <input type="checkbox"/> 2.3 Töltő- és lefejtőszep <input type="checkbox"/> 2.4 Ajtók/ tolóajtók <input type="checkbox"/> 2.5 Tető / ponyvák <input type="checkbox"/> 2.6 Zárak	<b>3. Feliratok és egyéb</b> <input type="checkbox"/> 3.1 Fővizsga lejárt <input type="checkbox"/> 3.2 Tartályvizsga esedékes <input type="checkbox"/> 3.3 Feliratok olvashatatlanok / hamisak <input type="checkbox"/> 3.4 Hiányzó alkatrészek megjegyzésekben részletezve <input type="checkbox"/> 3.5 Egyebek
--	--	--

**Megjegyzés**  
*Bemerkungen* \_\_\_\_\_

A sérülés pontos leírása a javításkor történik meg és értesíteni kell róla az üzembentartót  
*Die genaue Beschreibung der Schäden lt bei der Reparatur und wird dem Halter übermittelt.*

A kocsin található bárcák <i>Vorgefundene Bezeichnung</i>	Minta <i>Muster</i>	VV <i>EVU</i>	Dátum <i>Datum</i>
Feltett bárcák <i>Erfolge Bezeichnung</i>	Minta <i>Muster</i>	felhelyezve <i>durch</i>	

**Műhelybe utalva**  
*Zuführung in Werkstätte*

<input type="checkbox"/> kirakás előtt <i>vor Entladung</i>	<input type="checkbox"/> kirakás után <i>nach Entladung</i>	<input type="checkbox"/> üres <i>leer</i>
--	--	--

**4. Egyéb adatok**  
*sonstige Angaben*

<input type="checkbox"/> 4.1 vasutüzemi baleset <i>Unfall im Eisenbahnbetrieb</i>	<input type="checkbox"/> 4.2 Harmadik fél <i>Dritte</i>	<input type="checkbox"/> 4.3 hiányos/felmerrhetetlen adatok <i>nicht erkennbar/keine Angaben</i>
<input type="checkbox"/> 4.4 átvétel során -tól <i>im Rahmen der Übernahme so von</i>	<input type="checkbox"/> AVV - VV <i>AVV - EVU</i>	<input type="checkbox"/> Cég <i>Firma</i>
	<input type="checkbox"/> nem AVV - VV <i>von einem nicht AVV - EVU</i>	átvéve <i>übenommen</i>

**Amennyiben harmadik fél okozta** *Bei Verursachung durch Dritten*

a harmadik fél neve és aláírása <i>Name und Unterschrift des Dritten</i>	Hely és dátum / Ort und Datum
Kiállító neve és aláírása <i>Name des Erstellers und Unterschrift</i>	Hely és dátum / Ort und Datum
Kiállító hivatala <i>Geschäftsstelle des Erstellers</i>	

## 5. MELLÉKLET AZ ÁLTALÁNOS HASZNÁLATI SZERZŐDÉSHEZ

### A KOCSI JELENÉRTÉKÉNEK KISZÁMÍTÁSI MÓDSZERE

A 19.2 pont alkalmazása esetén a sérült kocs jelenértékét a következő alapelvek szerint számítják.

Az üzemeltető választhat az alábbi 1-4 pontok szerinti általányszámítási módszer, vagy a konkrét jelenértékszámítás között, mely utóbbi a tényleges károk kimutatását is tartalmazza.

#### **1. Az újrabeszerzési érték kiszámítása**

A kiindulópont a teherkocsi ill. forgóváz értéke, amelyet egy ugyanilyen vagy hasonló új teherkocsinak vagy forgóváznak a sérülés vagy elveszés időpontjában érvényes kilogrammonkénti árából kell kiszámítani, beszorozva ezt a teherkocsi vagy forgóváz saját tömegével

#### **2a. Az értékcsökkenés kiszámítása, ha a tulajdonos változott**

Az értékcsökkenés üzemelési évenként lineárisan 4%, de legfeljebb 80%.

Az üzemelési évek számítása során a teherkocsi vagy forgóváz építésének éve és az elveszés ill. sérülés éve egy évnek számít.

Korszerűsített teherkocsik<sup>1</sup> esetében az 1. pont szerinti értékcsökkenéshez hozzá kell számítani az újrabeszerzési érték 10 %-át.

#### **2b. Az értékcsökkenés kiszámítása, ha a tulajdonos nem változott**

A 2a) pont szerinti értékcsökkenést 10%-kal meg kell növelni.

#### **3. A kártérítés kiszámítása**

Az 1) és 2a) vagy 2b) pontok szerinti értékek különbsége adja meg a kártérítés összegét a teherkocsiért ill. forgóvázért a sérülés vagy elveszés időpontjában.

A káreset átalánydíjas ügyintézési költségeként a kiszámított kártérítéshez még 2000 Euro hozzáadandó.

#### **4. A szállítási költség elszámolása**

A 2b) pont szerint elszámolt teherkocsi vagy forgóváz visszaküldéséért a felelős vasúti vállalkozás terhére ki lehet számlázni legfeljebb a 2a) pontban meghatározott értékcsökkenés 10%-át.

A leírtak nem érintik az üzemeltető egyéb törvényes igényeit.

---

<sup>1</sup> Korszerűsítettnek számít a teherkocsi, amelyen a következő munkákat elvégezték:

1. Az alváz felújítása, melynek következtében a modern teherkocsikhoz hasonló műszaki és kereskedelmi jellemzőkkel rendelkezik,
2. Modern kialakítású felépítmény felszerelése,
3. Az 1. és 2. munkák egyidejű elvégzése

Ezekben az esetekben a felújítás időpontját kell építési évnek tekinteni.

**6. MELLÉKLET**  
**AZ ÁLTALÁNOS HASZNÁLATI SZERZŐDÉSHEZ**

**KÁRTALANÍTÁSOK HASZNÁLATBÓL KIESÉS ESETÉN**

Az AVV 13.3 és 23.2 pontjai szerint a használatból kiesésért fizetendő kártérítést az alábbiak szerint számítják.

**1. Kiszámítás**

**1.1 Átalánydíjas kártérítés**

A naptári naponként Euro-ban fizetendő kártérítés az alábbiak szerint számítandó:

Az adott kocsitípus tényezőjét (Euro) szorozni kell a kocsi ütközők közötti hosszával (méter).

Kocsitípus	Tényező	Kocsitípus	Tényező
E – nyitott kocsi	1.0	L – pórekocsi	1.3
F – nyitott kocsi	1.3	O – egyéb nyitott pórekocsi	1.3
G – fedett kocsi	1.0	R – forgóvázas pórekocsi	1.0
H – fedett kocsi	1.3	S – forgóvázas pórekocsi	1.3
I – hűtőkocsi	1.3	T – nyitható tetejű kocsi	1.3
K – kéttengelyes pórekocsi	1.0	U – különleges kocsi	1.6
		Z – tartálykocsi	1.6

**1.2 Tételes kártérítés**

Az 1.1 pont szerinti átalánydíjas kártérítés helyett az üzembentartó a konkrét kárát is érvényesítheti a használatból kiesésért.

**2. Használatból kiesés az üres és rakott kocsik szállítási határidejének túllépésekor**

Ha a használó vasúti vállalkozás felelős egy üres vagy rakott kocsi szállítási határidejének túllépéséért, az üzembentartónak kifizeti az 1. pont szerint kiszámított átalánydíjas kártérítést, függetlenül a rakomány szállítási határidejének túllépéséért adott esetben késedelmi naponként (oszthatatlan) fizetendő kártérítéstől.

**3. Használatból kiesés a kocsin vagy kocsitartozékon a használó vasúti vállalkozás által okozott károk elhárítása esetén**

Ha a használó vasúti vállalkozás felelős a kocsi vagy részeinek helyreállításáért, az üzembentartónak kiesett naponként (oszthatatlan), a kisorozás napjától az üzembehelyezés napjáig kifizeti az 1. pont szerint kiszámított kártérítést.

Kivételt képez az üzembentartó által küldött pótalkatrészek szállítási ideje, a 23.2. Cikk szerint.

A 3. pont érvényes akkor is, ha a helyreállítást az üzembentartó vagy egy általa meghatározott műhely végzi el.

A 2. és 3. pontban leírt kártérítések nem halmozhatók.

**7. MELLÉKLET  
AZ ÁLTALÁNOS HASZNÁLATI SZERZŐDÉSHEZ**

<b>PÓTALKATRÉSZEK</b>
-----------------------

**1. Általános alapelvek**

- 1.1 A pótalkatrészek kezelését költségtakarékosan és ésszerűen kell megszervezni, úgy, hogy a sérült kocsik állásideje és a pótalkatrészek szállítása minimális legyen.
- 1.2 Az üzembentartónak biztosítania kell, hogy a javítással megbízott műhelyeket azonnal, illetve legkésőbb 20 naptári napon belül a kért alkatrészekkel ellátja.  
Ha az üzembentartó túllépi ezt a határidőt, a keletkező vágányfoglaltsági költségeket ki lehet számlázni részére.  
A vágányfoglaltság költségeit a pótalkatrész kérésével **(H, H<sup>R</sup> Minta)** együtt kell közölni.
- 1.3 A pótalkatrészellátás összes feladatának irányítása és összehangolása céljából a használó vasúti vállalkozás és az üzembentartó köteles egy logisztikai központot létesíteni. A címet az AVV Címjegyzékében kell megadni.
- 1.4 Az információk cseréjéhez modern kommunikációs eszközöket kell alkalmazni. (pl. fax, e-mail).
- 1.5 A pótalkatrészek szállítása során, az átvevő szállítási körülményeit figyelembe véve, az ár, teljesítmény, minőség és szállítási idő tekintetében leggazdaságosabb ajánlatot kell kiválasztani.
- 1.6 A pótalkatrészeket beszerelésre kész állapotban kell szállítani.
- 1.7 A pótalkatrészek feladásakor biztosítani kell, hogy az átvevő ezeket egyértelműen hozzá tudja rendelni egy kocsihoz.

## **A Rész Kerékpárok**

### **2. Alapelvek**

- 2.1 Kerékpárok szükségessé váló javításakor a használó vasúti vállalkozás köteles az üzemmentartót haladéktalanul, legkésőbb a műhelyben történt kárfelvételt követő két napon belül **H<sup>R</sup> Minta** útján értesíteni.
- 2.2 A használó vasúti vállalkozásnak fel kell ajánlania a 3. pont szerinti egy, vagy több eljárást az üzemmentartó részére. Ennek során azonban a 3.4. pont szerinti eljárást mindig fel kell ajánlani.
- 2.3 Az üzemmentartónak egyik felajánlott eljáráshoz hozzá kell járulnia, és két napon belül meg kell küldeni írásos válaszát.
- 2.4 Ez a határidő a **H<sup>R</sup> Minta** üzemmentartóhoz megérkezésekor kezdődik.
- 2.5 Ha az üzemmentartó nem válaszol a határidőn belül, a 3.4. pont szerinti eljárás alkalmazandó.

### **3. A kerékpárok kezelése**

#### **3.1 Kerékpárok javítása**

- 3.1.1 A sérült kerékpárt ki kell szerelni és egy megfelelő engedéllyel rendelkező műhelybe szállítani javítás céljából. A javítás után a kerékpárt ismét beépítik.
- 3.1.2 Ha a sérült kerékpár javítása során olyan műszaki hiányosságot állapítanak meg, amely a keréktárcsa, a tengely vagy a csapágy cseréjét igényli, az üzembentartót haladéktalanul értesíteni kell. A 3.4. pontban leírt eljárást a 3.4.2. ponttól kezdve kell alkalmazni.
- 3.1.3 Minden szállítási, helyreállítási és kezelési költséget a kocsijavítási költséghez hozzá kell adni.

#### **3.2. Kerékpár cseréje**

- 3.2.1 A használó vasúti vállalkozás saját kerékpárját építi be.
- 3.2.2 A beépítendő kerékpár az üzembentartó tulajdonába, míg a kiszerezendő kerékpár a használó vasúti vállalkozás tulajdonába kerül.
- 3.2.3 Az üzembentartónak tett ajánlatban meg kell adni a csere árát. A csere ára minden költséget tartalmaz, ami a kerékpár cseréjével összefügg (pl. ki - beszerelés; értékkülönbözlet).

#### **3.3 Kerékpárok bérbeadása**

- 3.3.1 A használó vasút saját kerékpárját bérbe adja az üzembentartónak.
- 3.3.2 A kerékpárt a **H<sup>R</sup> Minta** szerinti ajánlatnak megfelelően napi alapon kerül bérbe. A bérleti díjat az AVV - V. Fejezete alapján kell leszámolni.

Amennyiben a vasúti vállalkozás felelős, az első 4 hónapban mentesíti az üzembentartót a bérleti díj fizetése alól.

- 3.3.3 A bérleti díj nem tartalmazza a következő költségeket: a sérült kerékpár kiszerezése, a bérelt kerékpár beszerelése és a sérült kerékpár visszaszállítása az üzembentartónak. A bérleti díj úgyszintén nem tartalmazza a bérelt kerékpár visszacserelésének és visszaküldésének költségeit. Ezeket a költségeket az AVV - V. Fejezete szerint kell leszámolni.

Amennyiben a visszacserelésre a 4 hónap lejárta után kerül sor, az üzembentartó a vasúti vállalkozásnak, annak felelőssége esetén, a 4 hónap lejártát követő 4 héten belül számlába állít kerékpáronként 450 Euro/kerékpár átalányösszeget a kerékpár visszacsereléséért és visszaszállításáért. Máskülönben az üzembentartó eszik az igényeitől.

- 3.3.4 A bérlet a bérelt kerékpár kiszerezésének napján ér véget.
- 3.3.5 Az üzembentartóval a **H<sup>R</sup> Mintában** tett ajánlatban közölni kell a napi bérleti díjat és a címet, ahová a bérelt kerékpár visszaküldendő.
- 3.3.6 Az üzembentartó közli a címet, ahová a sérült kerékpár szállítandó.

2006.05.08.

3.3.7 A sérült kerékpárnak a kiszere­lést követő 6 héten belül meg kell érkeznie az üzembentartóhoz. Ha a kerékpár nem érkezik meg az üzembentartóhoz ezen határidőn belül, akkor legalább 2 hét póthatáridő megadásával figyelmezteti a használó vasúti vállalkozást.

Ha a kerékpár a póthatáridő lejártával sem érkezik meg, a használó vasúti vállalkozás köteles kifizetni az újrabeszerzési értéket az üzembentartónak.

A kocsiszámot a sérült kerékpárra (a keréktárcsa belső oldalára) a kiszere­lés után elkenődésbiztosan fel kell írni.

3.3.8 A bérelt kerékpárnak a bérleti idő lejártá után 6 héten belül meg kell érkeznie a tulajdonoshoz.

Ha a kerékpár nem érkezik meg a tulajdonoshoz ezen határidőn belül, akkor legalább 2 hét póthatáridő megadásával figyelmezteti az üzembentartót.

Ha a kerékpár a póthatáridő lejártával sem érkezik meg, az üzembentartó köteles kifizetni az újrabeszerzési értéket a tulajdonosnak.

Ha a kerékpár kiszere­lésének időpontját nem jelzik, a bérleti idő a kerékpár tulajdonoshoz érkezésekor ér véget.

A kocsiszámot a bérelt kerékpárra (a keréktárcsa belső oldalára) a kiszere­lés után elkenődésbiztosan fel kell írni.

3.3.9 Ha a bérelt kerékpáron olyan sérülés található, amelyet nem normális kopás okozott, a javítás költsége az üzembentartó köteles megfizeti.

### **3.4 Igénylés H<sup>R</sup> Mintán**

3.4.1 A használó vasúti vállalkozás a **H<sup>R</sup> Mintán** közli az üzembentartóval a szállítandó kerékpár adatait és a szállítási címet.

3.4.2 Az üzembentartó a lehető leggyorsabban megküldi a kerékpárt a szállítási címre. Közölnie kell a használó vasúti vállalkozás-val a sérült kerékpár szállítási címét is.

3.4.3 A használó vasúti vállalkozás a sérült kerékpárt az üzembentartó által megadott címre szállítja.

3.4.4 A sérült kerékpárnak a kiszere­lést követő 6 héten belül meg kell érkeznie a 3.4.2. pont szerint **H<sup>R</sup> Mintán** megadott szállítási címre. Ha a kerékpár nem érkezik meg az üzembentartóhoz ezen határidőn belül, a használó vasúti vállalkozást legalább 2 hét póthatáridő megadásával együtt figyelmezteti.


Ha a kerékpár a póthatáridő lejártával sem érkezik meg, a használó vasúti vállalkozás köteles kifizetni az újrabeszerzési értéket a tulajdonosnak.

A kocsiszámot a sérült kerékpárra (a keréktárcsa belső oldalára) a kiszere­lés után letörölhetetlenül fel kell írni.

## **B Rész**

### **Egyéb egységesített pótalkatrészek (U-alkatrészek)**

#### **4. Egységesített pótalkatrészek használata (U-alkatrészek)**

4.1 A kocsi alkatrészeinek sérülésekor a használó vasúti vállalkozásnak elsősorban saját egységesített pótalkatrészeit kell beépítenie. Az egységesített pótalkatrészek az  jelet viselik. A jövőben a TSI alapján további egységesített pótalkatrészek alkalmazása lehetséges.

4.2 A beépített saját egységesített pótalkatrészek értéke a javítási költség részét képezi.



2006.05.08.

4.3.1 A használó vasúti vállalkozás ajánlattétele esetén (750 Eurót meghaladó javítási költség) az üzemtartósnak közölnie kell, hogy kívánja-e az ütközők és laprugók visszaküldését saját költségén. Ha az üzemtartó lemond a visszaküldésről, akkor ezek az összetevők a többi kisserelt alkatrészrel együtt a használó vasúti vállalkozás-nál maradnak. Ezen alkatrészek értékkiegyenlítésére nem kerül sor.

## 5. Egységesített pótalkatrészek (U-alkatrészek) kérése kivételes esetben

5.1 Kivételes esetben az üzemtartótól egységesített pótalkatrészeket is lehet igényelni, a C Rész (H Minta) szabályozásának megfelelően.

5.2 A koordinációt kizárólag a logisztikai központok végzik.

## C Rész

### Egyéb, nem egységesített pótalkatrészek

## 6. Nem egységesített pótalkatrészek igénylése

6.1 A kocsi helyreállításához szükséges nem egységesített pótalkatrészeket, amelyek nem állnak a használó vasúti vállalkozás rendelkezésére, a **H Mintán** kell igényelni az üzemtartó logisztikai központjában.

6.2 A **H Mintában** meg kell adni:

- A sérült kocsi számát
- Az üzemtartót
- Az alkatrész lehetőleg pontos, **E Rész** szerinti megnevezését, a folyószám és szükség esetén a fő méreteket tartalmazó rajz melléklésével. Megjelölendő, ha a kért pótalkatrész a kocsiról hiányzik.
- A pótalkatrész igénylését koordináló munkatárs nevét, telefon- és faxszámát, vagy e-mail címét.
- A teljes címet, irányítószámmal együtt, ahová a pótalkatrészt küldeni kell.
- Esetleges szállítási feltételeket.

6.3 Minden **H Minta** szerinti pótalkatrész-igénylés vételét haladéktalanul nyugtázni kell az igénylő logisztikai központ felé.

A nyugtázás során közölni kell a pótalkatrész előrelátható szállítási idejét. Közölni kell azt is, hogy igénylik-e a sérült alkatrész visszaküldését.

Ha a pótalkatrész nem szállítható azonnal, az igénylő logisztikai központot haladéktalanul értesíteni kell.

## 7. Sérült, nem egységesített pótalkatrészek visszaküldése

2006.05.08.

- 7.1 A kiszertelt kis értékű sérült alkatrészeket (pl. rugóheveder, láncszem stb.) nem küldik vissza. Értékkiegyenlítésre nem kerül sor.
- 7.2 A többi kiszertelt sérült alkatrészt csak az üzembentartó kérésére küldik vissza.
- 7.3 A visszaküldés szállítási költsége részét képezi a javítási költségnek.
- 7.4 Ha a pótalkatrész nem érkezik meg az átvevőhöz, a kártérítés nagyságát az adott fuvarozási szerződésre vonatkozó szabályok alapján kell megállapítani.

## **D Rész**

### **Ugyanazon üzembentartó járművéből származó pótalkatrész beépítése**

- 8.1 A kocsi futásának megkésleltetését elkerülendő, kizárólag az üzembentartó hozzájárulásával kiszertelhetők az alkatrészek ugyanazon üzembentartó egy másik kocsijából.
- 8.2 Ha az üzembentartó hozzájárulását adta, a szükséges alkatrészeket ahhoz a kocsihoz kell kérni, amelyből azokat kiszertelték.

## **E Rész szakszótár**

### **Alkatrész**

(kiegészítendő)

Kocsiszám  
 Wagen Nr.

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Üzembentartó / Halter:

fax Nr.

email:

Anyag megnevezése  
 Materialbezeichnung

sorsz. Pos	mennyiség Menge	megnevezés Benennung		7_E Melléklet sorszáma * Laufende N. der Anlage 7-E
1				
2				
3				
4				
5				

\* A pótolandó alkatrész hiányzik a kocsirol  
 Zu ersetzendes Teil Fehlt am Wagen

Egyebek:  
 sonstiges

**Vágányfoglaltsági díj 7. Mell. 1.2 pontja alapján**  
 Gleisbelegungskosten nach Anlage 7 Pt. 1.2

€

Címek  
 Adressen:

kapcsolattartók címei  
 Kontaktadressen:

szállítási cím  
 Lieferadresse:

szállítási feltételek  
 mögliche Anlieferbedingungen:

Tel:   
 Fax:   
 Email:

Dátum:

Aláírás:

Datum:

Unterschrift:

az üzembentartó tölti ki  
 Vom Halter auszufüllen

Válasz  
 Antwort

Előrelátható szállítási időpont   
 Voraussichtlicher Liefertermin

a sérült alkatrész visszaküldését kéri  igen poz.   
 Rücklieferung der beschädigten Teile erwünscht Ja Pos.

Címek:  
 Adressen:

Ha sérült alkatrészek visszaküldését kérik, ezeket az alábbi címre kell küldeni.  
 Ist die Rücklieferung der beschädigten Teile erwünscht, sind diese an die untenstehende Adresse zu senden.

Szállítási cím  
 Lieferadresse

esetleges szállítási feltételek  
 mögliche Anlieferbedingungen

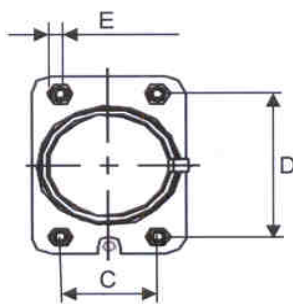
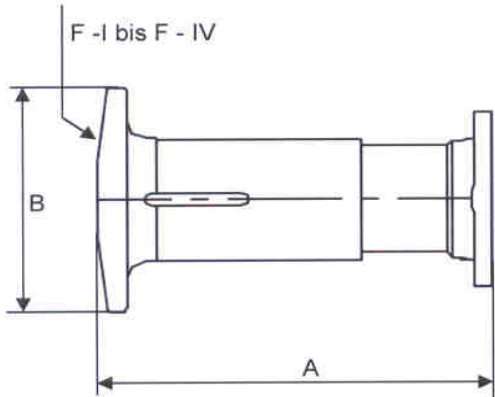
Dátum:

Aláírás: **Unterschrift:**

Datum:

Bélyegző: **Firmenstempel**

Minden adatot nyomtatott betűvel kell kitölteni.  
 Alle Angaben haben in Druckschrift zu erfolgen

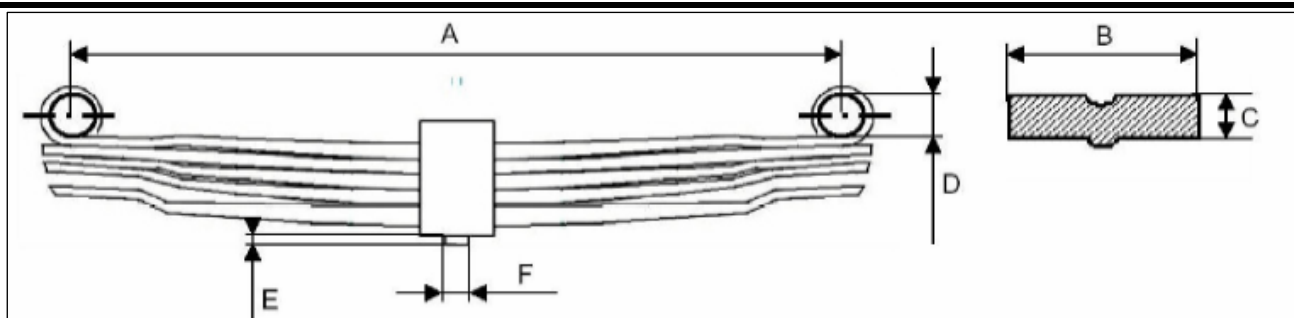


U- jelű ütköző típusa						1)
Bauart des U-Puffers						
75						
105						
105-A						
105-B						
105-C						
150-L						
más típus <sup>2)</sup> / Andere Bauart <sup>2)</sup>						

- 1) a megfelelőt bejelölni  
Zutreffendes ankreuzen
- 2) a típusmegjelölést megadni  
Bauartbezeichnung angeben

A	
B	
C	
D	
E	

F-I	lapos / flach	
F-II	domború r=630 / gewölbr r=630	
F-III	féldomború r =1500 / halbgewölbt r=1500	
F-IV	féldomború r =2750 / halbgewölbt r=2750	

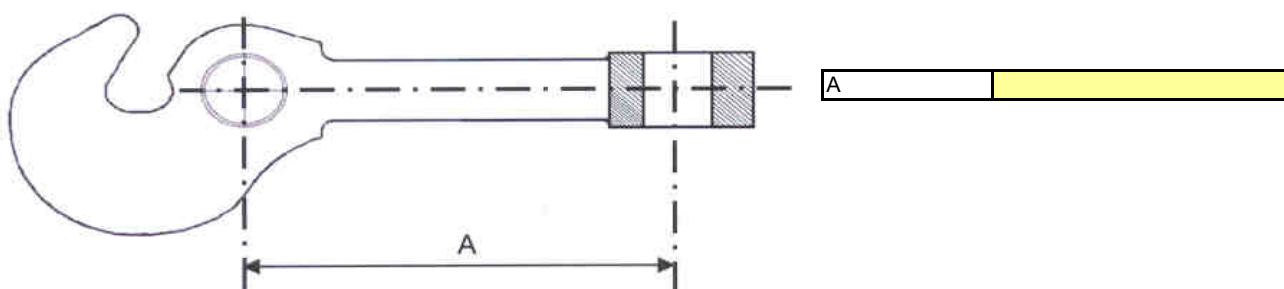


A	
B	
C	
D	

E	
F	
N rugólapok száma N Anzahl Federblätter	
P terheletlenül P Unbelastet	

Csavarodásmerev alvázzal rendelkező  
kocsi részére  
Für Wagen mit verwindungssteifem  
Untergestell

igen       nem   
Ja                      nein



hely vázlat részére  
Raum für etwaige Handzeichnungen





2006.05.08.

**8. MELLÉKLET  
AZ ÁLTALÁNOS HASZNÁLATI SZERZŐDÉSHEZ**

**AZ AVV ÜGYRENDJE**

külön kerül kiadásra

2006.05.08.

**9. MELLÉKLET  
AZ ÁLTALÁNOS HASZNÁLATI SZERZŐDÉSHEZ**

**TEHERKOCSIK MŰSZAKI VIZSGÁLATÁNAK FELTÉTELEI ÁTMENETKOR**

külön kerül kiadásra



**10. MELLÉKLET**  
**AZ ÁLTALÁNOS HASZNÁLATI SZERZŐDÉSHEZ**

**JAVÍTÓ ÉS MEGELŐZŐ KARBANTARTÁS**

**TARTALOMJEGYZÉK**

**A - HELYREÁLLÍTÁS**

- 0 Alapelv
- 1 Futómű
- 2 Rugózás
- 3 Fék
- 4 Alváz és forgóváz
- 5 Vonókészülék és ütközők
- 6 Kocsiszekrény

**B – TEHERKOCSIK KEZELÉSE RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK UTÁN**

- 0 Alapelv
- 1 Kisiklás
- 2 Ütközés  $v > 12$  km/h sebességgel
- 3 Túlterhelés
- 4 Árvíz
- 5 Érintkezés feszültség alatt álló felsővezetékkel

**C – MEGELŐZŐ KARBANTARTÁS**

- 0 Alapelv
- 1 Fővizsgák határértékei

1. Függelék – A kerék oválisságának jelei

2. Függelék - Az Y25 forgóváz rugózásának vázlatos ábrázolása

## ELŐSZÓ

A 10. Melléklet egyetlen alfejezetben összefoglalva a műhely minden dolgozójának lehetővé teszi az összes szabály olvashatóságát, amelyek az egyes alkotóelemek minimális állapotára (nemzetközileg elismert feltételek szerint) vonatkoznak a műhely elhagyásakor.

Három fő fejezetből áll.

A „Helyreállítás” A Fejezet szerkezete megegyezik a 9. Melléklet 1. Függelék szerinti „Hiba - katalógus” struktúrájával.

Az alfejezetek felépítése a következő:

- Minimális műszaki állapot és határméret
- Útmutató a helyreállítási intézkedésekhez – engedélyezett eljárások - tilalmak

A B Fejezet tartalmazza a teherkocsik kezelésének szabályait rendkívüli események bekövetkezte után.

A C Fejezet tartalmazza a megelőző karbantartás szabályait.

A teherkocsik szükséges feliratait a 11. Melléklet tartalmazza. A 10. Melléklet csak azokat a feliratokat tárgyalja, amelyek a 9. Melléklet szerint kisorozás alapját képezhetik.

## **A - HELYREÁLLÍTÁS**

### **0. Alapelv**

Az üzembentartóknak, javításra megbízást adóknak, és műhelyeknek a javításra megbízást illetően a 9. Melléklet, a javítás végrehajtását illetően a 10. Melléklet A, adott esetben B Fejezetének figyelembe vételével biztosítaniuk kell, hogy a teherkocsik olyan hiányosságok nélkül hagyják el a műhelyt, amelyek a kocsi újbóli üzemén kívül helyezését eredményezhetnék.

A 10. Melléklet A Fejezete tartalmazza a műhelyek számára a feltételeket és irányelveket, ha a hiányosságokat a 9. Melléklet szerint el kell hárítani.

A 10. Melléklet A Fejezetét nem kell teljességében alkalmazni a teherkocsi minden műhelyben tartózkodása során, csak ami a kijavítandó hiányosságokat illeti.

A teherkocsi üzemén kívül helyezésének okától függetlenül a műhelynek minden műhelyben tartózkodás során biztosítania kell a \* -gal jelölt normák betartását.

Ha a minimális állapotot a műhely nem tudja helyreállítani, a teherkocsit a továbbiakban az üzembentartó döntése szerint kell kezelni. (9. Melléklet szerint).

## 1. Futómű

### Minimális állapot és határméretetek

#### Kerékpárok:

- 1.1 Az üres és rakott kocsik kerékpárján a kerekek vágányszintben mért távolságának, és a nyomkarima vastagságának egyidejűleg a következő 4 feltételt kell teljesíteniük:
- 1.1.1 A kerékpár nyomszélessége, 10 mm-rel a futóköron kívül mérve,  
- legfeljebb 1426 mm legyen,  
- 840 mm<sup>1</sup>, vagy nagyobb átmérőjű kerekek esetén:  
• legalább 1418 mm legyen kettő tengelyes kocsiknál, kétláncszemes felfüggesztéssel és 8 m vagy ennél nagyobb tengelytávolsággal rendelkező, 100 km/h sebességre és 22,5 t tengelyterhelésre engedélyezett kocsik kerékpárjainál  
• 1410 mm egyéb kocsik kerékpárjainál  
- 840 mm-nél kisebb átmérőjű kerékpároknál legalább 1415 mm legyen.
- 1.1.2 A kerékabroncs belső homloklapfelületei, vagy a monoblokk kerék kerékkoszorúi közötti távolság  
- legfeljebb 1363 mm lehet<sup>1</sup>  
- legalább 1357 mm legyen a 840 mm<sup>1</sup>-nél nem kisebb átmérőjű kerekek esetén  
- legalább 1359 mm legyen a 840 mm-nél kisebb átmérőjű kerekek esetén
- 1.1.3 A tengelyen nem lehetnek nyomai a keréktárcsák elmozdulásának.
- 1.1.4 A kerék nyomkarimájának a vastagsága, 10 mm-rel a futóköron kívül mérve:  
- legalább 22 mm legyen a 840 mm-nél nem kisebb átmérőjű kerékpároknál,  
- legalább 27,5 mm legyen a 840 mm-nél kisebb, de 630 mm-nél nem kisebb átmérőjű kerekek esetén.
- 1.2 A kerekek futóköreinek átmérője nem lehet kisebb, mint  
- 840 mm a 900 mm - 1000 mm közötti eredeti átmérő esetén  
- 760 mm a 840 mm-es eredeti átmérő esetén  
- 680 mm a 760 mm-es eredeti átmérő esetén  
- 630 mm a 680 mm-es eredeti átmérő esetén
- 1.3 A kerékabroncs, illetve a monoblokk kerékkoszorú szélessége  
- legfeljebb 140 mm<sup>2</sup> lehet,  
- legalább 133 mm legyen.
- 1.4 A nyomkarima magassága a futóköron kívül legfeljebb 36 mm lehet.
- 1.5 A kerék nyomkarimáján a mérőkészülékkel mért qR méretnek nagyobbnek kell lennie 6,5 mm-nél, ugyanakkor a nyomkarima külső vezetőfelületén, annak legmagasabb pontja alatt 2 mm-ig nem lehet felrakódás vagy felhengerlődés. (9. Melléklet, 4. Függelék).

---

<sup>1</sup> Ezek az előírások érvényesek 3 kerékpárral, csuklósan kiképzett alvázzal rendelkező kocsik közbenső kerékpárjaira, de nem érvényesek forgóváz nélküli kocsik és forgóvázak közbenső kerékpárjaira.

<sup>2</sup> a kihengerlődést is beszámítva.

- 1.6 A kerék futófelületén nem lehetnek
- helyenként benyomódások;
  - 60 mm-nél hosszabb laposodások legalább 630 mm kerékátmérő esetén,
  - 30 mm-nél hosszabb laposodások 630 mm-nél kisebb kerékátmérő esetén,
  - 60 mm-nél hosszabb, vagy 1 mm-nél magasabb anyagfelrakódások,
  - repedések a futófelület és a homlokfelület átmenetében.
  - A futófelület sérülései (kitöredezések, lyukak, pikkelyesedések) nem lehetnek hosszabbak 60 mm-nél.
- 1.7 A kerék homlokfelületén valamint a kerékkoszorún, vagy a kerékabroncs alsó oldalán (feszítőkarima) nem lehetnek rovasok és olyan megjelölések, amelyek éles sarkokkal rendelkeznek.
- 1.8 Monoblokk kerekek esetén a kerékkoszorú legkisebb vastagságát egy, a külső homlokfelületbe beesztérgált beszúrásnak<sup>1</sup> kell megjelölnie. A beszúrásnak mindig teljes mértékben láthatónak kell lennie. Ha ezt részben szennyeződés takarja el, akkor az nem befolyásolhatja a kerék kopottságának megítélését.
- 1.9 A felhúzott kerékabroncs vastagsága, a futókör síkjában mérve (ahol a futókör az a kör, amelyet az abroncs belső homlokfelületétől 70 mm távolságban elképzelt függőleges sík a kerék futófelületéből kimetsz), legalább az alábbi legyen
- 35 mm azoknál a kocsiknál, melyek 120 km/h sebességre engedélyezettek (SS, vagy "\*\*\*" jelű kocsik)
  - 30 mm<sup>2</sup> a többi kocsi esetén
- 1.10 A felhúzott abroncsú keréken:
- 1.10.1 A kerékabroncs nem lehet laza. Az abroncs akkor számít lazának, ha a következő ismertetőjelek legalább egyike megállapítható:
- A kerékabroncs elfordulása a kerékkoszorún (az abroncson/kerékkoszorún levő összejelölések nem folytonosak).
  - Kalapácsütésre tompa hangot ad.
  - A feszítőgyűrű meglazulása.
  - Rozsda kiverődése a kerékabroncs és a kerékkoszorú között a kerület több mint 1/3-ában.
- 1.10.2 Nem lehetnek oldalirányú elmozdulás nyomai (a kerékabroncs oldalirányú elmozdulása csak akkor fordulhat elő, ha a feszítőgyűrű hiányzik, laza, törött, vagy nyilvánvalóan deformálódott)
- 1.10.3 A kerékabroncs feszítőgyűrűjén nem lehet repedés. Ha a kerékabroncs feszítőgyűrűjének biztosítására záróék szolgál, akkor annak nem szabad hiányoznia.
- 1.10.4 A kerékabroncsra nem lehet sem kidudorodás, sem kereszt-, vagy hosszirányú repedés.
- 1.10.5 A kerékabroncs és a keréktest között nem lehet lemezbetét.
- 1.11 A kerékagy nem lehet repedt.
- 1.12 A küllős kerekek kerékvázkoszorúja nem lehet átrepedve.
- 1.13 A kerék egy küllője sem lehet törött vagy repedt.

<sup>1</sup> Ha egy keréken kivételesen két beszúrás található, a külső horony jelöli meg a legkisebb vastagságot.

<sup>2</sup> Azokat a kocsikat is beleértve, amelyek csak üresen közlekedhetnek 120 km/h sebességgel.

- 1.14 A monoblokk keréken vagy a keréktárcsán nem lehet:
- hegesztéssel megszüntetett hiba
  - repedés.

A keréktárcsában jelentéktelen öntési hibák elfogadhatók.

- 1.15 A kerékpár tengelyén nem lehet
- sem repedés, sem hegesztéssel kijavított sérülés;
  - görbeség
  - éles sarkú beköszörülés
  - 1 mm-nél mélyebb beköszörülés

Fékrudazat, vagy más alkatrész nem súrlódhatnak a kerékpár tengelyéhez.

- 1.16\* Az abroncsos kerékkal rendelkező kocsinál minden műhelyben tartózkodás során meg kell vizsgálni a kerékabroncs helyzetét a keréktárcsán. Ennek és az ezt megelőző vizsgálatnak az időpontját fel kell jegyezni a 11. Melléklet 7.5. Cikke szerinti felirati táblába, a vizsgálatot elvégző vasúti vállalkozás és műhely jele mellett.

- 1.17 A siklott kerékpárt legalább 3, egymástól 120° -ra levő ponton, a kerékabroncs belső homlokfelületei, illetve tömbkerekeknél a kerékkoszorúk között, a vágánszintben keréktáv mérővel ellenőrizni kell. Ennek során minden mérés között a kocsit 1/3 kerékfordulattal tovább kell mozdítani.

Ha a méretkülönbség 2 mm-nél nagyobb, a kerékpárt ki kell cserélni.

A kocsit a 9. Melléklet szerinti bárcákkal minden esetben el kell látni.

- 1.18 Tömbkerekek fékhiba miatt jelentkező túlzott hőigénybevételének gyanúja esetén, amelyet:
- a kerékkoszorú 50 mm-es vagy nagyobb felületéről leégett festék, vagy új rozsdanyom, vagy
  - megolvadt féksaru, vagy
  - a sérült futófelületen anyagfelrakódás jelezhet,

a kerékkoszorú belső homlokfelületei közötti távolságot az 1.17 és 1.1.2 Cikk szerint meg kell mérni.

Ha a keréktávolság a megengedett túréson belül van, akkor a légféket ki kell iktatni és a kocsit R1 és K bárcákkal (9. Melléklet, 11. Függelék) kell ellátni, a következő megjegyzéssel: "Bremsen und Lauffläche wegen thermischer Überbeanspruchung untersuchen" — „Túlzott hőigénybevétel miatt fék- és futófelület vizsgálatra“.

A nagy hőigénybevételnek kitéhető kerékpároknál, amelyeket a kerékpárok csapágytokján egy fehér, függőleges, megszakított vonal jelöl (11. Melléklet, 6.1. Cikk), a vizsgálatokat nem kell elvégezni.

- 1.19 A kerekek körköröségét méréssel ellenőrizni kell, ha

- a kerék körköröségi hibájára és a futófelület sérülésére utaló legalább két jel megtalálható, a 10. Melléklet, 1. Függelék szerint, a kocsik egy keréken, vagy környékén

- az adott kerékpár kerekein, ha a másik kerékpáron nincsenek erre utaló jelek,
- mindkét kerékpár kerekein, ha a másik kerékpáron legalább még egy jel megtalálható

- függetlenül attól, hogy további jelek észrevehetőek-e, a kocsin megtalálható a 10. Melléklet, 1. Függelék, 9. Kép szerinti „Ungleichmäßig große Auswalzungen über den Umfang des Radkranzes“ — „A kerékkoszorú kerületén egyenetlen mértékű felhengerlődés található“ megjelölés (jel, amely helyi laposodásra utal).

A forgóvázat úgy kell kezelni, mintha független tengelyű kocsi lenne. A kerék körköröségi hibája legfeljebb 0,6 mm lehet.

## **Csapágyazás**

- 1.20 A csapágyazás nem lehet olyan mértékben sérült, mely lehetővé teszi a kenőanyag kifolyását, vagy por és víz behatolását.
- 1.21 A csapágytok vezetőkordáinak a tok minden helyzetében legalább 5 mm-rel túl kell érniük a csapágyvezeték vezetésre szolgáló részein, illetve a forgóvázak megfelelő alkatrészein.

## **Útmutató – engedélyezett eljárások - tilalmak**

- 1.22 A kerékpárt nem szabad hegesztéssel javítani.
- 1.23 A kerékabroncsok homloklapfelületeit, illetve monoblokk kerekek esetén a kerékkoszorút nem szabad festéssel ellátni, ill. olajos, vagy ragadós anyagokkal bekenni, kivéve a 4, egymástól 90° távolságban elhelyezett összejelölést, amely az abroncszott kerekek megjelölésére szolgál. (11. Melléklet, 6.2. pont ).
- 1.24 A fékrudazat vagy más alkatrészek nem súrlódhatnak a kerékpár tengelyén. Ha ez a hiba nem elhárítható, ezeket az alkatrészeket el kell távolítani, vagy olyan módon felkötni, hogy a súrlódás kizárható legyen. Ebben az esetben a légféket ki kell iktatni, és a járművet R1 és K bárcákkal (9. Melléklet szerint) el kell látni.
- 1.25 A nyomkarima éles élét esztergályozással vagy köszörüléssel szabad eltávolítani. A futófelületen a laposodásokat és anyagfelrakódásokat az üzembentartó engedélyével esztergályozással szabad megszüntetni.
- 1.26 Kerékpárok cseréje esetén a monoblokk kerekekkel felszerelt kocsikhoz nem használhatók fel abroncsos kerékpárok.  
Monoblokk kerekekkel kell rendelkezniük azoknak a tartálykocsiknak és azoknak a tankkonténerrel rakott kocsiknak, amelyek a RID 2. áruosztályba tartozó árukat szállítanak.
- 1.27 A kerékpárok esztergagépen történő felfogásához a használó vasúti vállalkozás csak akkor szerelheti le a csapágytokfedeleket, ha azok nem rendelkeznek központosító furattal.  
A görgőscsapágyakon minden más munkálatot csak az üzembentartó végezhet el.
- 1.28 Monoblokk kerekek profilszabályozása esetén  
- meg kell vizsgálni, hogy vannak-e a kerekeken a futófelület és a homloklapfelületek közötti átmenetben repedések, illetve éles élű benyomódások a nyomkarimán. Ezeket a profilszabályozás során el kell távolítani.  
- Meg kell szüntetni a meghajtó körmök által okozott, sugárirányú, éles élű benyomódásokat.
- 1.29 Az R2, R3, R8 és R9 jelű acélból gyártott, monoblokk kerekekkel felszerelt kerékpárokat ellenőrizni kell, melyet az üzembentartó végez el, és amelynek célja megvizsgálni, vannak-e repedések és az esztergagép befogó körmök által hagyott nyomok. A vizsgálat után az egyik ágytokfedélcsavarra háromszög alakú lemezjelölést kell helyezni, amelyen fel kell tüntetni az acél minőségét.
- 1.30 Az SS forgalomban közlekedő, tuskós fékezéssel és önműködő raksúlyfékezéssel rendelkező teherkocsik nem lehetnek R2, R3, R8 és R9 jelű acélból készült monoblokk kerekekkel felszerelve.  
Túlzott hőigénybevétel feltételezése esetén az 1.18. Cikk rendelkezései érvényesek.
- 1.31 Olaj megjelenése a kerék tengelye és a kerékagy között önmagában nem bizonyítja, hogy a kerék a tengelyen elcsúszott, az elcsúszásnak kimutathatónak kell lennie.

- 1.32 Hőnfutásra utaló nyomok (csapágyazás), vagy ennek feltételezése esetén a kerékpárt ki kell cserélni.
- 1.33 A csapágyazást csak az üzembentartó kenheti.
- 1.34 A csapágyazáson nem szabad helyreállítási munkákat végezni.
- 1.35 Cserekerékpár H<sup>R</sup> Minta (lásd 7. Melléklet) útján történő igénylése esetén a H<sup>R</sup> Mintába be kell jegyezni a másik kerékpár (forgóvázban, vagy független tengelyű kocsiban) futókörátmérőjét abból a célból, hogy az üzembentartó egy, a saját szabályainak megfelelő futókörátmérő-különbsézzel rendelkező kerékpárt tudjon küldeni.

Ha a kerékpár cseréjét nem H<sup>R</sup> Minta felhasználásával végzik el, és az üzembentartó nem adott külön utasításokat, akkor a futókörök átmérőjének különbsége nem lehet nagyobb, mint

- 10 mm egy forgóváz kerékpárjai között, ill.
- 20 mm független tengelyű kocsi kerékpárjai között.



## 2. Hordrugók

### Minimális állapot és határméretetek

- 2.1 A hordrugólapok hosszirányban, a bilincsben nem lehetnek 10 mm-nél nagyobb mértékben elcsúszva.
- 2.2 Egy hordrugólap sem hiányozhat, nem lehet törött, vagy repedt. Érvényes ez mind a trapéz, mind a parabolarugókra.
- 2.3 A fő csavarrugó nem lehet törött.  
A csillapításra szolgáló másodlagos csavarrugó nem lehet olyan mértékben törött, hogy ez a hordrugórendszer működését lényegesen zavarja.
- 2.4 A rugó felfüggesztésére szolgáló alkatrészek nem hiányozhatnak és nem lehetnek töröttek.  
A rugóbilincs nem lehet laza.
- 2.5 Lemezes hordrugójú kocsiknál a távolság a rugóbilincs és a kocsiszekrény, az alváz, vagy a forgóvázkör azon részei között, amelyek a rugóbilinccsel érintkezésbe kerülhetnek, legalább 15 mm legyen.
- 2.6 Nem lehet friss nyoma
  - a rugóbilincs vagy a hordrugófelfüggesztés más részei és az alváz vagy a forgóvázkör részei közötti felütésnek,
  - a kerekek súrlódásának a kocsiszekrényen vagy az alvázon.
- 2.7 A laprugó rugóbilincs-csapjának a vezetékében kell ülnie (csapágyház, vagy ülés). A csapágyház nem vehet fel rendellenes helyzetet (elcsavarodás).
- 2.8 A rugófelfüggesztés részei (láncszem, heveder, közdarabok, rugócsapszeg) nem csúszhatnak el, nem hiányozhatnak, nem lehetnek töröttek. A rugócsapszegnek biztosítottak kell lennie.

### Útmutató – engedélyezett eljárások – tilalmak

- 2.9 Nem szabad a legkisebb távolságokat
  - a láncszemek és a láncszemdió közé behelyezett lemezcsíkokkal helyreállítani, még akkor sem, ha a lemezcsíkokat odahegesztik,
  - a láncszemdiók vagy közdarabok felhegesztésével helyreállítani.
- 2.10 Az elcsavarodás szempontjából merev alvázzal rendelkező kocsik ( 11. Melléklet, 7.4. pont szerinti jellel) hordrugójának sérülésekor ugyanazon tengelyhez tartozó mindkét hordrugóját egyforma szabadmagasságú rugókra kell cserélni. E célból a H Minta (lásd 7. Melléklet) szerinti igénylésben meg kell adni, hogy a hordrugókat csavarodásmerev alvázzal rendelkező kocsihoz kérik.  
  
Progresszív jellegű rugók esetében nem szükséges a páronkénti csere. Ilyen rugók igényléskor a H Mintában kifejezetten utalni kell a rugó típusára.
- 2.11 A hordrugókat hegesztéssel javítani tilos.
- 2.12 A 22, illetve 22,5 t tengelyterhelésre alkalmas progresszív jellegű rugók sérülés esetén egymással tetszés szerint kicserélhetők.

### 3. Fék

#### Minimális állapot és határméretetek

#### Légfék

- 3.1 A nyomásos légfékkel felszerelt kocsin a fékkiiktató váltó fogantyújának beiktatott féknél függőlegesen lefelé kell állnia. A féket a fékkiiktató váltó fogantyújának legfeljebb 90°-os elfordításával kell kiiktatni. A fogantyúnak meg kell felelnie a 9. Melléklet 10. Függelékében leírt feltételeknek.
- 3.2 Az átállítóberendezés működtetésére szolgáló fogantyúknak a 11. Melléklet 4.3. pont leírása szerint könnyen felismerhetőnek kell lennie.
- 3.3 A légfővezetékeknek használható állapotban kell lennie.

#### Féktuskók, féktuskóbetétek, féktárcsák, fékrudazat

- 3.4 A tárcsafékek kijelző berendezés egyértelműen utaljon a befékezett és a feloldott állapotra.
- 3.5 Egy megfogószerkezet sem hiányozhat és nem lehet törött.
- 3.6 Az oldalra kopott féktuskóval közlekedő kocsit a 9. Melléklet szerint kell kezelni. A féktuskó akkor számít oldalra kopottnak, ha külső élük befékezett állapotban eléri a kerékkoszorú külső homlokfelületét.
- 3.7 \* Az elkopott, törött, vagy hiányzó öntöttvas féktuskókat pótolni kell. A féktuskók a kívülről látható legvékonyabb helyen mérve legalább 10 mm vastagok legyenek. A féktuskó
  - nem számít töröttnek, ha csak repedt,
  - akkor is töröttnek számít, ha már csak az acélbetét tartja össze.
- 3.8 Ha a műanyag féktuskóbetétek
  - hiányoznak,
  - a súrlódó felülettől a lemezszegélyig sugárirányban repedtek (kivéve a gyártási réseket),
  - a hossz  $\frac{1}{4}$ -énél nagyobb mértékben a súrlódó anyag láthatóan kitöredezett, vagy fémzárványok észlelhetők,
  - a féksaruk tartományában 10 mm-nél vékonyabbak

a használó vasúti vállalkozás műhelye

  - köteles kicserélni azokat, ha a féktuskóból tartalék készlete van, vagy
  - a féket ki kell iktatnia és ha kell levegőztetnie, ha a féktuskóból nincs készlete.

A kocsit ezután a 9. Melléklet szerint kell kezelni. A bárcákon a hiányosságot fel kell tüntetni.

#### Fékkapcsolatok

- 3.9 Minden kocsit fel kell szerelni féktömlőkkel. Azokon a kocsikon, amelyek főlégvezetéke két-két fővezetékzáró váltóval van felszerelve, mindkét végükön két féktömlőnek kell lenni.
- 3.10 A féktömlők nem lehetnek sérültek (tömörtelenek).
- 3.11 A féktömlők részei (összekapcsolva, vagy kapcsolatlanul) nem lóghatnak mélyebbre a sín

felső szélétől számított 140 mm-nél.

- 3.12 A végelzáró váltóknak mozgathatóknak kell lenniük és helyesen kell működniük. Működtetőfogantyú nem hiányozhat és nem lehet görbe. Minden végelzáró váltónak a végállásaiban rendelkeznie kell jól működő rögzítőberendezéssel, amely a végállásban biztosítja

### **Útmutató — engedélyezett eljárások — tilalmak**

- 3.13 A fék sérült vagy meglazult alkatrészeit, amelyek veszélyeztethetik az üzembiztonságot, vagy más sérüléseket okozhatnak, le kell szerelni, vagy szilárdan fel kell erősíteni. Ezeket a sérüléseket az 1.19. ponttal összefüggésben meg kell vizsgálni. Ilyenkor a légféket ki kell iktatni és a járművet R1 és K mintájú bárcákkal el kell látni.
- 3.14 Amennyiben kétoldalú egyezmények sem engedélyezik, a használó vasúti vállalkozás nem jogosult javítási munkákat végezni a fék pneumatikus alkatrészein (kormány szelep, relészelep, mérlegszelep, fékhenger), vagy azokat cserélni.
- 3.15 A fékállásról, vagy a talajról működtethető kézfékes kocsit használhatatlan kézfékét/rögzítőfékét meg kell javítani. Ha a javítás nem lehetséges, a kocsit a 9. Melléklet szerint kell kezelni.
- 3.16 A tárcsafékek fékbetétjeit kizárólag az üzembentartó cserélheti. Az üzembentartónak gondoskodnia kell arról, hogy a fék a használó vasúti vállalkozás felügyelete nélkül is kifogástalanul üzembiztos állapotban maradjon.
- 3.17 A hiányzó, vagy sérült féktömlőket a használó vasúti vállalkozás saját féktömlőivel pótolja.
- 3.18 Nem szabad a megfogószerkezeten hegesztéseket végezni.

#### **4. Alváz és forgóváz**

##### **Minimális állapot és határméreték**

##### **Alvázak**

- 4.1 Az alváz nem lehet szemmel láthatóan görbe vagy deformálódott.
- 4.2 A hossztartók, a mellgerendák és a vonókészülék által igénybevett kereszttartók övlemezén nem lehetnek olyan repedések (keresztirányú repedések), amelyek az övlemez szélétől az övlemez felén túlérnek. A hosszirányú repedések legfeljebb 150 mm hosszúak lehetnek, kivéve a hossztartókon a rugótámok környékét. Itt a hosszirányú repedések az övlemez és a gerinclemez átmenetében nem lehetnek hosszabbak 100 mm-nél.
- 4.3 A kocsi alváz kereszttartóit és hossztartóit, vagy a hossztartót és az ágyvezetéket összekötő hegesztési varratokon nem lehetnek repedések. Ezek az alkatrészek nem lehetnek a hegesztési varratból kiinduló repedések sem.
- 4.4 Minden mellgerenda alatt két kapaszkodó fogantyúnak kell lenni.
- 4.5 A lépcsőknek, hágcsoknak és kapaszkodó fogantyúknak használható állapotban kell lenniük. A lépcsők és tartók nem lehetnek repedtek.
- 4.6 A fapadlós kocsikon, még akkor is, ha a padló alulról lemezzel vannak borítva, a fékezhető kerek fölött szikrafogó lemezeket kell elhelyezni. Közvetlenül a kocsi padlóra alulról felerősített szikrafogó lemez nem alkalmazható. Ez az előírás érvényes padló nélküli, illetve szakaszos padlójú pórekocsikra is, amelyek nagykonténereket és félpótkocsikat szállítanak. A szikrafogó lemezek nem lehetnek lazák vagy átrozsdásodottak.
- 4.7 Azokat a független tengelyű kocsikat, amelyek a 11. Melléklet 2.10. pont szerinti jelet viselik, speciális szikrafogó lemezekkel kell felszerelni.
- 4.8 A félágyvezetékek nem lehetnek lazák vagy töröttek. Nem lehet rajtuk olyan repedés, amely nagyobb a keresztmetszetük  $\frac{1}{4}$ -énél, vagy a rögzítőhely közelében vannak, vagy annak irányába futnak.
- 4.9 Az ágyvezeték csúszóbetét (kopó alkatrész) nem hiányozhat.
- 4.10 Az ágyvezeték-kötvasak nem hiányozhatnak és nem lehetnek töröttek.
- 4.11 A hordrugótámok nem lehetnek lazák, töröttek, repedtek, vagy szemlátomást deformálódottak.

##### **Forgóvázak (minden típus):**

- 4.12 A forgóvázkeret kereszttartóit és hossztartóit összekötő hegesztési varratokon nem lehetnek repedések. Ezek az alkatrészek nem lehetnek a hegesztési varratból kiinduló repedések sem. A forgóváz himbafelfüggesztésének sem a hossz-, vagy keresztirányú, sem az ingája nem lehet repedt.
- 4.13 A csapágyház vagy a himbarugóvezeték csillapításra szolgáló súrlódó felületeit nem szabad kenni.
- 4.14 A csúszótám, vagy annak részei, és a csúszótámrugó nem hiányozhat és nem lehet törött.
- 4.15 A forgóváz az alvázhoz képest nem lehet rendellenes helyzetben.

4.16 A forgótányér nem lehet törött vagy laza.

4.17 A királycsapszeg nem hiányozhat, nem lehet törött, vagy hatástalan.

Az ágyvezeték-csúszóbetétek (kopó alkatrész) nem hiányozhatnak. Az ágyvezeték-csúszóbetétek koptatóbetétein a hegesztési varratok legfeljebb a teljes hegesztési hossz 50%-ig lehetnek megrepedve.

4.19 A hiányzó földelőkábeleket pótolni kell. Ugyanakkor felismerhetőnek kell lennie annak, hogy korábban volt-e földelés.

**Y 25 típusú, vagy belőle származtatott forgóvázak (lásd 2. Függelék):**

4.20 A külső főrugó egyike sem lehet repedt vagy törött. Az ilyen sérülést az 1.19. ponttal összefüggésben kell vizsgálni.

4.21 A belső mellékrugó nem lehet elcsúszva vagy nem lehet törött. Az ilyen sérülést az 1.19. ponttal összefüggésben kell vizsgálni

4.22 Egy forgóvázon belül minden főrugója egyforma csavarmenet irányval kell rendelkeznie.

4.23 Egy forgóvázon belül minden csavarrugópárnak (főrugó/mellékrugó) ellentétes csavarmenet irányval kell rendelkeznie.

4.24 Egyetlen külső vagy belső csillapító láncszem sem hiányozhat, nem lehet törött vagy hatástalan.

4.25 Egyetlen rugókalap sem érintheti a forgóváz keretét. (csillapítás hatástalan).

4.26 Egyetlen emelőfül sem hiányozhat vagy lehet laza. Az ilyen sérülést az 1.19. ponttal összefüggésben kell vizsgálni.

### **Útmutató — engedélyezett eljárások — tilalmak**

- 4.27 A törött lépcsőket/hágcsókat a használó vasúti vállalkozás műhelye köteles kicserélni. Tilos hegesztéssel javításokat végezni.
- 4.28 Azoknál a kocsiknál, amelyeknél a szikrafogólemez sérült vagy hiányzik, és a javítás nem lehetséges, a féket ki kell iktatni. Ezen túlmenően az ilyen kocsikat a 9. Melléklet (bárcázás) szerint kell kezelni.
- 4.29 Az alvázak hossztartóin, keresztartóin, átlós merevítőin és mellgerendáin, vagy a forgóvázkereten törések, repedések, sérülések, valamint ezek hegesztési varratait csak az üzembentartó által kiválasztott műhelyek állíthatják helyre hegesztéssel. A használó vasúti vállalkozás műhelyei kivételes esetben hegeszthetik az alvázak hordelemeinek töréseit és repedéseit, ha ezáltal lehetővé válik az üres kocsi hazaküldése.
- 4.30 Az elcsavarodott illetve görbe alvázzal rendelkező kocsikat, ha azok nem futóképesek, az üzembentartóval történt egyeztetés szerint kell kezelni.
- 4.31 Az alvázhoz szegecselt sérült ágyvezetékeket és hordrugótámokat a használó vasúti vállalkozás műhelyei helyreállíthatják vagy cserélhetik.
- 4.32 Ha az ágyvezeték rögzítőszegecsei vagy csavarjai lazák vagy hiányoznak, vagy ezeket a használó vasúti vállalkozás műhelye önzáró sasszeggel, vagy hegesztési ponttal biztosított anyával ellátott csavarral pótolja, a kocsit M mintájú bárcával kell ellátni.
- 4.33 A csapágyház, vagy himbarugóvezeték lengéscsillapításra szolgáló súrlódó felületeit nem szabad kenni.  
A rajtuk található kenőanyagot amennyire lehetséges, a kerékpár kiszerelese nélkül kell eltávolítani. Ebben az esetben a kocsit M mintájú bárcával kell ellátni.
- 4.34 Az ágyvezeték-csúszóbetétek hegesztése csak a kerékpár kiszerelese után és csak az üzembentartó előírásai szerint engedélyezett.  
A csúszóbetétek repedéseinek hegesztéssel való javítása tilos.

## 5. Vonó és ütközőkészülékek

### Minimális állapot és határméretetek

#### Ütközőkészülék

- 5.1 Az ütközőkészülék középvonalának és a sínkorona felső élétől mért távolsága a kocsi álló helyzetében:
- üres kocsiánál legfeljebb 1065 mm
  - legnagyobb terhelésnél legalább 940 mm
- 5.2 Kívülről a kocsi homlokfalára tekintve a bal ütközőtányérnak domborúnak kell lennie. Ha az egy kocsián levő mindkét ütközőtányér domború, akkor azoknak egyformáknak kell lenniük, és a tányér domborulatának sugara legalább 1500 mm legyen.
- 5.3 \* Ütköző és annak felerősítőcsavarja sem hiányozhat. Minden felerősítőcsavarnak szorosan meghúzottnak kell lennie.  
Ez érvényes az állandóan összekapcsolt kocsi egységekre is.
- 5.4 Nem hiányozhatnak és nem lehetnek sérültek azok a biztosítóelemek, illetve rögzítőeszközök, amelyek az ütköző-csőszár kiesését akadályozzák meg.
- 5.5 Az ütközőrugón és más alkatrészekeken nem lehetnek olyan törések, vagy más sérülések, amelyek az ütközők működését megszüntetik.  
Kocsián csak egy ütközőnek lehet kézi erővel legfeljebb 15 mm-rel benyomhatóknak lenni.
- 5.6 Az ütközőtökök nem lehet olyan mértékben sérült, hogy ezáltal a megbízható felerősítése ne legyen biztosítva, vagy az ütköző-csőszárak vezetése elégtelenné váljon.  
A hüvelyen és a csőszáron nem lehet a talpba való átmenetnél repedés.
- 5.7 \* Az ütközőtányérok rögzítőszegecsei vagy rögzítőcsavarjai nem hiányozhatnak és nem lehetnek lazák. Ez érvényes az állandóan összekapcsolt kocsi egységekre is.
- 5.8 \* Az ütközőtányérok érintkezési felületeit kielégítő mértékben kenni kell.  
Ez érvényes az állandóan összekapcsolt kocsi egységekre is.
- 5.9 \* A ütközőtányérok acél érintkezési felületein nem lehetnek olyan éles szélek, vagy bordaképződés, amelyek az egymáson való csúszást meggátolják. Ez érvényes az állandóan összekapcsolt kocsi egységekre is
- 5.10 A törőékes ütközőkkel ellátott kocsián a törőékek nem mutathatják deformáció, illetve a működésbe lépés jeleit.  
Az törőelemek működésbe léptek, ha
- a nyíl (festett jelölés) már csak részben, vagy egyáltalán nem látható
  - a deformáció jelzőkészülék hiányzik vagy görbe
  - az ütköző hossza szemlátomást megrövidült
  - az ütköző hüvelye deformálódott vagy megrongálódott.

### **Vonókészülék**

- 5.11 A csavarkapocs részei (kapcsolatlanul vagy összekapcsolva) nem lóghatnak mélyebbre a sínkorona felső élétől mért 140 mm-nél.
- 5.12 A csavarkapocs olyan hosszú legyen, hogy a kocsik legalább az ütközők érintkezésig összehúzhatóak legyenek.
- 5.13 A csavarkapocsok és a vonóhorogok nem hiányozhatnak.
- 5.14 A csavarkapocson és a vonóhorogon nem lehet repedés. Nem lehetnek olyan sérüléseik sem, amelyek a más kocsikkal való összekapcsolást lehetetlenné teszik, vagy amelyek a működésüket korlátozzák.
- 5.15 A vonórudak nem lehetnek repedtek vagy töröttek. A vonórúdhüvelyek, hüvelycsavarok és hüvelyékek nem hiányozhatnak és nem lehetnek töröttek.
- 5.16 A vonóhorogszár és a vonóhorogvezeték nem lehet annyira kopott, hogy a vonóhorog a vezetékben el tudjon fordulni.
- 5.17 Nem átmenő vonókészüléken nem engedhetőek meg az alábbi sérülések:
- a lemezesrugó egyik főlapjának törése,
  - másik lap törése, ha a törés helye a rugó közepétől kisebb távolságra van, mint a rugólap hosszának  $\frac{1}{4}$ -e,
  - a tekeresrugó, csavarrugó, vagy gyűrűrugó sérülése vagy törése,
  - gumirugó sérülése.
- 5.18 Átmenő vonókészüléknél egy rugó sem lehet sérült vagy törött. A vonórugókengyel nem lehet olyan mértékben repedt, hogy az a vonókészülék üzemképességét korlátozza.
- 5.19 A csavarkapocs főcsapszeg átmérője legalább 50 mm legyen.
- 5.20 A csavarkapocs felfüggesztő szerkezet használhatatlansága vagy hiánya esetén azt javítani, illetve pótolni kell.

### **Útmutató — engedélyezett eljárások — tilalmak**

- 5.21 A vonókészüléket hegesztéssel javítani tilos.  
A törött vagy repedt vonórudakat ideiglenesen ívhegesztéssel helyreállíthatók. A kocsit a 9. Melléklet szerint kell kezelni és a vonat végén utánfutóként kell továbbítani.
- 5.22 Azokat a lökéscsillapítóval felszerelt kocsikat, amelyeknél a csúszó rakfelület szemmel láthatóan nincs középállásban, a 9. Melléklet szerint kell kezelni.
- 5.23 Ha egy kocsivégen az egyik ütköző sérült, akkor mindkét ütközőt ki kell cserélni. A csereütközőknek egyformáknak kell lenniük (lásd még az 5.2-t). A 105 mm, 130 mm, vagy 150 mm löketű csereütközőknek azonos típuscsoportúaknak kell lenniük, mint a kisserelt ütközőknek, emellett a 130 és 150 mm lökethosszú ütközők helyére kerülő pótalkatrészeknek azonos kialakításúaknak kell lenniük, mint a kissereltéknak.

A sérült vagy deformálódott törőelemeket az üzembentartó utasításai szerint kell kezelni. A törőelemekkel felszerelt ütközőket alapvetően ugyanilyen, törőelemekkel felszerelt ütközőkre kell cserélni.

Ha kivételesen nem állnak rendelkezésre törőelemek, akkor szabványos ütközőket is fel lehet használni, hogy a kocsi kirakóhelyig, illetve a végleges helyreállítás céljából a javítóműhelybe továbbítása lehetséges legyen. Ebben az esetben a kocsit a 9. Melléklet 11. Függelék szerinti K mintájú bárcával, és a 11. Melléklet 5.4. pont 2. Kép szerinti bárcával kell ellátni.



- 5.24 Az ütközőtányérok hiányzó rögzítőszegecseit megfelelő csavarkötéssel is lehet pótolni. Az éles széleket és bordákat le kell köszörülni.
- 5.25 Az olyan ütközőkön, illetve azok közvetlen közelében, amelyek az ütközőtokon sárga ponttal vannak megjelölve (lásd: 11. Melléklet, 7.9.4. Cikk) nem szabad hegesztési és égetéssel járó munkákat végezni.

## **6. Kocsiszekrény**

### **Minimális állapot és határméreték**

#### **Minden kocsira érvényes szabályok:**

- 6.1 A kocsiszekrényen, a kocsi felépítményén és semmilyen más kiegészítő berendezésen nem lehet olyan sérülés, amely lehetővé teheti a rakomány elveszését, károsíthatja a rakományt, vagy veszélyeztetheti a vasútüzem és/vagy személyek biztonságát és a környezetet.
- 6.2 A kocsiszekrény és a kocsiszekrény részei a rakszelvényt nem léphetik túl.
- 6.3 A fűtés- és más csatlakozók részei (összekapcsolva vagy kapcsolatlanul) nem lóghatnak mélyebbre a sínkorona felső élétől számított 140 mm-nél.
- 6.4 A kocsi mozgó alkatrészein és a kezelőberendezéseken nem lehetnek olyan látható sérülések, amelyek a rendeltetésszerű használatot megakadályozzák.
- 6.5 A kocsifal- és padlódeszkák nem hiányozhatnak, nem lehetnek töröttek, szétforgácsoltak, és olyan mértékben sérültek, ami a rakomány elveszését, vagy nedvesség általi károsodását okozhatja.
- 6.6 A tolóajtókat vezetékükből való kiesés, a billenő oldalajtókat csuklópántjuk és reteszelésük kinyitódása ellen biztosítani kell.
- 6.7 Az ajtóknak és eltolható oldalfaloknak teljesen bezárhatóknak és rögzíthetőknak (reteszeltetőknak) kell lenniük. Nem hiányozhatnak, nem lehetnek a vezetősínből kiugorva.
- 6.8 Az ajtók nem lehetnek olyan mértékben töröttek, vagy deformálódtak, hogy a rakomány elveszhessen.
- 6.9 Az ajtóvezetést és a zárást szolgáló alkatrészek (ajtókeret, csuklópántok, reteszelések, záróhorog, fogantyúk) nem hiányozhatnak, nem lehetnek lazák, töröttek, vagy deformálódtak.
- 6.10 A lépcsők, fogantyúk, hágcsók, gyaloghidak biztonságosan használhatók legyenek és repedések nem mutatkozhatnak rajtuk. Érvényes ez azok rögzítő- és tartórészeire is.
- 6.11 A lépcsők legfeljebb 20 mm-rel lehetnek elcsavarodva, vagy elgörbülve.
- 6.12 A fogantyúk és a hozzájuk legközelebbi kocsialkatrész közötti legkisebb szabad távolság legalább 60 mm legyen.
- 6.13 A felirati táblák, a lehajtható táblák és bárcatartók nem hiányozhatnak és kielégítő mértékben rögzítettnek kell lenniük.

6.14 A 11. Melléklet szerint a következő feliratoknak teljes mértékben olvashatóknak kell lenniük:

- Kocsiszám
- RIV jel, vagy a kiegészítő RIV-jel (41, 43, 45, 81, 83 vagy 85 cserekódok esetén)
- Saját tömeg
- Kézifék féksúlya
- Terhelési határok
- Tartálykocsiknál az űrtartalom
- Tartálykocsiknál az engedélyezett rakomány
- A kocsi ütközők közötti hossza
- 2 m-nél magasabb hágcsókkal rendelkező kocsik esetében az magasfeszültségre figyelmeztető jel
- Fővizsgajel
- A törőelemekre utaló jel

**Fedett kocsikra fentiekén kívül érvényes:**

6.15 A szellőzőnyílások csappantyúi nem hiányozhatnak és nem lehetnek sérültek.

6.16 A működtetőrudazat és a tartósínek nem lehetnek kiakadva, deformálódva, vagy meglazulva.

6.17 A tető burkolata illetve esővetőlemez nem lehet laza vagy görbe.

6.18 A nyitható tetőknek a véletlen kinyitódás meggátolása céljából zárhatóknak és reteszelveknek kell lenniük.  
Egy működést biztosító alkatrészük sem hiányozhat, ezek nem lehetnek deformálódottak vagy működésképtelenek. A tetőknek a megfelelő vezetékben kell elhelyezkedniük.

6.19 A tetőnyílásoknak rendeltetésszerű használatra alkalmas állapotban kell lenniük.

**Nyitott kocsikra fentiekén kívül érvényes:**

6.20 A nyitott kocsik oldalajtóinak a véletlen kinyitódás meggátolása céljából zárhatóknak és reteszelveknek kell lenniük.

6.21 Az oldal- és homlokfal csapóajtóinak a véletlen kinyitódás meggátolása céljából zárhatóknak és reteszelveknek kell lenniük.

6.22 A csapóajtók záróelemei (csapok, tengelyek, gyűrűk, bütykök) nem hiányozhatnak, nem lehetnek törötték, repedtek, és használhatóknak kell lenniük.

6.23 A felsőkeret nem lehet annyira deformálódott, törött vagy repedt, hogy a raxszelvényt túllépje.

**Pőrekocsikra fentiekén kívül érvényes:**

- 6.24 Az oldalfalaknak becsukhatóknak és biztosíthatóknak kell lenniük.
- 6.25 Az oldalfalak csuklói, csapszegei, zárjai nem hiányozhatnak, nem lehetnek töröttek és használhatóknak kell lenniük.
- 6.26 A betűzhető, forgatható és csúszó rakoncák nem hiányozhatnak, nem lehetnek töröttek vagy repedtek. Nem lehetnek annyira deformálódva, hogy a rakszelvényt túllépják. Ez a rakoncák tartóira és biztosító elemeire is érvényes.  
A rakoncák biztosítóelemei működőképeseleg legyenek.
- 6.27 A felcsapható padlódeszkák nem lehetnek lazák.

**Tartálykocsikra fentiekén kívül érvényes<sup>1</sup>:**

- 6.28 A tartályon nem lehetnek éles szélű deformációk (még akkor sem, ha nincs áruvesztés).
- 6.29 A nyergeken nem lehetnek repedések. Ha a tartályt csavarokkal vagy szegecsekkel rögzítették a kocsiszekrényhez, akkor azok egyike sem hiányozhat.
- 6.30 Az alvázat a tartállyal összekötő hegesztési varratok nem lehetnek megrepedve.
- 6.31 A létráknak, fékállásoknak, hágcsóknak biztonságosan használhatóknak kell lenniük, és nem lehetnek lazák.
- 6.32 A tartály burkolata, a napvédő tető és a szigetelések nem lehetnek lazák.
- 6.33 A tartályok, a töltő- és lefejtőberendezések nem lehetnek lyukasak, tömören zárhatóknak kell lenniük, kivéve az önműködő légtelenítőberendezéseket. (Jelölésük a 11. Melléklet 6.3. pont szerint)  
A zársapkák nem hiányozhatnak.
- 6.34 A vakperemek nem hiányozhatnak és nem lehetnek lazák. Egy rögzítőcsavar sem hiányozhat.
- 6.35 A központi lefejtőszelep vészműködtető csavarja kicsavart állapotban legyen.
- 6.36 A központi lefejtőszelep állapotkijelzője működőképeseleg legyen.
- 6.37 A dómfedél nem hiányozhat, és tömören kell záródnia.

**Ponyvás kocsikra fentiekén kívül érvényes:**

- 6.39 A ponyvatetőnek rendben zárhatóknak és reteszelveknek kell lenniük. (Ellenőrzőjel látható). Érvényes ez a felső reteszelésre és tetőívre is.

**Eltolható burkolatú (teleszkóp) kocsikra fentiekén kívül érvényes:**

- 6.40 A burkolatnak rendben zárhatóknak és reteszelveknek kell lenniük. A burkolat az erre szolgáló vezetékben foglaljon helyet.

<sup>1</sup> tartálykocsi alatt folyékony, gázhalmazállapotú, por alakú vagy szemcsés anyagok szállítására szolgáló kocsik értendők

**Közúti és vasúti járművek szállítására szolgáló forgóvázak pórekocsikra a fentiek kivül érvényes:**

- 6.41 A mozgatható mellgerendák nem lehetnek sérültek és két oldalról reteszelve kell lenniük.
- 6.42 A támasztóbakok, a támasztó bakok szerkezetei, a szorítóláncok és karikák legyenek működőképeseek.

**ACTS-kocsikra fentiek kivül érvényes:**

- 6.43 A forgókeret nem lehet annyira sérült, hogy a szabályos rögzítés és reteszelés lehetetlen legyen.
- 6.44 A csapózáraknak működniük kell.
- 6.45 A központi reteszelőnek működniük kell, és a reteszelt állapotot egyértelműen jeleznie kell.
- 6.46 A rakoncáknak felhajthatóknak kell lenniük.

**Autószállító kocsikra a fentiek kivül érvényes:**

- 6.47 A homlokajtóknak és átjárólemezeknek felhajthatóknak és biztosíthatóknak kell lenniük.
- 6.48 A felső rakszint az alá támasztó elemeken fekszen fel és legyen rögzíthető. A kijelzőberendezésnek működőképeseeknek kell lennie.
- 6.49 Nem lehetnek laza alkatrészek. (kerékek, keréktámaszok, kézforgatókarok, az emelő-süllyesztőberendezés alkatrészei, homlokajtók, átjárólemezek)

**Önürítő kocsikra a fentiek kivül érvényes:**

- 6.50 A fenékürítő nyílásoknak és csappantyúknak zárhatóknak és biztosíthatóknak kell lenniük.
- 6.51 Az önürítőberendezés és a reteszelés alkatrészei nem lehetnek lazák.

**Útmutató — engedélyezett eljárások — tilalmak**

- 6.52 Ha deformáció miatt a rakszelvény ellenőrzése válik szükségessé, akkor alapvetően a Rakodási Szabályok 1. Kötetének 4. Cikke érvényes.  
Kivétel: Olyan kocsiknál, amelyek az 505 sz. UIC Döntvény számítási eljárása szerint szélesebbek lehetnek, mint a Rakodási Szabályok által engedélyezett rakszelvény, (ezek a kocsik nincsenek külön megjelölve), a jármű engedélyezett szélességét az üzembentartónak kell megadnia, ennek hiányában biztonsági okokból a Rakodási Szabályok 1. Kötetének 4. Cikke érvényes.
- 6.53 Műanyagból és rétegelt lemezből készült alkatrészeket (pl. tetőborítás, oldalfal lemezei) nem szabad szegezéssel javítani. Ezek a kocsik a 11. Melléklet 2.14. pont szerinti jelölést viselik.
- 6.54 A tartály nyergének hiányzó rögzítőszegcecseit csavarokkal lehet pótolni.
- 6.55 A tartályokon hegesztési munkákat csak engedélyezett műhelyek végezhetnek az üzembentartó hozzájárulásával.

## **B - TEHERKOCSIK KEZELÉSE RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK UTÁN**

### **0. Alapelvek**

(előkészületben)

### **1. Kisiklott kocsik**

(előkészületben)

### **2. Ütközés 12 km/h-nál nagyobb sebességgel**

(előkészületben)

### **3. Túlterhelés**

(előkészületben)

### **4. Árvíz**

(előkészületben)

### **5. Érintkezés feszültség alatt álló felsővezetékkel**

(előkészületben)

## C – MEGELŐZŐ KARBANTARTÁS

### 0. Alapelvek

Az üzembentartónak a fővizsgát olyan gondossággal kell elvégeznie, hogy a kocsi normális igénybevétel mellett a következő fővizsgáig üzembiztos és közlekedésre alkalmas maradjon.

A fővizsgálatot „idő alapú” illetve „teljesítmény alapú” karbantartási rendszer keretein belül kell elvégezni.

### 1. A fővizsgálat érvényességi ideje

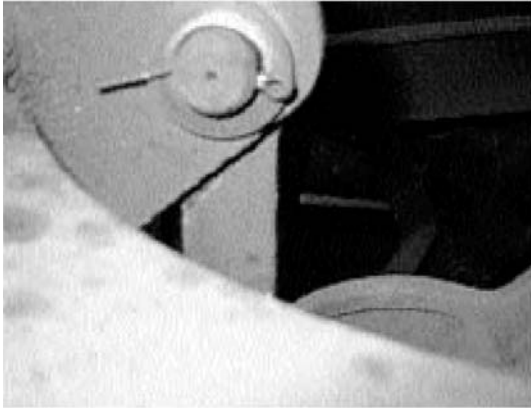
- 1.1 Az idő alapú karbantartási rendszer keretei között a fővizsgát az UIC 579-1 Döntvény által meghatározott idő múlva kell elvégezni. Ebben a rendszerben a fővizsga határideje megfelel a karbantartási tábla érvényességi idejének. A karbantartási tábla érvényességi ideje az 1.3. pontban megadott évek száma.
- 1.2 A teljesítmény alapú karbantartási rendszer keretei között a fővizsgát akkor kell elvégezni, amikor a kocsi elérte azt a tonnakilométerben mért határértéket, amit az UIC 579-1 Döntvény szerint kell meghatározni. A karbantartási tábla érvényességi ideje az 1.3. pontban megadott évek száma.
- 1.3 A kocsik karbantartási táblájának leghosszabb érvényességi ideje (11. Melléklet 2.3. pont) a következő:
  - 1.3.1 6 év, adott esetben 3 hónappal meghosszabbítva, ha a kocsik a következő feltételeknek megfelelnek:
    - A kormányselepekjeik Bd, Ch, O, KE, WE, DK, WU vagy WA típusúak,
    - Automatikus fékrudazatállítóval felszereltek,
    - Független tengelyű kocsiknál kettős láncszemes felfüggesztésűek,
    - Láncszemes felfüggesztésű, laprugós forgóvázakkal rendelkeznek (kivételesen a DB korszerűsített „Niesky” forgóvázai is),
    - UIC típusú, vagy hasonló jellemzőjű csavarrugókkal és lengéscsillapítással felszerelt forgóvázakkal rendelkeznek,
    - UIC 526-1 vagy 526-2 Döntvények szerinti ütközőkkel felszereltek.
  - 1.3.2 4 év, adott esetben 3 hónappal meghosszabbítva, ha a kocsik az 1.3.1. pontban leírtaknak nem felelnek meg.
  - 1.3.3 A karbantartási tábla érvényességi idejének 3 hónappal meghosszabbítása céljából a kocsikat el kell látni a +3M felirattal (11. Melléklet, 2.3. pont)  
A kocsikra, amelyek nincsenek ellátva a +3M felirattal, az üzembentartó kérésére feliratozhatják a jelet, amennyiben a kocsi állapota ezt megengedi.
- 1.4 Az üzembentartó köteles a karbantartási tábla érvényességi idejét lerövidíteni, ha a kocsi építési módja és használatának körülményei ezt indokolják.  
Ezenkívül az üzembentartó köteles az SS –fékekkel ellátott és a 3 évnél hosszabb érvényességi idejű karbantartási táblával rendelkező kocsik esetén egy közbenső ellenőrzést elvégezni. A közbenső ellenőrzések szűrőpróbákra korlátozódhatnak, ha ezek eredménye kielégítő.
- 1.5 Azokat a tartálykocsikat, amelyeknél a tartály következő vizsgálatának időpontja (a hónap vége) lejárt (11. Melléklet, 6.4. pont), a 9. Melléklet szerint kell kezelni.

---

<sup>1</sup> 543-as UIC Döntvény szerint

## A kerék körköröségi hibájának jelei

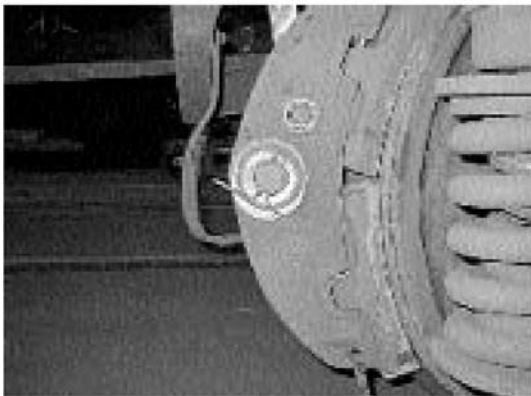
### 10. Melléklet – 1. Függelék



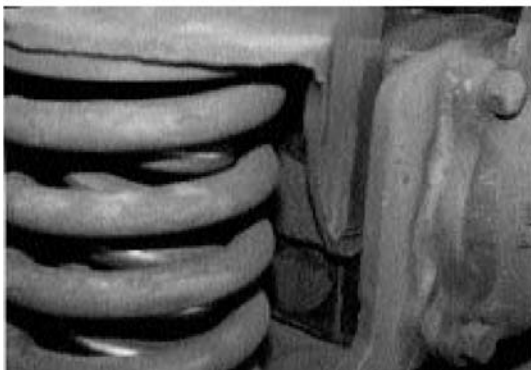
1. Kép: elnyíródott sasszeg



2. Kép:  
Letörött fékbiztonsági kengyel



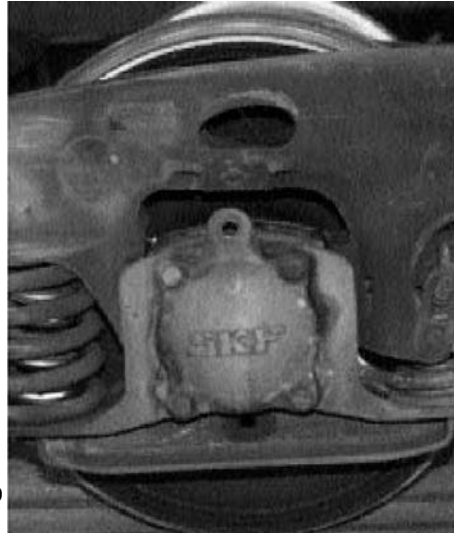
3. Kép:  
Kifényesedett alátét a fékháromszög csapján



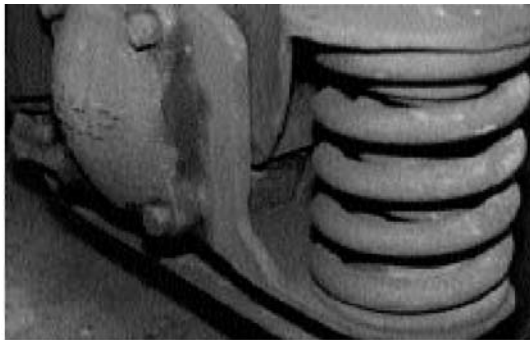
4. Kép:  
Kifényesedett helyek a belső csavarrugón



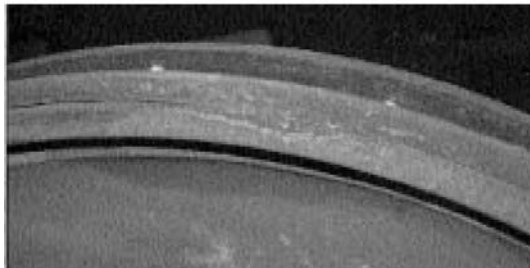
5. Kép:  
Kívülről látható kopástól fényes helyek a parabolarugók rugólapjainak érintkezési felületein



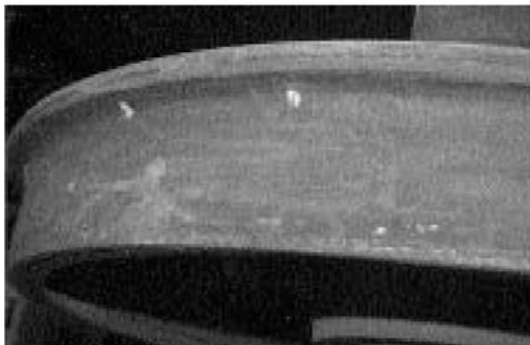
6. Kép:  
Elveszett vagy laza T- biztosító



7. Kép:  
Törött vagy a csapágyházból ill. ágyvezetékéről leesett csúszóbetét-mangánlap



8. Kép:  
Egyenlőtlen érintkezési felületek a kerékkoszorú területén

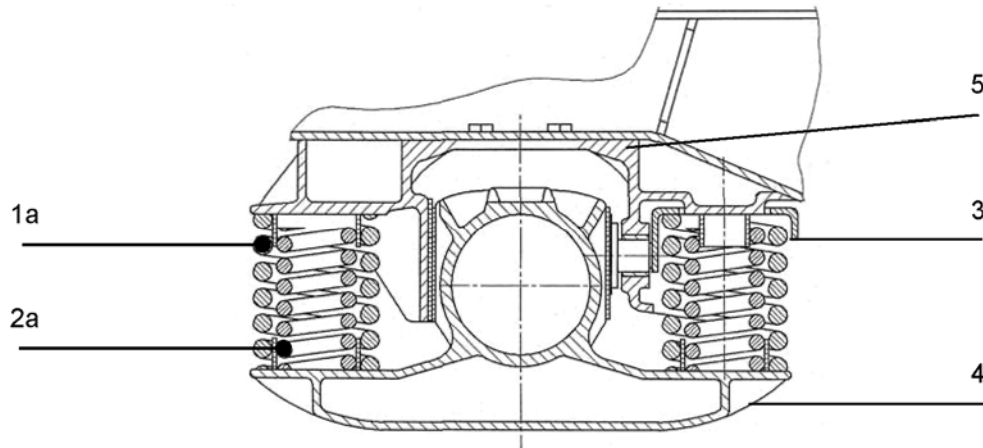


9. Kép:  
Egyenlőtlen nagy kihengerlődés a kerékkoszorú területén



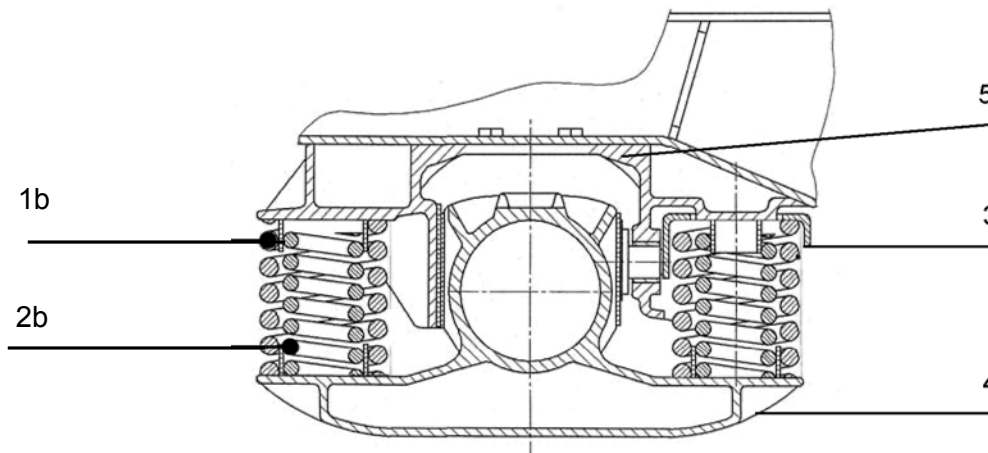
Az Y25 forgóváz rugózásának vázlatos ábrázolása

1. Kép – Forgóváz 20 t tengelyterhelésű rugókkal (RSL)



- 1a Külső főrugó 20 t RSL, jobbra csavarodó
- 2a Belső mellékrugó 20 t RSL, balra csavarodó
- 3 Felső rugótányér (rugókalap)
- 4 Csapágház
- 5 Ágyvezeték

2. Kép – Forgóváz 22,5 t tengelyterhelésű rugókkal (RSL)



- 1b Külső főrugó 22,5 t RSL, balra csavarodó
- 2b Belső mellékrugó 22,5 t RSL, balra csavarodó
- 3 Felső rugótányér (rugókalap)
- 4 Csapágház
- 5 Ágyvezeték

2006.05.08.

**11. MELLÉKLET  
AZ ÁLTALÁNOS HASZNÁLATI SZERZŐDÉSHEZ**

**FELIRATOK ÉS ISMERTETŐJELEK A TEHERKOCSIKON**

külön kerül kiadásra

## 12. MELLÉKLET AZ ÁLTALÁNOS HASZNÁLATI SZERZŐDÉSHEZ

### TEHERKOCSIK SÉRÜLÉSI KATALÓGUSA

Főegység	Alkatrész	Sérülés leírása	További információk	Üzemben- tartó	használó vasúti vállalkozás terhére	
Futómű						
	Felhúzott kerékabroncs	Laza, oldalra elcsúszott, repedések	Túlzott hőigénybevétel nem felismerhető	X		
			Túlzott hőigénybevétel látható (fékberendezés sérült)	X		
			Túlzott hőigénybevétel látható (fékberendezés rendben)		X	
	Kerékabroncs / keréktárcsa / monoblokk kerék /futófelületek	Túlzott hőigénybevétel repedések a tárcsában	Túlzott hőigénybevétel	Fékberendezés sérült	X	
			Fékberendezés rendben		X	
			Túlzott hőigénybevétel nem felismerhető		X	
			Túlzott hőigénybevétel látható (fékberendezés rendben)		X	
			Túlzott hőigénybevétel látható (fékberendezés rendben)		X	
			Befogóhornyok		X	
			Esztergált kopási horony nem felismerhető	Tárcsa elkopott (kerékátmérő túl kicsi )	X	
			Sínfék által okozott sérülés	Éles sarkú benyomódás a homlokfelületen és a kerékkoszorú vagy abroncs alsó oldalán		X
			Köszörülési nyomok, nyomkarima sérülése	Erőszakos külső hatás		X
			Pikkelyesedések, kitöredezések, felhengerlődés	Túlzott hőigénybevétel esetén nem érvényes	X	
			Anyagfelrakódások, laposodások	Sérült fékberendezés	X	
			Futófelület helyenként benyomódott	Fékberendezés rendben		X
			Futófelület helyenként benyomódott	Erőszakra utaló nyomok esetén		X
	Körköröségi hiba		X			
	Tengely	Köszörülési nyomok a tengelyen	Hiba a kocsin		X	
			Nincs hiba a kocsin		X	
		Elgömbült Repedések			X	
			Erőszakra utaló nyomok nincsenek		X	
	Kerékcsapágy	Hőnfutott	Igazolt		X	
			Nem igazolt		X	
		Friss zsírkifolyás	Megemelkedett csapágyhőmérséklet, a kerék forgatásakor abnormális csapágyhangok		X	
			A csapágyház felülésének nyomai (felül-érintkezés a forgóvázhoz)	Rugók+súrlódó lengéscsillapítók, és kocsi nem túlterhelt		X
	Mangánlemezek	Hiányoznak		X		
		Repedt hegesztés		X		

Főegység	Alkatrész	Sérülés leírása	További információk	Üzemben -tartó	használó vasúti vállalkozás terhére
<b>Rugózás</b>					
	Rugók	Törés, repedés, stb.		X	
		Kifáradtak		X	
		Hibás beszerelés (párhuzamosság)		X	
		Hibás beszerelés (jelleggörbe) vagy rugótípus laprugóknál		X	
	Súrlódó lengéscsillapító	Minden sérülés		X	
<b>Fékek</b>					
Mechanikus és pneumatikus fékalkatrészek	Hibás fékrudazat	Erőszakra utaló nyomok			X
		Kopás		X	
	Hibás átállító szerkezet	Erőszakra utaló nyomok			X
		Kopás		X	
	Féktuskó (minden sérülés)			X	
	Hibás kézifék	Erőszakra utaló nyomok			X
		Kopás		X	
	Hiányzó biztonsági kengyel			X	
	Hibás, sérült biztonsági kengyel	Erőszakra utaló nyomok			X
	Különböző fékalkatrészek hibásak: kormányzelep, mérlegzelep, fékhenger, raksúlyváltó, relézelep,	Igazolt (jegyzőkönyvvel)		X	
		Nem igazolt			X
	Fékvezeték tömörtelen	Kopás		X	
		Erőszakos kár (görbült-repedt)			X
	Hibás féktömlő	Szakadás, tömörtelenség		X	
Hibás fékkapcsolat			X		
Hibás pneumatikus alkatrészek	Fékvizsgálattal igazolva		X		
	Fékvizsgálattal nincs igazolva			X	
<b>Alváz és forgóváz</b>					
Alváz, mellgerenda vagy hossztartó	Fáradásos törések, repedések, deformálódások			X	
		Kifáradásra utaló jelek kivételével			X
Ágyvezeték	Deformálódott				X
	Törött vagy laza			X	
Ágyvezeték kötvas	Elgöbülve, eltörve				X
	Laza			X	
Rugótám	Laza, törött			X	
	Repedt, deformálódott	Erőszakos behatás			X
Alváz-forgóváz kapcsolata	Laza vagy sérült kötőelemek			X	
Forgóvázkeret	Deformálódott				X
	Törött			X	
Forgóváz csúszótámok	Minden sérülés			X	
Feliratok- fővizsga	Hibás kisorozás lejárat ideje előtt	Felmerülő költségek a futóképességi bizonylat szerint / továbbítási költség ...			X
A szabályzat szerinti általános feliratok	Hiányosság			X	
	Olvashatatlanság	pl.: rakomány lefolyása, átragasztás, graffiti stb. Graffiti RID veszélyes árut szállító kocsinál		X	X
Földelés	Hiányzik				X
	Sérült	Kopás		X	

Főegység	Alkatrész	Sérülés leírása	További információk	Üzemben- tartó	használó vasúti vállalkozás terhére
<b>Vonó- és ütközőkészülék</b>					
	Ütköző	Nem azonos típus	Ha vasúti vállalkozás nem cserélte előzőleg	X	
		Ütközőmagasság túrésen kívüli / csöves ütközőszár beragadt	Ütközési nyomok (ütközőtök / ütközőszár érintkezése)		X
	Törő elemek	Hibásak	Régi repedések és/vagy hegesztési nyomok	X	
			Tolatási felütközés túl nagy sebességgel		X
	Ütközőtányér	Törött vagy deformálódott	Normális kopás	X	
	Ütközőtök	Törött vagy repedezett	Erőszakos behatás		X
			Laza	Normális kopás	X
	Ütköző rögzítése	Törött	Nem fáradási törés		X
			Rugalmas elem	Hatástalan	Kézzel összenyomható
	Vonóhorog, vonórúd	Törött	Fáradási törés (régí repedés)	X	
			Erőszakos törés (friss, tiszta felületű törés)		X
	Vonókészülék	Görbe			X
			Kiszakadt	Erőszakos kár	
Csavarkapocs	Erőszakos kár		X		
		Görbe, törött		X	
<b>Felépítmény</b>					
Valamennyi		Kopás		X	
		Erőszakos kár a vasúti vállalkozás felügyelete alatt			X
Létrák, átjárók, lépcsők, kötélhorgok, fogantyúk, bárcatartó		Kopás		X	
		Erőszakos kár a vasúti vállalkozás felügyelete alatt			X
Tartály		Alvázkar miatti sérülések	Erőszakos kár a vasúti vállalkozás felügyelete alatt		X
		Tartály sérülése	Erőszakos kár a vasúti vállalkozás felügyelete alatt		X
		Tömörtelen szerelvények / szerkezetek	Erőszakos kár a vasúti vállalkozás felügyelete alatt		X
		Tartálynyereg repedt		X	
Földelőkábel (tartályon)		Hiányzik, sérült		X	
		Elhasználódás		X	