РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2025/675 НА КОМИСИЯТА

от 4 април 2025 година

за изменение на Регламент (ЕС) № 1302/2014 относно техническа спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ на железопътната система в Европейския съюз и Решение за изпълнение 2011/665/ЕС на Комисията относно регистъра на разрешените типове железопътни превозни средства

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз ([1]), и по-специално член 5, параграф 11 от нея,

като има предвид, че:

(1) С Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията ([2]) се въвежда техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ на железопътната система в Европейския съюз

(2) С Делегирано решение (ЕС) 2017/1474 на Комисията ([3]) се определят конкретните цели, които следва да бъдат включени в техническите спецификации за оперативна съвместимост. В съответствие с член 4, параграф 5 от решението Регламент (ЕС) № 1302/2014 трябва да вземе предвид промените в процедурата за пускане на пазара на мобилни подсистеми, включително проверките преди първото използване на разрешените возила.

(3) Поради необходимостта да се подкрепи свързаният с отбраната транспорт по мрежи с различни технически спецификации, железопътният сектор и секторът за оборудване за железопътния транспорт отправиха искане до Комисията за опростяване на процедурата за разрешаване на железопътни возила за личния състав, придружаващ влакове, които превозват оборудване (напр. военен ескорт, съпровождащ оборудване, свързано с отбраната, пожарникари, персонал на управителя на инфраструктура или на железопътното предприятие). При обмена на мнения между Комисията и експерти се установи необходимостта от разширяване на обхвата на това изменение до по-широка категория случаи на употреба.

(4) Настоящата рамка от технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) позволява издаването на разрешения за такива возила, включително проверката за съответствие с националните правила. Въпреки това процесът на издаване на разрешения, управляван от Агенцията за железопътен транспорт на ЕС (ЕЖА), изисква от нея да събира оценки от отделните национални органи по безопасността, което води до значителна сложност, несигурност и забавяния при вземането на решения.

(5) С Регламент (ЕС) № 1302/2014 се определят изискванията, които трябва да бъдат изпълнени за процедурата на издаване на разрешения за возила, и също така се насърчава оперативната съвместимост на европейската железопътна мрежа, но понастоящем не се обхващат непътническите возила, които са предназначени за превоз на персонал, но не са предназначени за пътнически услуги, в обхвата на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“.

([1]) ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj.

([2]) Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ на железопътната система в Европейския съюз (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([3]) Делегирано решение (ЕС) 2017/1474 на Комисията от 8 юни 2017 г. за допълване на Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на специфичните цели за изготвяне, приемане и преразглеждане на техническите спецификации за оперативна съвместимост (нотифицирано с документ C(2017) 3800) (ОВ L 210, 15.8.2017 г., стр. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_del/2017/1474/oj).

(6) Определянето на общи изисквания за единни разрешителни улеснява процеса на издаване на разрешителни за возила, предвидени да се експлоатират по цялата мрежа на Съюза. То ограничава тежестта на проверките, изпитванията и сертифицирането преди издаване на разрешително, изисквани от националните правила, до абсолютния минимум, необходим за осигуряване на съвместимост на маршрутите с мрежи, които все още не са хармонизирани. Съгласно тази концепция железопътното предприятие получава гъвкавост при използването на возила, като същевременно е длъжно да извърши проверка за съвместимост с маршрута.

(7) Поради това е необходимо да се определят технически спецификации за единното разрешително за непътнически возила, които са предназначени за превоз на персонал, като например военен личен състав, персонал на железопътните предприятия или пожарникари.

(8) За да е възможна бърза процедура на издаване на разрешения за пускане на пазара на служебни вагони в целия Съюз, специфичните изисквания, приложими за служебните вагони, следва да бъдат адаптирани, за да отразяват факта, че се планира тези единици да бъдат експлоатирани в товарни влакове и да не са обществено достъпни.

(9) Освен това специфичният случай в Швеция, свързан с детекторите за установяване на прегряване на букси, беше намален по обхват, с което се засилват общите изисквания на равнището на ЕС и това е от полза за процеса на издаване на разрешения за возилата.

(10) С цел да се избегне необходимостта от прилагане на национални правила и да се даде възможност за единно разрешително за служебни вагони, следва да се определят ограничени изисквания, по-специално по отношение на максималното натоварване на ос и максималната скорост. Поради характеристиките на оборудването, което смущава системите за установяване наличието на влак, следва да се разработи конкретно ограничение, ако има електрическо свързване между вагона и локомотива. За да се гарантира, че служебният вагон не причинява смущения в системите от страната на трасето за установяване на наличието на влак, в технически документ на ЕЖА следва да бъдат посочени спецификации. Те се определят така, че да се даде възможност за единно разрешително за служебния вагон, без да е необходимо да се прилагат националните правила.

(11) Поради това Регламент (ЕС) № 1302/2014 следва да бъде съответно изменен.

(12) Возилата, предназначени за използване във влакове, извършващи услуги за железопътен превоз на лични автомобили и камиони, заедно със съответните им водачи и пътници, не са обхванати. Тези возила, превозващи водачи и пътници на пътни превозни средства, включени в състава на влакове, извършващи услуги за железопътен превоз на пътни превозни средства, следва да бъдат предмет на други разпоредби за возилата от настоящия регламент. Возилата, включени в състава на влаковете, извършващи услуги за железопътен превоз на водачи и пътници на борда на пътни превозни средства, не са обхванати от ТСОС.

(13) Като се има предвид, че не се изискват специални нови компетентности за оценка на съответствието на съставните елементи на оперативната съвместимост или за проверка на подсистемите, не следва да има промяна по отношение на нотифицираните органи за целите на Регламент (ЕС) 1302/2014.

(14) Решение за изпълнение 2011/665/ЕС ([4]), с което се определя спецификацията на регистъра на разрешените типове железопътни превозни средства се изменя, за да се включи и новият тип „служебен вагон“.

(15) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, създаден в съответствие с член 51, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/797,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Приложението към Регламент (ЕС) № 1302/2014 се изменя в съответствие с приложение I към настоящия регламент.

([4]) Решение за изпълнение 2011/665/ЕС на Комисията от 4 октомври 2011 г. относно Европейския регистър на разрешените типове железопътни превозни средства (нотифицирано под номер C(2011) 6974), (OB L 264, 8.10.2011 г., стр. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

Член 2

Приложението към Решение за изпълнение 2011/665/ЕС се изменя в съответствие с приложение II към настоящия регламент.

Член 3

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 4 април 2025 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Приложението към Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията се изменя, както следва:

1) В точка 2.2.2 „Подвижен състав“ се добавя следният параграф в края на буква А), подточка 3):

„Служебен вагон е единица, в която могат да се превозват лица, но която не е предназначена за използване за пътнически превози.“

2) В точка 2.3.1 „Типове подвижен състав“ се добавя следният параграф в края на буква А), подточка 3):

„Служебни вагони (непътнически возила), включени във влак, но непредлагащи пътнически превози:

Този тип включва прикачни возила, които не са обществено достъпни, използват се предимно за превоз на служебни лица (напр. личен състав на военен ескорт, пожарникари, персонал на управителя на инфраструктурата или железопътното предприятие) и са предназначени да бъдат интегрирани във влакове, които обикновено не са достъпни за обществеността и не са предназначени за превоз на пътници; те попадат в обхвата на настоящата ТСОС като служебни вагони и могат да получат разрешение за пускане на пазара, което не се ограничава до определена област на употреба, при спазване на условията в точка 7.1.1.6.“

3) В точка 4.2.12.2. нова подточка 28) се добавя след подточка 27):

„(28) За единици, прилагащи условията, определени в точка 7.1.1.6, се посочва съответствието/несъответствието на единицата с изискванията на подточки 13, 15, 26 и 27 от точка 7.1.1.6.1.“

4) След точка 7.1.1.5.2 се добавя нова точка 7.1.1.6, както следва:

„7.1.1.6 Условия за притежаване на разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на пазара на служебни вагони, които не са ограничени до определена област на употреба.

1) Точка 7.1.1.6 се прилага за служебни вагони, съгласно определението в точка 2.2.2, буква А), подточка 3), при условията, определени в точка 2.3.1, буква А), подточка 3),

2) Условията за получаване на разрешение за тип на возило и/или разрешение за пускане на пазара, без ограничения до определена област на употреба, са посочени в точки 7.1.1.6.1, 7.1.1.6.2 и 7.1.1.6.3 като допълнителни изисквания, които трябва да бъдат обхванати от ЕО проверката на подсистемата „Подвижен състав“. Тези условия се разглеждат като допълнение към изискванията, определени в настоящата ТСОС, и трябва да бъдат изпълнени в своята цялост.

3) Точка 7.1.1.5 не се прилага.

4) Прилагането на Регламент (ЕС) № 1304/2014 се ограничава до изискванията за шума при престой и шума при преминаване, които се оценяват на базата на пределно допустимите стойности, приложими за дизелови мотрисни влакове, определени в точка 4.2.1., таблица 2 в приложението към Регламент (ЕС) № 1304/2014.

5) Спазването на условията по точка 7.1.1.6.1 е задължително.

6) Спазването на условията по точка 7.1.1.6.2 е незадължително. То става задължително само в случай че служебният вагон е предназначен за обща експлоатация.

7) Спазването на условията по точка 7.1.1.6.3 е незадължително. То става задължително само в случай че служебният вагон за обща експлоатация е предназначен за включване в пътнически влакове.

7.1.1.6.1 Условия, приложими за служебни вагони, предназначени за употреба в предварително установени композиции.

1) Возилото трябва да съответства на влакова съставна единица (както е дефинирана в настоящата ТСОС), съставена само от подсистема на подвижен състав, който няма инсталирана система за контрол, управление и сигнализация на борда.

2) Единицата е без тяга.

3) Единицата трябва да бъде проектирана за експлоатация по линии с поне едно от следните междурелсия:

а) 1 435 mm,

б) 1 668 mm,

в) 1 520 mm, 1 524 mm и 1 600 mm. Когато са в сила специфични случаи съгласно глава 7 или национални правила съгласно отворените точки, изброени в допълнение I, които не са посочени в 7.1.1.6.1, единиците са изключени от използването на разрешението, което не е ограничено до определена област на употреба.

4) В допълнение към категорията подвижен състав P-I, единицата трябва да съответства на категория F-I за всички случаи на надлъжно натоварване в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение Й-1, пореден номер [1]. Освен това проверката за безопасно движение при надлъжни сили на натиск се извършва в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение Й-1, пореден номер [75].

5) Единицата трябва да бъде оборудвана с ковани и валцувани колела, оценени съгласно точка 6.1.3.1.

6) Единицата трябва да бъде оборудвана с колела с минимален диаметър над 760 mm.

7) Единицата трябва да бъде съвместима със следния наклон на релсите: 1/20, 1/30 и 1/40. Несъвместимостта с един или няколко наклона на релсите изключва съответната(ите) мрежа(и) от областта на употреба.

8) Единицата се декларира като съвместима с едно от следните основни очертания на габарита: G1, GA, GB, GC или DE3, включително тези, използвани за долната част GI1, GI2 или GI3.

9) Максималното натоварване на ос на влаковата единица е 22,5 тона.

10) Максималната скорост на влаковата единица е по-малка или равна на 140 km/h.

11) Влаковата единица е най-малко от категория A, както е посочено в точка 4.1.4.

12) Влаковата единица е оборудвана с приспособления за самостоятелно евакуиране за всички лица на борда, които отговарят на спецификациите от точка 4.7.1 от Регламент (ЕС) № 1303/2014.

13) Не е задължително влаковата единица да е оборудвана със система за звукова комуникация, както е посочено в точка 4.2.5.2. В този случай се въвеждат оперативни средства за осигуряване на комуникация. Съответствието/несъответствието на единицата с точка 4.2.5.2. се вписва в техническата документация, описана в точка 4.2.12.2.

14) Единицата трябва да бъде в съответствие с точка 4.2.5.3, с изключение на следните точки:

— Точки 4.2.5.3.2(3) — 4.2.5.3.2 (5) не се прилагат.

— Точка 4.2.5.3.3(1) не се прилага.

— Точка 4.2.5.3.3(2) се прилага, ако влаковата съставна единица е свързана с локомотив, съвместим със сигнала за задействане на алармената сигнализация от пътниците. В случай че влаковата съставна единица не е пряко свързана с локомотива, внезапната спирачка се задейства автоматично със задействането на сигнализацията.

— Точка 4.2.5.3.4 не се прилага.

— Точка 4.2.5.3.5 не се прилага.

— Точка 4.2.5.3.6 не се прилага. Вместо това, ако системата за подаване на алармен сигнал от пътниците не функционира, било след преднамерена изолация от персонала или поради техническа неизправност, това се указва постоянно на персонала, транспортиран в единицата.

15) Не е задължително влаковата единица да е оборудвана с комуникационни устройства за пътниците, както е посочено в точка 4.2.5.4. В този случай се въвеждат оперативни средства за осигуряване на комуникация. Съответствието/несъответствието на единицата с точка 4.2.5.4. се вписва в техническата документация, описана в точка 4.2.12.2.

16) Единицата трябва да бъде в съответствие с точка 4.2.5.5, с изключение на следните точки:

— Точка 4.2.5.5.2 (6) да се чете, както следва: „За целите по настоящата точка, „влакова бригада“ означава един член на бордовия персонал или превозвания персонал, на когото е възложено да извършва проверките, свързани със системата на вратите.“

— Точка 4.2.5.5.7 не се прилага.

— Точка 4.2.5.5.9 (1) се прилага без ограничение на скоростта по отношение на задействането на механизма. Той винаги е активен.

17) Ако единицата е оборудвана със смазочни средства за ребордите на колелата, трябва да е възможно те да се активират/дезактивират в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение Й-2, пореден номер [A].

18) Ако единицата е оборудвана с индукционна спирачка, трябва да е възможно тя да се активира/дезактивира в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение Й-2, пореден номер [A].

19) Ако единицата е оборудвана с магнитно-релсова спирачка, трябва да е възможно тя да се активира/дезактивира в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение Й-2, пореден номер [A].

20) Единиците, оборудвани със спирачна система EN-UIC, се изпитват в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение Й-1, пореден номер [71].

21) Единицата трябва да бъде в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение Й-2, пореден номер [A].

22) Единицата трябва да бъде в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение Й-2, пореден номер [E].

23) Електрическите интерфейси между единиците и комуникационните протоколи се описват в общата документация, посочена в точка 4.2.12.2, подточка 3а), с позоваване на приложените стандарти или други нормативни документи.

24) Рискът от смущения в системите от страната на трасето за установяване на наличието на влак, предизвикани от електрическото бордово оборудване, се намалява чрез композирането на влака. Ако има електрическа връзка между вагона и локомотива, максимум две от тези влакови единици, използвани във влак, задвижван от не повече от един локомотив, се считат за допускане за съответствие, ако в останалата част от влаковата композиция няма електрическо захранване.

25) Комуникационните мрежи (ако се използват) отговарят на спецификацията, посочена в допълнение Й-1, пореден номер [53].

26) За единици, проектирани за експлоатация по линии с междурелсие 1 435 mm, се вземат предвид също следните специфични случаи:

а) Съответствието/несъответствието с изискванията за следене на състоянието на буксовите лагери от пътно оборудване, както е определено в точка 7.3.2.3, се записва в техническата документация, описана в точка 4.2.12.2. Когато изискванията не са спазени, Франция и/или Швеция се изключват от областта на употреба.

б) За единици, предназначени за експлоатация в Германия по линии с наклон над 40 ‰, съответствието/несъответствието с изискванията, определени в документа, посочен в допълнение Й-2 пореден номер [Г], се записва в техническата документация, описана в точка 4.2.12.2. Несъответствието не води до забрана на достъпа на единицата до националната железопътна мрежа.

в) За единици, предназначени за експлоатация в Австрия по конкретни линии, определени в документа, посочен в допълнение Й-2, пореден номер [Ж], с цел безопасната експлоатация по такива линии топлинното натоварване на спирачката се проверява със следния еталонен случай: Критерии за Тауерн юг: наклонен участък с постоянен наклон 28 ‰ на разстояние от 25 km и максимална скорост 100/110 km/h. Несъответствието не води до забрана на достъпа на единицата до националната железопътна мрежа, но води до ограничения на достъпа до конкретните отсечки.

г) За единици, предназначени за експлоатация в Австрия, при проверката на изискването за геометрията на контакта колело/релса в допълнение към точка 4.2.3.4.3 се вземат предвид следните характеристики на мрежата:

$$V \leq 160 \text{ km/h } 0{,}7 \leq \tan \gamma_e < 0{,}8$$

Съответствието/несъответствието на единицата с изискванията се вписва в техническата документация, описана в точка 4.2.12.2. Несъответствието с изискванията води до ограничаване на скоростта на возилото.

д) За единици, предназначени за експлоатация в Германия, при проверката на изискването за геометрията на контакта колело/релса в допълнение към точка 4.2.3.4.3 се вземат предвид следните характеристики на мрежата:

$$V \leq 160 \text{ km/h } \tan \gamma_e \leq 0{,}8$$

Съответствието/несъответствието на единицата с изискванията се вписва в техническата документация, описана в точка 4.2.12.2. Несъответствието с изискванията води до ограничаване на скоростта на возилото.

е) За влакови единици, предназначени за експлоатация в Австрия, безопасността при движение по коловоза с криви с радиус под 250 m се проверява в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение Й-1, пореден номер [9]. Съответствието/несъответствието на единицата с изискванията се вписва в техническата документация, описана в точка 4.2.12.2. Неспазването на изискванията води до ограничаване на достъпа до маршрутите, определени в документа, посочен в допълнение Й-2, пореден номер [Ж].

27) За единици, проектирани за експлоатация по линии с междурелсие 1 668 mm, съответствието с точки 7.3.2.5 и 7.3.2.6 е задължително и се вземат предвид следните специфични случаи:

а) Съответствието/несъответствието със специфичния случай на талиги, проектирани да се движат по междурелсие 1 668 mm, определено в точка 7.3.2.5а, се записва в техническата документация, описана в точка 4.2.12.2. Когато изискванията не са спазени, испанската мрежа с междурелсие 1 668 mm се изключва от областта на употреба.

28) Неспазването на някое от специфичните условия на околната среда, посочени в точка 7.4, води до ограничения при използването на мрежата, за която е определено специфичното условие, но не и до изключване на тази мрежа от областта на употреба.

29) Единицата се обозначава в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение Й-1, пореден номер [5].

30) За служебни вагони, откриването на пожар трябва да задейства светлинен и звуков алармен сигнал в целия вагон. Звуковият сигнал трябва да бъде достатъчно силен, за да събуди превозваните лица. Сигналът трябва да се вижда ясно и да се чува в зоната, за която е проектиран да сигнализира.

7.1.1.6.2 Допълнителни незадължителни условия, приложими за служебни вагони, предназначени за обща експлоатация.

1) Тези условия се прилагат в допълнение към точка 7.1.1.6.1.

2) Спазването на посочения по-долу набор от условия, определени в точки 2)—10), не е задължително и има за цел да улесни обмена на влакови съставни единици, които не са предназначени за използване в композиции, установени в етапа на проектиране, т.е. предназначени са за обща експлоатация. Съответствието с тези разпоредби не гарантира пълна взаимозаменяемост на единиците и не освобождава железопътното предприятие от отговорностите му по отношение на употребата на тези влакови съставни единици във влакова композиция, както е посочено в точка 6.2.7. Ако заявителят избере този вариант, нотифицираният орган трябва да извърши оценка на съответствието в рамките на процедурата за ЕО проверка. Това се докладва в сертификата и в техническата документация.

3) Влаковата съставна единица трябва да е оборудвана със система за ръчно скачване, както е определено в точки 4.2.2.2.3, буква б) и 5.3.2.

4) Влаковата съставна единица трябва да бъде оборудвана със спирачна система EN-UIC, както е определено в спецификацията, посочена в допълнение Й-1, пореден номер [12] и пореден номер [70]. Спирачната система се изпитва в съответствие със спецификацията, посочена в допълнение Й-1, пореден номер [71].

5) Влаковата съставна единица трябва да отговаря на изискванията на настоящата ТСОС най-малко по отношение на температурния диапазон Т1 (- 25 °C до + 40 °C; номинална), както е определено в точка 4.2.6.1 и в спецификацията, посочена в допълнение Й-1, пореден номер [18].

6) Задните светлини, изисквани в точка 4.2.7.1, се осигуряват от фиксирани задни фарове.

7) Ако влаковата съставна единица е оборудвана с проход, той трябва да отговаря на спецификацията, посочена в допълнение Й-1, пореден номер [54].

8) Еднополюсната захранваща линия трябва да съответства на точка 4.2.11.6, подточка 2).

9) Физическият интерфейс за предаване на сигнали между влаковите съставни единици трябва да гарантира, че кабелът и щепселът на поне една линия са съвместими с 18-проводния кабел, определен в табелка 2 на спецификацията, упомената в допълнение Й-1, пореден номер [61].

10) Устройството за управление на вратите, посочено в точка 4.2.5.5.3, трябва да бъде в съответствие със спецификациите, описани в допълнение Й-1, пореден номер [17].

7.1.1.6.3 Условия, приложими за служебни вагони, предназначени за включване в пътнически влакове.

1) Тези условия се прилагат в допълнение към точки 7.1.1.6.1 и 7.1.1.6.2 за единици, които могат да бъдат включени в пътнически влак, когато не са заети.

2) Прави се допускане за съответствие за влакова композиция, при която служебният вагон е в края на влака и няма електрозахранване.

3) Единицата е от категория А или В. Единиците от категория В са оборудвани с прегради за цялото напречно сечение съгласно точка 4.2.10.3.4 (3).“

5) Точка 7.3.2.3 за специфичния случай Швеция таблица 19 се изменя, както следва:

„Таблица 19

Зона за следене и топлинно екранирана зона за единици, предназначени за експлоатация в Швеция

Y_{TA} [mm]	W_{TA} [mm]	L_{TA} [mm]	Y_{PZ} [mm]	W_{PZ} [mm]	L_{PZ} [mm]
905 ± 20	≥ 40	по цялата дължина	905	≥ 100	≥ 500“

6) В допълнение ѝ, таблица Й-1 се изменя, както следва:

”[1]	**EN 12663-1:2010+A1:2014** **Железопътна техника. Изисквания за конструкцията на кошове на железопътно превозно средство. Част 1: Локомотиви и пътнически подвижен състав (алтернативен метод за товарни вагони)**		
[1.9]	Якост на конструкцията	7.1.1.6.1 (4)	5.2
[5]	**EN 15877-2:2013** **Железопътна техника. Маркиране на железопътни превозни средства. Част 2: Външно маркиране на пътнически вагони, самоходни единици за превоз на пътници и багаж, локомотиви и машини за поддържане на релсов път**		
[5.2]	Пътнически вагони, предназначени за обща експлоатация Служебни вагони, предназначени за използване в предварително установени композиции	7.1.1.5.1 (23) 7.1.1.6.1 (29)	4.4

[9]	**EN 14363:2016+ A2:2022** **Железопътна техника. Изпитване и симулационни модели за приемане по експлоатационни характеристики на железопътни превозни средства. Изпитване в експлоатационен режим на работа и стационарни изпитвания**		
[9.12]	Динамични характеристики при движение в крива с радиус по-малък от 250 m	7.1.1.6.1 подточка 26), буква е)	4, 5, 7
[12]	**EN 14198:2016+A1:2018+A2:2021** **Железопътна техника. Спирачки. Изисквания за спирачната система на влакове, теглени от локомотиви**		
[12.2]	Пътнически вагони, предназначени за обща експлоатация Служебни вагони, предназначени за обща експлоатация	7.1.1.5.2 (3) 7.1.1.6.2 (4)	5.3.2.6, 5.4
[17]	**EN 14752:2019+A1:2021** **Железопътна техника. Странични входни системи за подвижен състав**		
[17.4]	Пътнически вагони, предназначени за обща експлоатация — устройство за управление на вратата Служебни вагони, предназначени за обща експлоатация — устройство за управление на вратата	7.1.1.5.2 (9) 7.1.1.6.2 (10)	5.1.1, 5.1.2, 5.1.5, 5.1.6
[18]	**EN 50125-1:2014** **Железопътна техника. Влияние на условията на околната среда върху обзавеждането. Част 1: Бордово обзавеждане на подвижен състав**		
[18.3]	Условия на околната среда — температура	7.1.1.5.2 (4) 7.1.1.6.2 (5)	4.3
[54]	**EN 16286-1:2013** **Железопътна техника. Проходни системи между вагоните на подвижния състав. Част 1: Главни приложения**		
[54.1]	Проходи — фланцови вътрешни връзки	7.1.1.5.2 (6) 7.1.1.6.2 (7)	Приложения А и Б
[53]	**IEC 61375-1:2012** **Електронни железопътни съоръжения. Съобщителни мрежи за влакове. Част 1: Обща архитектура**		
[53.1]	Съобщителни мрежи	7.1.1.5.1 (18) 7.1.1.6.1 (25)	5, 6
[61]	**IRS UIC 50558:2017 Железопътна техника. Подвижен състав.** **Железопътна техника. Подвижен състав. Интерфейси за дистанционно управление и кабели за данни. Стандартни технически характеристики**		
[61.1]	Физически интерфейс между влаковите съставни единици за предаване на сигнали	7.1.1.5.2 (8) 7.1.1.6.2 (9)	7.1.1

[70]	**UIC 541-6:2010-10** **Спирачки. Електропневматични спирачки (ЕП спирачки) и пътнически алармен сигнал (ПАС), използвани за нетягов подвижен състав**		
[70.1]	Пътнически вагони, предназначени за обща експлоатация Служебни вагони, предназначени за обща експлоатация	7.1.1.5.2 (3) 7.1.1.6.2 (4)	3, 7
[71]	**EN 17065:2018** **Железопътна техника. Спирачки. Процедура за изпитване на пътнически вагони**		
[71.1]	Пътнически вагони, предназначени за използване в предварително установени композиции Служебни вагони, предназначени за използване в предварително установени композиции Служебни вагони, предназначени за обща експлоатация	7.1.1.5.1 (13) 7.1.1.6.1 (20) 7.1.1.6.2 (4)	5, 6
[75]	**EN 15839:2024** **Изпитване и симулации за приемане по експлоатационни характеристики на железопътни превозни средства. Безопасност на движението при надлъжна сила на натиск**		
[75.1]	Проверка на безопасното движение при надлъжни сили на натиск	7.1.1.6.1 (4)	всички“

7) В допълнение ѝ, таблица Й-2 се изменя, както следва:

„[A]	**ERA/ERTMS/033281 — V 5.0** **Интерфейси между пътната подсистема „Контрол, управление и сигнализация“ и други подсистеми** **ТСОС „Контрол, управление и сигнализация“, допълнение А, таблица А 2, пореден номер [77]**		
Условия за единно разрешително **Условия, приложими за служебни вагони, предназначени за употреба в предварително установени композиции**			7.1.1.5 7.1.1.6
[A.22]	Единица, оборудвана със смазочни средства за ребордите на колелата	7.1.1.5 (10) 7.1.1.6.1 (17)	3.1.5
[A.23]	Единица, оборудвана с индукционна спирачка	7.1.1.5.1 (11) 7.1.1.6.1 (18)	3.2.3
[A.24]	Единица, оборудвана с магнитно-релсова спирачка	7.1.1.5.1 (12) 7.1.1.6.1 (19)	3.2.3
[A.25]	Конструкция на влаковата съставна единица	7.1.1.5.1 (15) 7.1.1.6.1 (21)	3.1
[Г.1]	Единици, предназначени за експлоатация в Германия по линии с наклон над 40 ‰	7.1.1.5.1 (20), буква е) 7.1.1.6.1 (26), буква б)	Съответна точка

[E]	**Изисквания за служебни вагони, осигуряващи съвместимост със системите за установяване наличието на влак ERA/TD/2025-01/PECA v1.0**		
[E.1]	Съвместимост на служебните вагони със системите за установяване на наличието на влак	7.1.1.6.1 (22)	Всички
[Ж]	**Anforderungskatalog Triebfahrzeuge, Triebzüge und Reisezugwagen ÖBB-INFRA RW 50.02.01 (версия от 27.6.2024 г.)**		
[G.1]	Топлинно натоварване на спирачката	7.1.1.6.1 (26), буква в)	6.1.3
[Ж.2]	Безопасност при движение в крива с радиус по-малък от 250 m	7.1.1.6.1 (26), буква е)	Допълнение 6“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

В приложение III към Решение 2011/665/ЕС, в таблицата, в колоната „категория“, втората категория „теглени пътнически возила“, се заменя с „теглени возила“, а за код 32 от колона „подкатегория“ текстът „Подлежи на уточняване“ се заменя със „Служебен вагон“.