2025/675

7.4.2025

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2025/675,

4. aprill 2025,

millega muudetakse määrust (EL) nr 1302/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi veeremi allsüsteemi „vedurid ja reisijateveoveerem“ koostalitluse tehnilist kirjeldust, ja rakendusotsust 2011/665/EL lubatud raudteeveeremitüüpide Euroopa registri kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiivi (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta, ([1]) eriti selle artikli 5 lõiget 11,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni määruses (EL) nr 1302/2014 ([2]) on sätestatud Euroopa Liidu raudteesüsteemi veeremi allsüsteemi „vedurid ja reisijateveoveerem“ koostalitluse tehniline kirjeldus (edaspidi „vedurite ja reisijateveoveeremi KTK“).

(2) Komisjoni delegeeritud otsuses (EL) 2017/1474 ([3]) on sätestatud konkreetsed eesmärgid, mis tuleks integreerida koostalitluse tehnilistesse kirjeldustesse. Kõnealuse otsuse artikli 4 lõike 5 kohaselt tuleb määruses (EL) nr 1302/2014 võtta arvesse muudatusi liikuvate allsüsteemide turule laskmise korras, sealhulgas lubatud veeremiüksuste kasutamiseelseid kontrolle.

(3) Kuna on vaja toetada kaitseotstarbelisi vedusid, mida tehakse erinevate tehniliste kirjeldustega võrkude vahel, esitasid raudteesektor ja raudtee tarnesektor komisjonile taotluse raudteeveeremile lubade andmise menetluse lihtsustamiseks selliste veeremiüksuste puhul, mida kasutab varustust vedavaid ronge saatev personal (nt kaitseotstarbelist varustust saatvad sõjaväelased, tuletõrjujad, taristuettevõtja või raudteeveo-ettevõtja töötajad). Komisjoni arvamuste vahetuses ekspertidega tehti kindlaks vajadus laiendada sellise muudatuse ulatust laiemale kasutusjuhtude kategooriale.

(4) Koostalitluse tehniliste kirjelduste (KTKd) praegune raamistik võimaldab anda sellistele veeremiüksustele loa, sealhulgas kontrollida nende vastavust siseriiklikele eeskirjadele. Euroopa Liidu Raudteeameti (ERA) hallatava loamenetluse kohaselt peab amet siiski koguma hinnanguid üksikutelt riiklikelt ohutusasutustelt, mistõttu on otsuste tegemine keeruline ning sellega kaasnevad ebakindlus ja viivitused.

(5) Määruses (EL) nr 1302/2014 on sätestatud veeremile loa andmise menetluse nõuded ning sellega edendatakse Euroopa raudteevõrgu koostalitlusvõimet, kuid see ei hõlma praegu vedurite ja reisijateveoveeremi KTK kohaldamisalasse kuuluvaid muid kui reisijaid vedavaid veeremiüksusi, mis ei ole ette nähtud reisijateveoteenuse osutamiseks, vaid personaliveoks.

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

([2]) Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1302/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi veeremi allsüsteemi „vedurid ja reisijateveoveerem“ koostalitluse tehnilist kirjeldust (ELT L 356, 12.12.2014, lk 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([3]) Komisjoni 8. juuni 2017. aasta delegeeritud otsus (EL) 2017/1474, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 seoses koostalitluse tehniliste kirjelduste koostamise, vastuvõtmise ja läbivaatamise konkreetsete eesmärkidega (ELT L 210, 15.8.2017, lk 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_del/2017/1474/oj).

(6) Kordumatute lubade ühiste nõuete kindlaksmääramisega hõlbustatakse kogu liidu võrgus kasutatavatele veeremiüksustele loa andmise menetlust. Sellega viiakse riiklike eeskirjadega ette nähtud loaeelsete kontrollide, katsete ja sertifitseerimisega kaasnev koormus miinimumini, mis on vajalik marsruudi ühilduvuse tagamiseks veel ühtlustamata võrkudega. Selle kontseptsiooniga muudetakse raudteeveo-ettevõtjate jaoks veeremiüksuste kasutamine paindlikumaks, kuid nad on samal ajal kohustatud tegema marsruudi ühilduvuse kontrolli.

(7) Seepärast on vaja kehtestada tehnilised kirjeldused, mille alusel antakse kordumatu luba muid kui reisijaid vedavatele veeremiüksustele, mis on ette nähtud personali, näiteks sõjaväelaste, raudteepersonali või tuletõrjujate veoks.

(8) Selleks et võimaldada personalivagunite turule laskmise loa kiiret menetlust kogu liidus, tuleks personalivagunite suhtes kohaldatavaid erinõudeid kohandada nii, et need kajastaksid asjaolu, et neid veeremiüksusi kavatsetakse käitada kaubarongide koosseisus ja need ei ole üldsusele juurdepääsetavad.

(9) Lisaks vähendati teljepukside ülekuumenemise detektoritega seotud Rootsi erijuhtumi ulatust, millega tõhustatakse ühiseid nõudeid ELi tasandil ja toetatakse seega veeremiüksustele loa andmise menetlust.

(10) Selleks et siseriiklikke eeskirju ei oleks vaja kohaldada ja personalivagunite jaoks saaks anda kordumatu loa, tuleks kindlaks määrata piiratud nõuded, eelkõige seoses maksimaalse teljekoormuse ja maksimaalse kiirusega. Rongituvastussüsteemide tööd segavate seadmete omaduste tõttu nähakse ette konkreetne piirang, kui vaguni ja veduri vahel on elektriühendus. Tagamaks, et personalivagun ei põhjusta häireid raudteeäärsetes rongituvastussüsteemides, tuleks tehnilised kirjeldused esitada ERA tehnilises dokumendis. Need tuleks kindlaks määrata nii, et personalivagunil oleks võimalik saada kordumatu luba, ilma et oleks vaja kohaldada siseriiklikke eeskirju.

(11) Seepärast tuleks määrust (EL) nr 1302/2014 vastavalt muuta.

(12) Veeremiüksused, mis on ette nähtud kasutamiseks rongides, mis osutavad sõidu- ja veoautode ning nende juhtide ja reisijate vedamiseks pendelrongiteenuseid, ei ole hõlmatud. Nende veeremiüksuste suhtes, mis on integreeritud rongidesse, mis osutavad pendelrongiteenuseid maanteesõidukite ning nende juhtide ja reisijate vedamiseks, tuleks kohaldada muid käesoleva määruse sätteid, mis käsitlevad veeremiüksusi. Veeremiüksused, mis on integreeritud rongidesse, mis osutavad pendelrongiteenuseid maanteesõidukite ning nende juhtide ja reisijate vedamiseks, ei ole KTKdega hõlmatud.

(13) Kuna koostalitluse komponentide vastavushindamiseks ja allsüsteemide vastavustõendamiseks ei ole vaja uut eripädevust, ei ole määruse (EL) nr 1302/2014 kohaldamisel teavitatud asutustega seoses muudatusi vaja teha.

(14) Komisjoni rakendusotsust 2011/665/EL, ([4]) milles esitatakse lubatud raudteeveeremitüüpide registri kirjeldus, tuleks muuta, et see hõlmaks ka uut tüüpi personalivaguneid.

(15) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 51 lõike 1 alusel moodustatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EL) nr 1302/2014 lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse I lisale.

([4]) Komisjoni 4. oktoobri 2011. aasta rakendusotsus 2011/665/EL lubatud raudteeveeremitüüpide Euroopa registri kohta (ELT L 264, 8.10.2011, lk 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

Artikkel 2

Rakendusotsuse 2011/665/EL lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse II lisale.

Artikkel 3

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõigis liikmesriikides.

Brüssel, 4. aprill 2025

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

I LISA

Määruse (EL) nr 1302/2014 lisa muudetakse järgmiselt.

1) Punkti 2.2.2 „Veerem“ punkti A alapunkti 3 lõppu lisatakse järgmine lõik:

„Personalivagun on veeremiüksus, mis suudab vedada inimesi, kuid ei ole ette nähtud reisijateveoks.“

2) Punkti 2.3.1 „Veeremi tüübid“ punkti A alapunkti 3 lõppu lisatakse järgmine lõik:

„Personali (muud kui reisijad) vedavad veeremiüksused, mis kuuluvad sellise rongi koosseisu, mis ei osuta reisijateveo-teenuseid

See tüüp hõlmab veojõuta veeremiüksusi, mis ei ole üldsusele juurdepääsetavad ja mida kasutatakse peamiselt personali (nt sõjaväe saatemeeskonnad, tuletõrjujad, taristuettevõtja või raudteeveo-ettevõtja töötajad) veoks ning mis on ette nähtud integreerimiseks rongidesse, mis tavaliselt ei ole üldkasutatavad ega ole ette nähtud reisijateveoks; need kuuluvad käesoleva KTK kohaldamisalasse personalivagunitena ja neile võib anda turulelaskmise loa, mis ei piirdu konkreetse kasutusalaga, kui punktis 7.1.1.6 sätestatud tingimustest ei tulene teisiti.“

3) Punkti 4.2.12.2 alapunkti 27 järele lisatakse alapunkt 28:

„28) veeremiüksuste puhul, mille suhtes kohaldatakse punktis 7.1.1.6 esitatud tingimusi, esitatakse teave selle kohta, kas veeremiüksus vastab või ei vasta punkti 7.1.1.6.1 alapunktide 13, 15, 26 ja 27 nõuetele.“

4) Punkti 7.1.1.5.2 järele lisatakse punkt 7.1.1.6:

„7.1.1.6 Veeremitüübi loa ja/või personalivagunite turule laskmise loa andmise tingimused, mis ei ole piiratud konkreetse kasutusalaga

1) Punkti 7.1.1.6 kohaldatakse punkti 2.2.2 alapunkti A alapunktis 3 määratletud personalivagunite suhtes punkti 2.3.1 A alapunktis 3 kindlaks määratud tingimustel.

2) Veeremiüksuse tüübiloa ja/või turulelaskmise loa saamise tingimused, mis ei piirdu konkreetse kasutusalaga, on kindlaks määratud punktides 7.1.1.6.1, 7.1.1.6.2 ja 7.1.1.6.3 täiendavate nõuetena, mida tuleb käsitleda veeremi allsüsteemi EÜ vastavustõendamise korral. Kõnealused tingimused täiendavad käesolevas KTKs esitatud nõudeid ja neid tuleb täita täiel määral.

3) Punkti 7.1.1.5 ei kohaldata.

4) Määruse (EL) nr 1304/2014 kohaldamine piirdub püsimüra ja möödasõidumüra nõuetega, mille hindamisel võetakse aluseks määruse (EL) nr 1304/2014 lisa punkti 4.2.1 tabelis 2 sätestatud piirväärtused, mida kohaldatakse diiselmootorrongide suhtes.

5) Punkti 7.1.1.6.1 tingimuste täitmine on kohustuslik.

6) Punkti 7.1.1.6.2 tingimuste täitmine on vabatahtlik; kohustuslikuks muutub see ainult juhul, kui personalivagun on ette nähtud kasutamiseks üldkäituses.

7) Punkti 7.1.1.6.3 tingimuste täitmine on vabatahtlik; kohustuslikuks muutub see ainult juhul, kui üldkäituses olev personalivagun on ette nähtud kasutamiseks reisirongide koosseisus.

7.1.1.6.1 Eelmääratud koosseisus kasutamiseks ette nähtud reisivagunite suhtes kohaldatavad tingimused

1) Veerem peab vastama veeremiüksusele (nagu on määratletud käesolevas KTKs), mis koosneb ainult veeremi allsüsteemist, millele ei ole paigaldatud kontrolli ja signaalimise süsteemi.

2) Veeremiüksus on mittevedav.

3) Veeremiüksus projekteeritakse kasutamiseks vähemalt ühel järgmisel rööpmelaiusel:

   a) 1 435 mm,

   b) 1 668 mm,

   c) 1 520 mm, 1 524 mm ja 1 600 mm. Kui kohaldatakse erijuhtumeid vastavalt 7. peatükile või siseriiklikke eeskirju vastavalt I liites loetletud avatud punktidele, mis ei ole loetletud punktis 7.1.1.6.1, ei kohaldata veeremiüksuste suhtes luba, mis ei ole piiratud konkreetse kasutusalaga.

4) Veeremiüksus peab lisaks veeremikategooriale P-I vastama kategooria F-I nõuetele kõigil pikikoormuse juhtudel vastavalt J-1 liite viites 1 osutatud kirjeldusele. Sõiduohutust pikisuunalise survejõu mõju korral tuleb kontrollida vastavalt J-1 liite viites 75 osutatud kirjeldusele.

5) Veeremiüksus peab olema varustatud sepistatud ja valtsitud ratastega, mida on hinnatud vastavalt punktile 6.1.3.1.

6) Veeremiüksus peab olema varustatud ratastega, mille minimaalne läbimõõt on üle 760 mm.

7) Veeremiüksus peab ühilduma järgmiste rööpakalletega: 1/20, 1/30 ja 1/40. Mitteühilduvus ühe või mitme rööpakaldega välistab asjaomase kasutusala võrgu(d).

8) Tehakse kindlaks, et veeremiüksus vastab ühele järgmistest võrdlusprofiilidest: G1, GA, GB, GC või DE3, sealhulgas madalama osaga seotud võrdlusprofiilidele GI1, GI2 või GI3.

9) Veeremiüksuse maksimaalne teljekoormus peab olema 22,5 tonni.

10) Veeremiüksuse suurim kiirus peab olema kuni 140 km/h.

11) Veeremiüksus peab kuuluma vähemalt punktis 4.1.4 osutatud A-kategooriasse.

12) Veeremiüksus peab olema varustatud kõigi pardal viibivate isikute jaoks ette nähtud enesepäästevahenditega, mis vastavad määruse (EL) nr 1303/2014 punkti 4.7.1 kirjeldusele.

13) Veeremiüksus ei pea olema varustatud punkti 4.2.5.2 kohase helisignaal-sidesüsteemiga. Sellisel juhul tuleb teabevahetuse tagamiseks kasutusele võtta operatiivvahendid. Vastavus või mittevastavus punktis 4.2.5.2 esitatud nõuetele tuleb kanda punktis 4.2.12.2 kirjeldatud tehnilisse dokumentatsiooni.

14) Veeremiüksus peab vastama punkti 4.2.5.3 nõuetele, välja arvatud järgmised punktid:

   — punkti 4.2.5.3.2 alapunkte 3–5 ei kohaldata;

   — punkti 4.2.5.3.3 alapunkti 1 ei kohaldata;

   — punkti 4.2.5.3.3 alapunkti 2 kohaldatakse juhul, kui veeremiüksus on ühendatud veduriga, mis ühildub reisijate häiresignaali süsteemiga. Kui veeremiüksus ei ole veduriga otse ühendatud, käivitub hädapidur automaatselt, kui häire on aktiveeritud;

   — punkti 4.2.5.3.4 ei kohaldata;

   — punkti 4.2.5.3.5 ei kohaldata;

   — punkti 4.2.5.3.6 ei kohaldata. Kui reisijate häiresüsteem ei tööta kas pärast seda, kui töötajad on selle tahtlikult isoleerinud, või tehnilise rikke tõttu, tuleb sellest veeremiüksuses veetavale personalile püsivalt teada anda.

15) Veeremiüksus ei pea olema varustatud punkti 4.2.5.4 kohaste reisijatele ette nähtud sideseadmetega. Sellisel juhul tuleb teabevahetuse tagamiseks kasutusele võtta operatiivvahendid. Vastavus või mittevastavus punktis 4.2.5.4 esitatud nõuetele tuleb kanda punktis 4.2.12.2 kirjeldatud tehnilisse dokumentatsiooni.

16) Veeremiüksus peab vastama punkti 4.2.5.5 nõuetele, välja arvatud järgmised punktid:

— punkti 4.2.5.5.2 alapunkt 6 sõnastatakse järgmiselt: „Käesoleva alapunkti kontekstis tähendab „rongimeeskond“ ühte rongi pardapersonali või veetava personali liiget, kes vastutab uksesüsteemidega seotud kontrollide eest.“;

— punkti 4.2.5.5.7 ei kohaldata;

— punkti 4.2.5.5.9 alapunkti 1 kohaldatakse seadme kiiruspiiranguta. Seade peab alati olema aktiivne.

17) Kui veeremiüksus on varustatud rattaharja õlititega, peab olema võimalik neid sisse/välja lülitada vastavalt J-2 liite viites A osutatud kirjeldusele.

18) Kui veeremiüksus on varustatud pöörisvoolu-rööpapiduriga, peab olema võimalik seda rakendada / välja lülitada vastavalt J-2 liite viites A osutatud kirjeldusele.

19) Kui veeremiüksus on varustatud magnetilise rööpapiduriga, peab olema võimalik seda rakendada / välja lülitada vastavalt J-2 liite viites A osutatud kirjeldusele.

20) EN-UIC pidurisüsteemiga varustatud veeremiüksusi katsetatakse vastavalt J-1 liite viites 71 osutatud kirjeldusele.

21) Veeremiüksus peab vastama J-2 liite viites A osutatud kirjeldusele.

22) Veeremiüksuse omadused peavad vastama J-2 liite viites A osutatud kirjeldusele.

23) Veeremiüksuste ja sideprotokollide vahelisi elektriliideseid tuleb kirjeldada käesoleva punkti 4.2.12.2 alapunktis 3a kirjeldatud ülddokumentatsioonis koos viitega kohaldatud standarditele või muudele normdokumentidele.

24) Ohtu, et rongisisesed elektriseadmed häirivad raudteeäärseid rongituvastussüsteeme, tuleb vähendada rongi koosseisuga. Nõuetele vastavuse eelduseks on, et kui vaguni ja veduri vahel on elektriühendus, võib rongi koosseisus kasutada maksimaalselt kahte sellist veeremiüksust, mida veab maksimaalselt üks vedur, kui ülejäänud rongi kooseisu puhul elektritoide puudub.

25) Sidevõrgud peavad vastama J-1 liite viites 53 osutatud tehnilisele kirjeldusele.

26) Veeremiüksuste puhul, mis on projekteeritud käitamiseks 1 435 mm rööpmelaiusega liinidel, tuleb arvesse võtta ka järgmisi erijuhte:

a) vastavus või mittevastavus punktis 7.3.2.3 esitatud nõuetele teljepukside seisundi jälgimise kohta raudteeäärsete seadmete abil tuleb kanda tehnilisse dokumentatsiooni, mida on kirjeldatud punktis 4.2.12.2. Mittevastavuse korral jäetakse Prantsusmaa ja/või Rootsi kasutusalast välja;

b) veeremiüksuste puhul, mis on käitamiseks ette nähtud Saksamaal liinidel, mille kalle on üle 40 ‰, tuleb vastavus või mittevastavus nõuetele, mis on kindlaks määratud dokumendis, millele on viidatud J-2 liite viites D, kanda tehnilisse dokumentatsiooni, mida on kirjeldatud punktis 4.2.12.2. Mittevastavus ei välista veeremiüksuse juurdepääsu riiklikule võrgule;

c) veeremiüksuste puhul, mis on ette nähtud kasutamiseks Austrias teatavatel J-2 liite viites G osutatud liinidel, kontrollitakse sellistel liinidel ohutu käitamise tagamiseks pidurite soojusmahutavust järgmise võrdlusjuhtumiga: Tauerni tunneli lõunapoolse sissepääsu kriteeriumid: tõus 28 ‰, pidev kalle 25 km ulatuses ja maksimaalne kiirus 100/110 km/h. Mittevastavus ei välista veeremiüksuse juurdepääsu riiklikule võrgule, kuid piirab juurdepääsu nendele konkreetsele lõikudele;

d) Austrias käitamiseks ette nähtud veeremiüksuste puhul võetakse ratta ja rööbastee kokkupuute geomeetria nõuete kontrollimisel lisaks punktile 4.2.3.4.3 arvesse järgmisi võrgu omadusi:

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

Vastavus või mittevastavus nõuetele tuleb kanda punktis 4.2.12.2 kirjeldatud tehnilisse dokumentatsiooni. Mittevastavuse korral piiratakse veeremiüksuse sõidukiirust;

e) Saksamaal käitamiseks ette nähtud veeremiüksuste puhul võetakse ratta ja rööbastee kokkupuute geomeetria nõuete kontrollimisel lisaks punktile 4.2.3.4.3 arvesse järgmisi võrgu omadusi:

$$V \leq 160 \text{ km/h: } \tan \gamma e \leq 0.8$$

Vastavus või mittevastavus nõuetele tuleb kanda punktis 4.2.12.2 kirjeldatud tehnilisse dokumentatsiooni. Mittevastavuse korral piiratakse veeremiüksuse sõidukiirust;

f) Austrias käitamiseks ette nähtud veeremiüksuste puhul kontrollitakse alla 250 m raadiusega kurvidega rööbasteel sõiduohutust vastavalt J-1 liite viites 9 osutatud kirjeldusele. Vastavus või mittevastavus nõuetele tuleb kanda punktis 4.2.12.2 kirjeldatud tehnilisse dokumentatsiooni. Nõuetele mittevastavuse korral piiratakse juurdepääsu J-2 liite viites G osutatud dokumendis kindlaks määratud marsruutidele.

27) Veeremiüksuste puhul, mis on projekteeritud käitamiseks 1 668 mm rööpmelaiusega liinidel, on vastavus punktidele 7.3.2.5 ja 7.3.2.6 kohustuslik ning arvesse tuleb võtta järgmisi erijuhte:

a) vastavus/mittevastavus punktis 7.3.2.5a esitatud erijuhule pöördvankri raami konstruktsiooni kohta, mis on projekteeritud kasutamiseks 1 668 mm rööpmelaiusega liinidel, tuleb kanda tehnilisse dokumentatsiooni, mida on kirjeldatud punktis 4.2.12.2. Mittevastavuse korral jäetakse Hispaania 1 668 mm rööpmelaiusega võrk kasutusalast välja.

28) Punktis 7.4 esitatud mis tahes keskkonna eritingimusele mittevastavuse korral järgnevad kasutuspiirangud võrgus, mille jaoks eritingimus on kindlaks määratud, kuid võrku ei jäeta kasutusalast välja.

29) Veeremiüksus tuleb märgistada vastavalt J-1 liite viites 5 osutatud kirjeldusele.

30) Personalivagunite puhul aktiveeritakse tulekahju avastamise korral kogu vagunis heli- ja valgussignaal. Helisignaal peab olema piisav transporditava personali äratamiseks. Signaal peab olema selgelt nähtav ja kuuldav hoiatamiseks kavandatud alas.

7.1.1.6.2 Üldkäituses kasutamiseks ette nähtud personalivagunite suhtes kohaldatavad valikulised lisatingimused

1) Neid tingimusi kohaldatakse lisaks punktile 7.1.1.6.1.

2) Vastavus järgmistele alapunktides 2–10 esitatud tingimustele on valikuline ja selle eesmärk on hõlbustada selliste veeremiüksuste vahetamist, mis on ette nähtud kasutamiseks projekteerimisetapis määramata rongikoosseisudes, st üldkäituses kasutamiseks ette nähtud veeremiüksuste vahetamist. Vastavus kõnealustele sätetele ei taga veeremiüksuste täielikku omavahelist vahetatavust ega vabasta raudteeveo-ettevõtjat punktis 6.2.7 kindlaks määratud rongikoosseisudes käitatavate veeremiüksuste kasutamisega seotud vastutusest. Kui taotleja teeb selle valiku, peab teavitatud asutus hindama vastavust ELÜ vastavustõendamise menetluse raames. See tuleb märkida sertifikaati ja tehnilisse dokumentatsiooni.

3) Veeremiüksus varustatakse punkti 4.2.2.2.3 alapunktis b ja punktis 5.3.2 kindlaks määratud manuaalse haakeseadisega.

4) Veeremiüksus varustatakse J-1 liite viidetes 12 ja 70 osutatud kirjelduses kindlaks määratud EN-UIC pidurisüsteemiga. Pidurisüsteemi katsetatakse J-1 liite viites 71 osutatud kirjelduse kohaselt.

5) Veeremiüksus peab vastama käesoleva KTK nõuetele vähemalt temperatuurivahemikus T1 (–25 °C kuni +40 °C; nimivahemik) punktis 4.2.6.1 ja J-1 liite viites 18 osutatud kirjelduse kohaselt.

6) Punktis 4.2.7.1 nõutavateks tagatuledeks on kohakindlad tagumised signaaltuled.

7) Kui veeremiüksus on varustatud vahekäiguga, peab vahekäik vastama J-1 liite viites 54 osutatud kirjeldusele.

8) Ühefaasiline toiteallikas peab vastama punkti 4.2.11.6 alapunktile 2.

9) Veeremiüksustevahelise signaaliedastuse füüsilise liidesega tuleb tagada, et vähemalt ühe liini kaabel ja pistik ühilduvad J-1 liite viites 61 osutatud kirjelduse joonisel 2 kindlaks määratud 18-soonelise kaabliga.

10) Ukse juhtseade, mida on täpsustatud punktis 4.2.5.5.3, peab vastama J-1 liite viites 17 osutatud kirjeldustele.

7.1.1.6.3 Reisirongide koosseisus kasutamiseks ette nähtud personalivagunite suhtes kohaldatavad tingimused

1) Neid tingimusi kohaldatakse lisaks punktidele 7.1.1.6.1 ja 7.1.1.6.2 selliste veeremiüksuste suhtes, mida võib kasutada reisirongi koosseisus, kui need ei ole kasutuses.

2) Nõuetele vastavuse eelduseks on, et rongi koosseis on selline, mille puhul personalivagun on rongi lõpus ja puudub elektrijõuallikas.

3) Veeremiüksus kuulub A- või B-kategooriasse. B-kategooria veeremiüksused peavad punkti 4.2.10.3.4 alapunkti 3 kohaselt olema varustatud täisvaheseintega.“

5) Punktis 7.3.2.3 muudetakse Rootsi erijuhtumi puhul tabelit 19 järgmiselt:

„Tabel 19

Rootsis kasutamiseks mõeldud veeremiüksuste sihtala ja keelutsoon

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

6) J liite tabelit J-1 muudetakse järgmiselt:

„1	**EN 12663-1:2010+A1:2014** **Railway applications – Structural requirements of railway vehicle bodies – Part 1: Locomotives and passenger rolling stock (and alternative method for freight wagons)**		
1.9	Konstruktsiooni tugevus	7.1.1.6.1 alapunkt 4	5.2
5	**EN 15877-2:2013** **Railway applications – Markings of railway vehicles – Part 2: External markings on coaches, motive power units, locomotives and on track machines**		
5.2	Üldkäituses kasutamiseks ette nähtud reisivagunid Eelmääratud koosseisudes kasutamiseks ette nähtud personalivagunid	punkti 7.1.1.5.1 alapunkt 23 punkti 7.1.1.6.1 alapunkt 29	4.4

9	**EN 14363:2016+A2:2022** **Railway applications – Testing and Simulation for the acceptance of running characteristics of railway vehicles – Running Behaviour and stationary tests**		
9.12	Sõidudünaamiline käitumine kurvis, mille raadius on väiksem kui 250 m	punkti 7.1.1.6.1 alapunkti 26 alapunkt f	4, 5 ja 7
12	**EN 14198:2016+A1:2018+A2:2021** **Railway applications – Braking – Requirements for the brake system of trains hauled by locomotives**		
12.2	Üldkäituses kasutamiseks ette nähtud reisivagunid Üldkäituses kasutamiseks ette nähtud personalivagunid	punkti 7.1.1.5.2 alapunkt 3 punkti 7.1.1.6.2 alapunkt 4	5.3.2.6, 5.4
17	**EN 14752:2019+A1:2021** **Railway applications – Bodyside entrance systems for rolling stock**		
17.4	Üldkäituses kasutamiseks ette nähtud reisivagunid. Ukse juhtseade Üldkäituses kasutamiseks ette nähtud personalivagunid. Ukse juhtseade	punkti 7.1.1.5.2 alapunkt 9 punkti 7.1.1.6.2 alapunkt 10	5.1.1, 5.1.2, 5.1.5, 5.1.6
18	**EN 50125-1:2014** **Railway applications – Environmental conditions for equipment – Part 1: Rolling stock and on-board equipment**		
18.3	Keskkonnatingimused. Temperatuur	punkti 7.1.1.5.2 alapunkt 4 punkti 7.1.1.6.2 alapunkt 5	4.3
54	**EN 16286-1:2013** **Railway applications – Gangway systems between vehicles – Part 1: Main applications**		
54.1	Läbikäikude ja rattaharjade omavahelised ühendused	punkti 7.1.1.5.2 alapunkt 6 punkti 7.1.1.6.2 alapunkt 7	A ja B lisa
53	**IEC 61375-1:2012** **Electronic railway equipment – Train communication network (TCN) –Part 1: General architecture**		
53.1	Sidevõrgud	punkti 7.1.1.5.1 alapunkt 18 7.1.1.6.1 alapunkt 25	5, 6
61	**IRS UIC 50558:2017** **Railway Application – Rolling Stock – Remote control and data cables interfaces – Standard technical features**		
61.1	Veeremiüksustevaheline signaaliedastuse füüsiline liides	punkti 7.1.1.5.2 alapunkt 8 punkti 7.1.1.6.2 alapunkt 9	7.1.1

70	**UIC 541-6:2010-10** **Brakes – Electropneumatic brake (ep brake) and Passenger alarm signal (PAS) for vehicles used in hauled consists**		
70.1	Üldkäituses kasutamiseks ette nähtud reisivagunid Üldkäituses kasutamiseks ette nähtud personalivagunid	7.1.1.5.2 alapunkt 3 punkti 7.1.1.6.2 alapunkt 4	3, 7
71	**EN 17065:2018** **Railway applications – Braking – Passenger coach test procedure**		
71.1	Eelmääratud koosseisudes kasutamiseks ette nähtud reisivagunid Eelmääratud koosseisudes kasutamiseks ette nähtud personalivagunid Üldkäituses kasutamiseks ette nähtud personalivagunid	punkti 7.1.1.5.1 alapunkt 13 punkti 7.1.1.6.1 alapunkt 20 punkti 7.1.1.6.2 alapunkt 4	5, 6
75	**EN 15839:2024** **Railway applications – Testing and simulation for the acceptance of running characteristics of railway vehicles – Running safety under longitudinal compressive force**		
75.1	Sõiduohutuse kontrollimine pikisuunalise survejõu mõju puhul	punkti 7.1.1.6.1 alapunkt 4	kõik“

7) J liite tabelit J-2 muudetakse järgmiselt:

„A	**ERA/ERTMS/033281 – V 5.0** **Liidesed kontrolli ja signaalimise raudteeäärse allsüsteemi ja muude allsüsteemidega** **Kontrolli ja signaalimise KTK A liite tabeli A 2 viide 77**		
Kordumatu loa tingimused			7.1.1.5
Eelmääratud koosseisus kasutamiseks ette nähtud reisivagunite suhtes kohaldatavad tingimused			7.1.1.6
A.22	Rattaharja õlititega varustatud veeremiüksus	punkti 7.1.1.5 alapunkt 10 punkti 7.1.1.6.1 alapunkt 17	3.1.5
A.23	Pöörisvoolu-rööpapiduriga varustatud veeremiüksus	punkti 7.1.1.5.1 alapunkt 11 punkti 7.1.1.6.1 alapunkt 18	3.2.3
A.24	Magnetilise rööpapiduriga varustatud veeremiüksus	punkti 7.1.1.5.1 alapunkt 12 punkti 7.1.1.6.1 alapunkt 19	3.2.3
A.25	Veeremiüksuse konstruktsioon	punkti 7.1.1.5.1 alapunkt 15 punkti 7.1.1.6.1 alapunkt 21	3.1
D.1	Veeremiüksused, mis on käitamiseks ette nähtud Saksamaal liinidel, mille kalle on üle 40 ‰	punkti 7.1.1.5.1 alapunkti 20 alapunkt f punkti 7.1.1.6.1 alapunkti 26 alapunkt b	asjakohane punkt

F	**Nõuded personalivagunitele, et tagada ühilduvus rongituvastussüsteemidega ERA/TD/2025-01/PECA v1.0**		
F.1	Personalivagunite ühilduvus rongituvastussüsteemidega	punkti 7.1.1.6.1 alapunkt 22	kõik
G	**Anforderungskatalog Triebfahrzeuge, Triebzüge und Reisezugwagen ÖBB-INFRA RW 50.02.01 (versioon 27.6.2024)**		
G.1	Pidurite soojusmahutavus	punkti 7.1.1.6.1 alapunkti 26 alapunkt c	6.1.3
G.2	Sõiduohutus kurvis, mille raadius on väiksem kui 250 m	punkti 7.1.1.6.1 alapunkti 26 alapunkt f	6.liide“

II LISA

Otsuse 2011/665/EL III lisa tabeli veerus „Kategooria“ asendatakse teine kategooria „Reisivagun“ kategooriaga „Vagun“ ning koodi 32 puhul asendatakse veeru „Alamkategooria“ kirje „Reserveeritud“ kirjega „Personalivagun“.