Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2025/675

7.4.2025

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2025/675 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 4ης Απριλίου 2025

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 σχετικά με τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της εκτελεστικής απόφασης 2011/665//ΕΕ για το μητρώο εγκεκριμένων τύπων σιδηροδρομικών οχημάτων

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ([1]), και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 11,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής ([2]) καθορίζει τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΤΠΔ LOC&PAS).

(2) Η κατ' εξουσιοδότηση απόφαση (ΕΕ) 2017/1474 της Επιτροπής ([3]) καθορίζει τους ειδικούς στόχους που θα πρέπει να ενσωματωθούν στις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 5 της απόφασης, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις αλλαγές στη διαδικασία που αφορά τη διάθεση κινητών υποσυστημάτων στην αγορά, συμπεριλαμβανομένων των ελέγχων πριν από την πρώτη χρήση εγκεκριμένων οχημάτων.

(3) Λόγω της ανάγκης να στηριχθούν οι αμυντικές μεταφορές μεταξύ δικτύων υπαγόμενων σε διαφορετικές τεχνικές προδιαγραφές, ο σιδηροδρομικός τομέας και ο κλάδος προμήθειας σιδηροδρομικού υλικού απηύθυναν αίτημα στην Επιτροπή προκειμένου να απλουστευθεί η διαδικασία έγκρισης σιδηροδρομικών οχημάτων για το προσωπικό που συνοδεύει αμαξοστοιχίες που μεταφέρουν εξοπλισμό (π.χ. στρατιωτικό προσωπικό που συνοδεύει αμυντικό εξοπλισμό, πυροσβέστες, προσωπικό του διαχειριστή υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης). Από την ανταλλαγή απόψεων της Επιτροπής με εμπειρογνώμονες διαπιστώθηκε η ανάγκη να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής μιας τέτοιας τροποποίησης σε μια ευρύτερη κατηγορία περιπτώσεων χρήσης.

(4) Το ισχύον πλαίσιο τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (στο εξής: ΤΠΔ) επιτρέπει την έγκριση των εν λόγω οχημάτων και τον έλεγχο συμμόρφωσης προς τους εθνικούς κανόνες. Ωστόσο, σύμφωνα με τη διαδικασία εγκρίσεων που διαχειρίζεται ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της ΕΕ (στο εξής: ERA), ο ERA απαιτείται να συλλέγει αξιολογήσεις από τις επιμέρους εθνικές αρχές ασφάλειας, γεγονός που δημιουργεί μεγάλη πολυπλοκότητα, αβεβαιότητα και καθυστερήσεις στη λήψη αποφάσεων.

(5) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 καθορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται για τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων και προάγει τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, αλλά δεν καλύπτει επί του παρόντος τα οχήματα τα οποία δεν μεταφέρουν επιβάτες και τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά προσωπικού αλλά δεν προορίζονται να εκτελούν επιβατικές μεταφορές εντός του πεδίου εφαρμογής της ΤΠΔ LOC&PAS.

([1]) ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj.

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([3]) Κατ' εξουσιοδότηση απόφαση (ΕΕ) 2017/1474 της Επιτροπής, της 8ης Ιουνίου 2017, προς συμπλήρωση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τους ειδικούς στόχους για την κατάρτιση, έκδοση και αναθεώρηση των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΕΕ L 210 της 15.8.2017, σ. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_del/2017/1474/oj).

(6) Ο καθορισμός κοινών απαιτήσεων για τη χορήγηση μοναδικής άδειας διευκολύνει τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων που προορίζονται να κινούνται σε ολόκληρο το δίκτυο της Ένωσης. Περιορίζει την επιβάρυνση με ελέγχους, δοκιμές και πιστοποίηση πριν από την έγκριση που απαιτούνται από τους εθνικούς κανόνες στο απολύτως ελάχιστο που είναι αναγκαίο για να διασφαλίζεται η συμβατότητα της διαδρομής με δίκτυα που δεν έχουν ακόμη εναρμονιστεί. Με αυτή την προσέγγιση, η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει περισσότερη ευελιξία στη χρήση οχημάτων και, παράλληλα, υποχρεούται να διενεργεί έλεγχο συμβατότητας της διαδρομής.

(7) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να καθοριστούν τεχνικές προδιαγραφές για τη χορήγηση μοναδικής άδειας σε οχήματα που δεν μεταφέρουν επιβάτες, τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά προσωπικού, όπως στρατιωτικού προσωπικού, προσωπικού των σιδηροδρόμων ή πυροσβεστών.

(8) Για να καταστεί δυνατή η ταχεία διαδικασία έγκρισης διάθεσης στην αγορά οχημάτων μεταφοράς προσωπικού σε ολόκληρη την Ένωση, οι ειδικές απαιτήσεις που εφαρμόζονται σε οχήματα μεταφοράς προσωπικού θα πρέπει να προσαρμοστούν ώστε να αντικατοπτρίζουν το γεγονός ότι οι εν λόγω μονάδες προβλέπεται να λειτουργούν εντός εμπορευματικών αμαξοστοιχιών και δεν είναι προσβάσιμες στο κοινό.

(9) Επιπλέον, έχει περιοριστεί το πεδίο εφαρμογής της ειδικής περίπτωσης της Σουηδίας σχετικά με τους ανιχνευτές θερμού λιποκιβωτίου άξονα, γεγονός που ενισχύει τις κοινές απαιτήσεις σε επίπεδο ΕΕ και, ως εκ τούτου, ωφελεί τη διαδικασία έγκρισης οχημάτων.

(10) Για να αποφευχθεί η ανάγκη εφαρμογής εθνικών κανόνων και να καταστεί δυνατή η χορήγηση μοναδικής άδειας για οχήματα μεταφοράς προσωπικού, θα πρέπει να καθοριστούν περιορισμένες απαιτήσεις όσον αφορά, ειδικότερα, το μέγιστο αξονικό φορτίο και τη μέγιστη ταχύτητα. Λόγω των χαρακτηριστικών του εξοπλισμού που δημιουργούν παρεμβολές στα συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας, εάν υπάρχει ηλεκτρική σύνδεση μεταξύ του οχήματος μεταφοράς και της μηχανής, τότε προβλέπεται ειδικός περιορισμός. Για να εξασφαλιστεί ότι το όχημα μεταφοράς προσωπικού δεν δημιουργεί παρεμβολές στα παρατρόχια συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας, θα πρέπει να παρέχονται προδιαγραφές σε τεχνικό έγγραφο του ERA. Αυτές θα πρέπει να οριστούν κατά τρόπο που να επιτρέπει τη χορήγηση μοναδικής άδειας του οχήματος μεταφοράς προσωπικού χωρίς να απαιτείται η εφαρμογή εθνικών κανόνων.

(11) Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

(12) Δεν καλύπτονται τα οχήματα που προορίζονται για χρήση σε αμαξοστοιχίες που εκτελούν ειδικά δρομολόγια για τη μεταφορά ιδιωτικών αυτοκινήτων και φορτηγών μαζί με τους αντίστοιχους οδηγούς και επιβάτες τους. Τα εν λόγω οχήματα —που μεταφέρουν οδηγούς και επιβάτες οδικών οχημάτων— τα οποία είναι ενσωματωμένα σε αμαξοστοιχίες που εκτελούν ειδικά δρομολόγια για οδικά οχήματα θα πρέπει να υπάγονται σε άλλες διατάξεις περί οχημάτων του παρόντος κανονισμού. Τα οχήματα τα οποία είναι ενσωματωμένα σε αμαξοστοιχίες που εκτελούν ειδικά δρομολόγια μεταφοράς οδηγών και επιβατών εντός οδικών οχημάτων δεν καλύπτονται από τις ΤΠΔ.

(13) Δεδομένου ότι δεν απαιτείται ειδική νέα ικανότητα για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας ή την επαλήθευση των υποσυστημάτων, δεν θα πρέπει να υπάρξει αλλαγή όσον αφορά τους κοινοποιημένους οργανισμούς για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014.

(14) Η εκτελεστική απόφαση 2011/665/ΕΕ της Επιτροπής ([4]) η οποία καθορίζει την προδιαγραφή για το μητρώο εγκεκριμένων τύπων σιδηροδρομικών οχημάτων τροποποιείται ώστε να συμπεριλαμβάνει και τον νέο τύπο «οχήματος μεταφοράς προσωπικού».

(15) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 51 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού.

([4]) Εκτελεστική απόφαση 2011/665/ΕΕ της Επιτροπής, της 4ης Οκτωβρίου 2011, για το ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων σιδηροδρομικών οχημάτων (ΕΕ L 264 της 8.10.2011, σ. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

Άρθρο 2

Το παράρτημα της εκτελεστικής απόφασης 2011/665/ΕΕ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 4 Απριλίου 2025.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Το παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) 1302/2014 τροποποιείται ως εξής:

1. στο σημείο 2.2.2. «Τροχαίο υλικό», στο τέλος του στοιχείου Α) σημείο 3 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Το όχημα μεταφοράς προσωπικού είναι μονάδα ικανή να μεταφέρει πρόσωπα, αλλά δεν προορίζεται για χρήση σε επιβατικές μεταφορές.»·

2. στο σημείο 2.3.1. «Τύποι τροχαίου υλικού», στο τέλος του στοιχείου Α) σημείο 3 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Οχήματα μεταφοράς προσωπικού (πλην των επιβατών) τα οποία περιλαμβάνονται σε αμαξοστοιχία που δεν εκτελεί επιβατικές μεταφορές:

Αυτός ο τύπος περιλαμβάνει μη ελκτικά οχήματα μη προσβάσιμα στο κοινό, τα οποία χρησιμοποιούνται κυρίως για τη μεταφορά προσωπικού (π.χ. προσωπικό στρατιωτικής συνοδείας, πυροσβέστες, προσωπικό του διαχειριστή υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης) και προορίζονται να ενσωματώνονται σε αμαξοστοιχίες που συνήθως δεν είναι προσβάσιμες στο κοινό και δεν προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών· εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ ως οχήματα μεταφοράς προσωπικού και μπορούν να εγκριθούν για διάθεση στην αγορά χωρίς περιορισμό σε συγκεκριμένη περιοχή χρήσης υπό τους όρους του σημείου 7.1.1.6.»·

3. στο σημείο 4.2.12.2, μετά το σημείο 27 προστίθεται το ακόλουθο νέο σημείο 28:

«28) Για μονάδες που πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο σημείο 7.1.1.6, παρέχεται η συμμόρφωση / μη συμμόρφωση της μονάδας με τις απαιτήσεις των σημείων 13, 15, 26 και 27 του σημείου 7.1.1.6.1.»·

4. μετά το σημείο 7.1.1.5.2 προστίθεται το ακόλουθο νέο σημείο 7.1.1.6:

«7.1.1.6. Όροι για τον μη περιορισμό μιας έγκρισης τύπου οχήματος και/ή μιας έγκρισης διάθεσης στην αγορά οχημάτων μεταφοράς προσωπικού σε συγκεκριμένη περιοχή χρήσης.

1) Το σημείο 7.1.1.6 εφαρμόζεται σε οχήματα μεταφοράς προσωπικού, όπως ορίζονται στο σημείο 2.2.2 (Α) σημείο 3 υπό τους όρους που ορίζονται στο σημείο 2.3.1 (Α) σημείο 3.

2) Οι όροι για τον μη περιορισμό μιας έγκρισης τύπου οχήματος και/ή έγκρισης διάθεσης στην αγορά σε συγκεκριμένη περιοχή χρήσης καθορίζονται στα σημεία 7.1.1.6.1, 7.1.1.6.2 και 7.1.1.6.3 ως πρόσθετες απαιτήσεις που πρέπει να καλύπτονται στην επαλήθευση "ΕΚ" του υποσυστήματος τροχαίου υλικού. Οι όροι αυτοί θεωρούνται συμπληρωματικοί προς τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ και πρέπει να πληρούνται στο σύνολό τους.

3) Το σημείο 7.1.1.5 δεν εφαρμόζεται.

4) Η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1304/2014 περιορίζεται στις απαιτήσεις θορύβου σε στάση και θορύβου διέλευσης, οι οποίες αξιολογούνται με βάση τις οριακές τιμές που εφαρμόζονται στις πολυμερείς συνθέσεις ντίζελ (στο εξής: ΠΣΝ), όπως καθορίζονται στο σημείο 4.2.1 πίνακας 2 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1304/2014.

5) Η συμμόρφωση με τους όρους του σημείου 7.1.1.6.1 είναι υποχρεωτική.

6) Η συμμόρφωση με τους όρους του σημείου 7.1.1.6.2 είναι προαιρετική, ενώ καθίσταται υποχρεωτική μόνο στην περίπτωση που το όχημα μεταφοράς προσωπικού προορίζεται να χρησιμοποιείται σε γενική επιχειρησιακή λειτουργία.

7) Η συμμόρφωση με τους όρους του σημείου 7.1.1.6.3 είναι προαιρετική, ενώ καθίσταται υποχρεωτική μόνο στην περίπτωση που το όχημα μεταφοράς προσωπικού σε γενική επιχειρησιακή λειτουργία προορίζεται να χρησιμοποιείται σε επιβατικές αμαξοστοιχίες.

7.1.1.6.1. Όροι για οχήματα μεταφοράς προσωπικού προοριζόμενα να χρησιμοποιούνται σε προκαθορισμένους σχηματισμούς

1) Το όχημα αντιστοιχεί σε μονάδα (όπως ορίζεται στην παρούσα ΤΠΔ) αποτελούμενη μόνο από υποσύστημα τροχαίου υλικού, χωρίς εγκατάσταση εποχούμενου CCS.

2) Η μονάδα δεν διαθέτει ελκτικό εξοπλισμό.

3) Η μονάδα σχεδιάζεται για λειτουργία σε τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα εύρη τροχιάς:

α) 1 435 mm,

β) 1 668 mm,

γ) 1 520 mm, 1 524 mm και 1 600 mm. Εάν εφαρμόζονται ειδικές περιπτώσεις σύμφωνα με το κεφάλαιο 7 ή εθνικοί κανόνες σύμφωνα με τα ανοικτά σημεία που απαριθμούνται στο προσάρτημα Θ, αλλά δεν απαριθμούνται στο σημείο 7.1.1.6.1, οι μονάδες εξαιρούνται από τον μη περιορισμό της έγκρισης σε συγκεκριμένη περιοχή χρήσης.

4) Η μονάδα είναι σύμφωνη, επιπλέον της κατηγορίας τροχαίου υλικού P-I, με την κατηγορία F-I για όλες τις περιπτώσεις διαμήκους φορτίου σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [1]. Επιπλέον, η επαλήθευση ασφαλούς κίνησης υπό διαμήκεις θλιπτικές δυνάμεις πραγματοποιείται σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [75].

5) Η μονάδα είναι εξοπλισμένη με σφυρήλατους και εξηλασμένους τροχούς που έχουν αξιολογηθεί σύμφωνα με το σημείο 6.1.3.1.

6) Η μονάδα είναι εξοπλισμένη με τροχούς με ελάχιστη διάμετρο τροχού άνω των 760 mm.

7) Η μονάδα είναι συμβατή με τις ακόλουθες κλίσεις σιδηροτροχιάς: 1/20, 1/30 και 1/40. Η μη συμβατότητα με μία ή περισσότερες κλίσεις σιδηροτροχιάς αποκλείει το/τα σχετικό/-ά δίκτυο/-α της περιοχής χρήσης.

8) Η μονάδα πρέπει να έχει δηλωθεί ως σύμφωνη με μία από τις ακόλουθες κατατομές αναφοράς: G1, GA, GB, GC ή DE3, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που χρησιμοποιούνται για το κατώτερο μέρος GI1, GI2 ή GI3.

9) Η μονάδα έχει μέγιστο αξονικό φορτίο 22,5 τόνων.

10) Η μονάδα έχει μέγιστη ταχύτητα μικρότερη από ή ίση με 140 km/h.

11) Η μονάδα πρέπει να είναι τουλάχιστον κατηγορίας A κατά το σημείο 4.1.4.

12) Η μονάδα είναι εξοπλισμένη με συσκευές αυτοδιάσωσης για όλους τους επιβαίνοντες, οι οποίες πληρούν τις προδιαγραφές του σημείου 4.7.1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1303/2014.

13) Δεν είναι υποχρεωτικό η μονάδα να είναι εξοπλισμένη με σύστημα ακουστικής επικοινωνίας, όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.5.2. Στην περίπτωση αυτή, τίθενται σε εφαρμογή επιχειρησιακά μέσα για τη διασφάλιση της επικοινωνίας. Η συμμόρφωση / μη συμμόρφωση με το σημείο 4.2.5.2. καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2.

14) Η μονάδα είναι σύμφωνη με το σημείο 4.2.5.3, εκτός από τα ακόλουθα σημεία:

— Τα σημεία 4.2.5.3.2 (3) έως 4.2.5.3.2 (5) δεν εφαρμόζονται.

— Το σημείο 4.2.5.3.3 (1) δεν εφαρμόζεται.

— Το σημείο 4.2.5.3.3 (2) εφαρμόζεται εάν η μονάδα είναι συνδεδεμένη με μηχανή συμβατή με την ενεργοποίηση του σήματος κινδύνου επιβατών. Σε περίπτωση που η μονάδα δεν είναι άμεσα συνδεδεμένη με τη μηχανή, η πέδη έκτακτης ανάγκης ενεργοποιείται αυτόματα όταν ενεργοποιείται το σήμα.

— Το σημείο 4.2.5.3.4 δεν εφαρμόζεται.

— Το σημείο 4.2.5.3.5 δεν εφαρμόζεται.

— Το σημείο 4.2.5.3.6 δεν εφαρμόζεται. Αντ' αυτού, αν το σύστημα σήματος κινδύνου επιβατών δεν λειτουργεί, είτε μετά από σκόπιμη απομόνωσή του από το προσωπικό, είτε λόγω τεχνικής αστοχίας, υπάρχει μόνιμη σχετική ένδειξη για το προσωπικό που μεταφέρεται επί της μονάδας.

15) Δεν είναι υποχρεωτικό η μονάδα να είναι εξοπλισμένη με συσκευές επικοινωνίας για επιβάτες, όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.5.4. Στην περίπτωση αυτή, τίθενται σε εφαρμογή επιχειρησιακά μέσα για τη διασφάλιση της επικοινωνίας. Η συμμόρφωση / μη συμμόρφωση με το σημείο 4.2.5.4 καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2.

16) Η μονάδα είναι σύμφωνη με το σημείο 4.2.5.5, εκτός από τα ακόλουθα σημεία:

— Το σημείο 4.2.5.5.2 (6) διατυπώνεται ως εξής: "Για την εφαρμογή του παρόντος σημείου, 'πλήρωμα αμαξοστοιχίας' σημαίνει μέλος του εποχούμενου προσωπικού ή του μεταφερόμενου προσωπικού επιφορτισμένο με τους ελέγχους που σχετίζονται με το σύστημα των θυρών".

— Το σημείο 4.2.5.5.7 δεν εφαρμόζεται.

— Το σημείο 4.2.5.5.9 (1) εφαρμόζεται χωρίς περιορισμό ταχύτητας για τον μηχανισμό. Αυτός είναι πάντα ενεργός.

17) Εάν η μονάδα είναι εξοπλισμένη με διατάξεις λίπανσης όνυχα, πρέπει να είναι δυνατή η ενεργοποίηση/απενεργοποίησή τους σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [A].

18) Εάν η μονάδα είναι εξοπλισμένη με δινορρευματική πέδη τροχιάς, πρέπει να είναι δυνατή η ενεργοποίηση/απενεργοποίησή της σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [A].

19) Εάν η μονάδα είναι εξοπλισμένη με μαγνητική πέδη τροχιάς, πρέπει να είναι δυνατή η ενεργοποίηση/απενεργοποίησή της σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [A].

20) Οι μονάδες που διαθέτουν σύστημα πέδησης EN-UIC υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [71].

21) Η μονάδα είναι σύμφωνη με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [A].

22) Τα χαρακτηριστικά της μονάδας είναι σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [ΣΤ].

23) Οι ηλεκτρικές διεπαφές μεταξύ μονάδων και πρωτοκόλλων επικοινωνίας περιγράφονται στη γενική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2 3α), με παραπομπή στα πρότυπα ή άλλα κανονιστικά έγγραφα που εφαρμόζονται.

24) Ο κίνδυνος παρεμβολών του ηλεκτρικού εποχούμενου εξοπλισμού στα παρατρόχια συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας μετριάζεται με τη σύνθεση της αμαξοστοιχίας. Εάν υπάρχει ηλεκτρική σύνδεση μεταξύ του οχήματος μεταφοράς και της μηχανής, τότε η χρήση δύο εκ των εν λόγω μονάδων κατ' ανώτατο όριο σε αμαξοστοιχία, κινούμενων από μία μηχανή κατ' ανώτατο όριο, θεωρείται ως παραδοχή συμμόρφωσης, εάν στην υπόλοιπη σύνθεση αμαξοστοιχίας δεν παρέχεται ηλεκτρική ισχύς.

25) Τα δίκτυα επικοινωνίας συμμορφώνονται με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [53].

26) Για μονάδες προοριζόμενες να λειτουργούν σε εύρος τροχιάς 1 435 mm, εξετάζονται επίσης οι ακόλουθες ειδικές περιπτώσεις:

α) Η συμμόρφωση / μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που αφορούν την παρακολούθηση της κατάστασης του εδράνου άξονα με παρατρόχιο εξοπλισμό ανίχνευσης κατά το σημείο 7.3.2.3 καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2. Η μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις αποκλείει τη Γαλλία και/ή τη Σουηδία από την περιοχή χρήσης.

β) Για μονάδες προοριζόμενες να λειτουργούν στη Γερμανία σε γραμμές με κλίση μεγαλύτερη από 40 ‰, η συμμόρφωση / μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του εγγράφου που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [Δ] καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2. Η μη συμμόρφωση δεν εμποδίζει την πρόσβαση της μονάδας στο εθνικό δίκτυο.

γ) Για μονάδες προοριζόμενες να λειτουργούν στην Αυστρία σε συγκεκριμένες γραμμές καθοριζόμενες στο έγγραφο που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [Z], προκειμένου αυτές να λειτουργούν με ασφάλεια στις εν λόγω γραμμές, η θερμοχωρητικότητα πέδης επαληθεύεται σύμφωνα με την ακόλουθη περίπτωση αναφοράς: κριτήρια Tauern South: κατωφέρεια σταθερής κλίσης 28 ‰ επί απόσταση 25 km και μέγιστη ταχύτητα 100/110 km/h. Η μη συμμόρφωση δεν εμποδίζει την πρόσβαση της μονάδας στο εθνικό δίκτυο, έχει όμως ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της πρόσβασης στα συγκεκριμένα τμήματα.

δ) Για μονάδες προοριζόμενες να λειτουργούν στην Αυστρία, για την επαλήθευση της απαίτησης που αφορά τη γεωμετρία της επαφής τροχού-σιδηροτροχιάς εξετάζονται, πέραν του σημείου 4.2.3.4.3, τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

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

Η συμμόρφωση / μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2. Η μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της ταχύτητας του οχήματος.

ε) Για μονάδες προοριζόμενες να λειτουργούν στη Γερμανία, για την επαλήθευση της απαίτησης που αφορά τη γεωμετρία της επαφής τροχού-σιδηροτροχιάς εξετάζονται, πέραν του σημείου 4.2.3.4.3, τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

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

Η συμμόρφωση / μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2. Η μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της ταχύτητας του οχήματος.

στ) Για μονάδες προοριζόμενες να λειτουργούν στην Αυστρία, η ασφάλεια κίνησης σε τροχιά με καμπύλες ακτίνας μικρότερης από 250 m επαληθεύεται σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [9]. Η συμμόρφωση / μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2. Η μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της πρόσβασης στις διαδρομές που προσδιορίζονται στο έγγραφο που αναφέρεται στο προσάρτημα I-2 δείκτης [Z].

27) Για μονάδες προοριζόμενες να λειτουργούν σε εύρος τροχιάς 1 668 mm, η συμμόρφωση προς τα σημεία 7.3.2.5 και 7.3.2.6 είναι υποχρεωτική και εξετάζονται οι ακόλουθες ειδικές περιπτώσεις:

α) Η συμμόρφωση / μη συμμόρφωση προς την ειδική περίπτωση όσον αφορά φορεία που έχουν σχεδιαστεί για να λειτουργούν σε εύρος τροχιάς 1 668 mm κατά τα οριζόμενα στο σημείο 7.3.2.5α καταχωρίζεται στην τεχνική τεκμηρίωση που περιγράφεται στο σημείο 4.2.12.2. Η μη συμμόρφωση εξαιρεί το ισπανικό δίκτυο εύρους τροχιάς 1 668 mm από την περιοχή χρήσης.

28) Η μη συμμόρφωση με οποιαδήποτε ειδική περιβαλλοντική συνθήκη, όπως ορίζεται στο σημείο 7.4, συνεπάγεται περιορισμούς της χρήσης στο δίκτυο για το οποίο έχει καθοριστεί η ειδική συνθήκη, αλλά όχι αποκλεισμό του εν λόγω δικτύου από την περιοχή χρήσης.

29) Η μονάδα φέρει επισημάνσεις σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [5].

30) Για τα οχήματα μεταφοράς προσωπικού, η ανίχνευση πυρκαγιάς ενεργοποιεί ένα ακουστικό και οπτικό σήμα συναγερμού σε ολόκληρο το όχημα. Το ακουστικό σήμα είναι επαρκές για την αφύπνιση των μεταφερόμενων επιβατών. Το σήμα φαίνεται και ακούγεται καθαρά εντός της περιοχής στην οποία προορίζεται να παρέχει συνέγερση.

7.1.1.6.2. Πρόσθετοι προαιρετικοί όροι για οχήματα μεταφοράς προσωπικού προοριζόμενα να χρησιμοποιούνται σε γενική επιχειρησιακή λειτουργία

1) Οι όροι αυτοί εφαρμόζονται επιπλέον του σημείου 7.1.1.6.1.

2) Η συμμόρφωση προς τους κάτωθι όρους που καθορίζονται στα σημεία 2 έως 10 είναι προαιρετική και σκοπός της είναι η διευκόλυνση της εναλλαγής μονάδων προοριζόμενων για χρήση σε αμαξοστοιχιακούς σχηματισμούς που δεν έχουν καθοριστεί στη φάση σχεδιασμού, ήτοι μονάδων για γενικές επιχειρησιακές λειτουργίες. Η συμμόρφωση προς τις διατάξεις αυτές δεν διασφαλίζει την πλήρη εναλλαξιμότητα των μονάδων και δεν απαλλάσσει τη σιδηροδρομική επιχείρηση από τις υποχρεώσεις της όσον αφορά τη χρήση των εν λόγω μονάδων σε αμαξοστοιχιακό σχηματισμό όπως ορίζεται στο σημείο 6.2.7. Εάν ο υποψήφιος κάνει την επιλογή αυτή, ένας κοινοποιημένος οργανισμός αξιολογεί τη συμμόρφωση με διαδικασία επαλήθευσης "ΕΚ". Σχετική αναφορά γίνεται στο πιστοποιητικό και στην τεχνική τεκμηρίωση.

3) Η μονάδα διαθέτει χειροκίνητο σύστημα ζεύξης όπως ορίζεται στα σημεία 4.2.2.2.3 β) και 5.3.2.

4) Η μονάδα διαθέτει σύστημα πέδησης EN-UIC όπως ορίζεται στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [12] και δείκτης [70]. Το σύστημα πέδησης υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I.1 δείκτης [71].

5) Η μονάδα πληροί τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ, τουλάχιστον εντός της κλιματικής ζώνης T1 (– 25 °C έως + 40 °C· ονομαστική) όπως ορίζεται στο σημείο 4.2.6.1 και στην προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [18].

6) Οι ουραίοι φανοί που προβλέπονται στο σημείο 4.2.7.1 έχουν τη μορφή σταθερών ουραίων φανών.

7) Εάν η μονάδα διαθέτει διάδρομο ενδοεπικοινωνίας, ο διάδρομος ενδοεπικοινωνίας πληροί την προδιαγραφή που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [54].

8) Η μονοπολική ηλεκτρική τροφοδότηση συμμορφώνεται με το σημείο 4.2.11.6 2).

9) Η φυσική διεπαφή μεταξύ μονάδων για τη μετάδοση σημάτων εξασφαλίζει ότι το καλώδιο και το φις της μίας τουλάχιστον γραμμής είναι συμβατά με το καλώδιο 18 αγωγών που ορίζεται στην πινακίδα 2 της προδιαγραφής που αναφέρεται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [61].

10) Η συσκευή χειρισμού θύρας που ορίζεται στο σημείο 4.2.5.5.3 είναι σύμφωνη με τις προδιαγραφές που περιγράφονται στο προσάρτημα I-1 δείκτης [17].

7.1.1.6.3. Όροι για οχήματα μεταφοράς προσωπικού προοριζόμενα να χρησιμοποιούνται σε επιβατικές αμαξοστοιχίες

1) Οι παρόντες όροι εφαρμόζονται επιπλέον των σημείων 7.1.1.6.1 και 7.1.1.6.2 σε μονάδες που μπορούν να χρησιμοποιούνται, όταν δεν είναι κατειλημμένες από επιβαίνοντες, σε επιβατική αμαξοστοιχία.

2) Σύνθεση αμαξοστοιχίας στην οποία το όχημα μεταφοράς προσωπικού βρίσκεται στο τέλος της αμαξοστοιχίας και δεν διαθέτει ηλεκτρική τροφοδότηση θεωρείται ως παραδοχή συμμόρφωσης.

(3) Η μονάδα είναι κατηγορίας A ή κατηγορίας B. Οι μονάδες κατηγορίας B είναι εξοπλισμένες με χωρίσματα πλήρους διατομής σύμφωνα με το σημείο 4.2.10.3.4 (3).»·

5. στο σημείο 7.3.2.3, όσον αφορά την ειδική περίπτωση Σουηδίας, ο πίνακας 19 τροποποιείται ως εξής:

«Πίνακας 19

Σκοπούμενη και απαγορευτική ζώνη για μονάδες προοριζόμενες να λειτουργούν στη Σουηδία

Y_{TA} [mm]	W_{TA} [mm]	L_{TA} [mm]	Y_{PZ} [mm]	W_{PZ} [mm]	L_{PZ} [mm]
905 ± 20	≥ 40	ολόκληρο	905	≥ 100	≥ 500»

6. στο προσάρτημα I, ο πίνακας I-1 τροποποιείται ως εξής:

«**[1]**	**EN 12663-1:2010+A1:2014** **Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Απαιτήσεις για τα φέροντα στοιχεία αμαξωμάτων σιδηροδρομικών οχημάτων — Μέρος 1: Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό (και εναλλακτική μέθοδος για εμπορευματικές φορτάμαξες)**		
[1.9]	Αντοχή της φέρουσας κατασκευής	7.1.1.6.1 (4)	5.2
[5]	**EN 15877-2:2013** **Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Επισήμανση σιδηροδρομικών οχημάτων — Μέρος 2: Εξωτερικές επισημάνσεις σε επιβατάμαξες, κινητήριες μονάδες, μηχανές και επιτρόχια μηχανήματα**		
[5.2]	Επιβατάμαξες προοριζόμενες για γενική επιχειρησιακή λειτουργία Οχήματα μεταφοράς προσωπικού προοριζόμενα να χρησιμοποιούνται σε προκαθορισμένους σχηματισμούς	7.1.1.5.1 (23) 7.1.1.6.1 (29)	4.4

[9]	**EN 14363:2016+ A2:2022** **Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Δοκιμές και προσομοίωση αποδοχής των χαρακτηριστικών κίνησης σιδηροδρομικών οχημάτων — Συμπεριφορά κατά την κίνηση και στατικές δοκιμές**		
[9.12]	Δυναμική συμπεριφορά κατά την κίνηση σε καμπύλες ακτίνας μικρότερης από 250 m	7.1.1.6.1 (26) στοιχείο στ)	4, 5, 7
[12]	**EN 14198:2016+A1:2018+A2:2021** **Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Πέδηση — Απαιτήσεις για το σύστημα πέδης αμαξοστοιχιών ελκόμενων από μηχανές**		
[12.2]	Επιβατάμαξες προοριζόμενες για γενική επιχειρησιακή λειτουργία Οχήματα μεταφοράς προσωπικού προοριζόμενα για γενική επιχειρησιακή λειτουργία	7.1.1.5.2 (3) 7.1.1.6.2 (4)	5.3.2.6, 5.4
[17]	**EN 14752:2019+A1:2021** **Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Συστήματα πλευρικής εισόδου οχήματος για τροχαίο υλικό**		
[17.4]	Επιβατάμαξες προοριζόμενες για γενική επιχειρησιακή λειτουργία — Συσκευή χειρισμού θύρας Οχήματα μεταφοράς προσωπικού προοριζόμενα για γενική επιχειρησιακή λειτουργία — Συσκευή χειρισμού θύρας	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** **Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Περιβαλλοντικές συνθήκες για εξοπλισμό — Μέρος 1: Τροχαίο υλικό και εποχούμενος εξοπλισμός**		
[18.3]	Περιβαλλοντικές συνθήκες — θερμοκρασία	7.1.1.5.2 (4) 7.1.1.6.2 (5)	4.3
[54]	**EN 16286-1:2013** **Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Συστήματα διαδρόμων ενδοεπικοινωνίας μεταξύ οχημάτων — Μέρος 1: Κύριες εφαρμογές**		
[54.1]	Διάδρομοι ενδοεπικοινωνίας — Συνδέσεις ενδοεπικοινωνίας ονύχων	7.1.1.5.2 (6) 7.1.1.6.2 (7)	Παραρτήματα Α και Β
[53]	**IEC 61375-1:2012** **Ηλεκτρονικός εξοπλισμός σιδηροδρόμου — Δίκτυο επικοινωνιών σιδηρόδρομου (TCN) — Μέρος 1: Γενική αρχιτεκτονική**		
[53.1]	Δίκτυα επικοινωνίας	7.1.1.5.1 (18) 7.1.1.6.1 (25)	5, 6
[61]	**IRS UIC 50558:2017** **Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Τροχαίο υλικό — Τηλεχειρισμός και διεπαφές καλωδίων μεταφοράς δεδομένων — Πρότυπα τεχνικά χαρακτηριστικά**		
[61.1]	Φυσική διεπαφή μεταξύ μονάδων για τη μετάδοση σημάτων	7.1.1.5.2 (8) 7.1.1.6.2 (9)	7.1.1

[70]	**UIC 541-6:2010-10** **Πέδες — Ηλεκτροπνευματική πέδη και σήμα κινδύνου επιβατών για οχήματα που χρησιμοποιούνται σε ελκόμενες συνθέσεις**		
[70.1]	Επιβατάμαξες προοριζόμενες για γενική επιχειρησιακή λειτουργία Οχήματα μεταφοράς προσωπικού προοριζόμενα για γενική επιχειρησιακή λειτουργία	7.1.1.5.2 (3) 7.1.1.6.2 (4)	3, 7
[71]	**EN 17065:2018** **Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Πέδηση — Διαδικασία δοκιμής σε επιβατάμαξες**		
[71.1]	Επιβατάμαξες προοριζόμενες να χρησιμοποιούνται σε προκαθορισμένους σχηματισμούς Οχήματα μεταφοράς προσωπικού προοριζόμενα να χρησιμοποιούνται σε προκαθορισμένους σχηματισμούς Οχήματα μεταφοράς προσωπικού προοριζόμενα για γενική επιχειρησιακή λειτουργία	7.1.1.5.1 (13) 7.1.1.6.1 (20) 7.1.1.6.2 (4)	5, 6
[75]	**EN 15839:2024** **Σιδηροδρομικές εφαρμογές — Δοκιμές και προσομοιώσεις αποδοχής των χαρακτηριστικών κίνησης σιδηροδρομικών οχημάτων — Ασφαλής κίνηση υπό διαμήκεις θλιπτικές δυνάμεις**		
[75.1]	Επαλήθευση ασφαλούς κίνησης υπό διαμήκεις θλιπτικές δυνάμεις	7.1.1.6.1 (4)	Όλα»

7. στο προσάρτημα I, ο πίνακας I-2 τροποποιείται ως εξής:

«**[A]**	**ERA/ERTMS/033281 — V 5.0** **Διεπαφές μεταξύ του παρατρόχιου υποσυστήματος ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης και άλλων υποσυστημάτων** **ΤΠΔ CCS προσάρτημα A πίνακας A2 δείκτης [77]**		
Προϋποθέσεις χορήγησης μοναδικής άδειας **Όροι για οχήματα μεταφοράς προσωπικού προοριζόμενα να χρησιμοποιούνται σε προκαθορισμένους σχηματισμούς**			7.1.1.5 7.1.1.6
[A.22]	Μονάδα εφοδιασμένη με διατάξεις λίπανσης όνυχα	7.1.1.5 (10) 7.1.1.6.1 (17)	3.1.5
[A.23]	Μονάδα εφοδιασμένη με δινορρευματική πέδη τροχιάς	7.1.1.5.1 (11) 7.1.1.6.1 (18)	3.2.3
[A.24]	Μονάδα εφοδιασμένη με μαγνητική πέδη τροχιάς	7.1.1.5.1 (12) 7.1.1.6.1 (19)	3.2.3
[A.25]	Σχεδιασμός μονάδας	7.1.1.5.1 (15) 7.1.1.6.1 (21)	3.1
[Δ.1]	Μονάδες προοριζόμενες να λειτουργούν στη Γερμανία σε γραμμές με κλίση μεγαλύτερη από 40 ‰	7.1.1.5.1 (20) στοιχείο στ) 7.1.1.6.1 (26) στοιχείο β)	σχετικό σημείο

[ΣΤ]	**Απαιτήσεις για οχήματα μεταφοράς προσωπικού που εξασφαλίζουν συμβατότητα με συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας ERA/TD/2025-01/PECA v1.0**		
[ΣΤ.1]	Συμβατότητα οχημάτων μεταφοράς προσωπικού με συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχίας	7.1.1.6.1 (22)	Όλα
[Z]	**Anforderungskatalog Triebfahrzeuge, Triebzüge und Reisezugwagen ÖBB-INFRA RW 50.02.01 (έκδοση 27.6.2024)**		
[Z.1]	Θερμοχωρητικότητα πέδης	7.1.1.6.1 (26) στοιχείο γ)	6.1.3
[Z.2]	Ασφάλεια κίνησης σε καμπύλη με ακτίνα μικρότερη από 250 m	7.1.1.6.1 (26) στοιχείο στ)	Προσάρτημα 6»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Στο παράρτημα ΙΙΙ της απόφασης 2011/665/ΕΕ, στον πίνακα, στη στήλη «Κατηγορία», η δεύτερη κατηγορία «Ελκόμενα επιβατικά οχήματα» αντικαθίσταται από τη φράση «Ελκόμενα οχήματα», για τον δε κωδικό 32 στη στήλη «Υποκατηγορία» η φράση «Δεσμευμένο» αντικαθίσταται από τη φράση «Όχημα μεταφοράς προσωπικού».