Euroopan unionin
virallinen lehti

FI
L-sarja

2025/675

7.4.2025

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2025/675,

annettu 4 päivänä huhtikuuta 2025,

Euroopan unionin rautatiejärjestelmän liikkuvan kaluston osajärjestelmää ”veturit ja henkilöliikenteen liikkuva kalusto” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä annetun asetuksen (EU) N:o 1302/2014 sekä hyväksyttyjen raideliikenteen kalustoyksikkötyyppien eurooppalaisesta rekisteristä annetun täytäntöönpanopäätöksen 2011/665/EU muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa 11 päivänä toukokuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797 ([1]) ja erityisesti sen 5 artiklan 11 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Komission asetuksessa (EU) N:o 1302/2014 ([2]) vahvistetaan Euroopan unionin rautatiejärjestelmän liikkuvan kaluston osajärjestelmää ”veturit ja henkilöliikenteen liikkuva kalusto” koskeva yhteentoimivuuden tekninen eritelmä (LOC&PAS YTE).

(2) Komission delegoidussa päätöksessä (EU) 2017/1474 ([3]) vahvistetaan erityiset tavoitteet, jotka olisi otettava osaksi yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä. Päätöksen 4 artiklan 5 kohdan mukaan asetuksessa (EU) N:o 1302/2014 on otettava huomioon muutokset liikkuvien osajärjestelmien markkinoille saattamista koskeviin menettelyihin, mukaan lukien luvan saaneille kalustoyksiköille ennen ensimmäistä käyttöä tehtävät tarkistukset.

(3) Koska on tarpeen tukea puolustukseen liittyvää liikennettä verkoissa, joissa sovelletaan erilaisia teknisiä eritelmiä, rautatieala ja rautatieteollisuus esittivät komissiolle pyynnön yksinkertaistaa kalustoa kuljettavien junien mukana matkustavan henkilöstön (esim. puolustukseen liittyviä tarvikkeita saattava sotilashenkilöstö, palomiehet, rataverkon haltijan tai rautatieyrityksen henkilöstö) käyttämien kalustoyksiköiden lupamenettelyä. Komission asiantuntijoiden kanssa käymissä keskusteluissa todettiin, että tällaisen muutoksen soveltamisala olisi laajennettava koskemaan laajempaa käyttötapausten ryhmää.

(4) Yhteentoimivuuden teknisten eritelmien (YTE) nykyinen kehys mahdollistaa luvan antamisen tällaisille kalustoyksiköille, mukaan lukien kansallisten sääntöjen noudattamisen tarkastaminen. EU:n rautatieviraston (ERA) hallinnoima lupamenettely edellyttää kuitenkin, että virasto kerää arviointeja yksittäisiltä kansallisilta turvallisuusviranomaisilta, mikä aiheuttaa suurta monimutkaisuutta, epävarmuutta ja viivästyksiä päätöksenteossa.

(5) Asetuksessa (EU) N:o 1302/2014 vahvistetaan kalustoyksikköjen lupamenettelyä koskevat vaatimukset ja edistetään eurooppalaisen rautatieverkon yhteentoimivuutta, mutta se ei tällä hetkellä kata muita kuin matkustajia kuljettavia kalustoyksiköitä, jotka on tarkoitettu henkilöstön kuljettamiseen mutta joita ei ole tarkoitettu käytettäviksi LOC&PAS YTE:n soveltamisalaan kuuluvassa henkilöliikenteessä.

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

([2]) Komission asetus (EU) N:o 1302/2014, annettu 18 päivänä marraskuuta 2014, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän liikkuvan kaluston osajärjestelmää ”veturit ja henkilöliikenteen liikkuva kalusto” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([3]) Komission delegoitu päätös (EU) 2017/1474, annettu 8 päivänä kesäkuuta 2017, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797 täydentämisestä yhteentoimivuuden teknisten eritelmien laatimista, hyväksymistä ja tarkistamista koskevien erityisten tavoitteiden osalta (EUVL L 210, 15.8.2017, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2017/1474/oj).

(6) Yhteisten vaatimusten määritteleminen yksilöllisille luville helpottaa koko unionin verkossa liikennöivien kalustoyksikköjen lupamenettelyä. Se rajoittaa kansallisissa säännöissä edellytetyistä luvan myöntämistä edeltävistä tarkastuksista, testeistä ja sertifioinneista aiheutuvan rasitteen vähimmäismäärään, joka on tarpeen reittiyhteensopivuuden varmistamiseksi sellaisten verkkojen kanssa, joita ei ole vielä yhdenmukaistettu. Tässä toimintamallissa rautatieyritys voi käyttää kalustoyksikköjä joustavasti samalla, kun sen edellytetään tekevän reittiyhteensopivuuden tarkastus.

(7) Sen vuoksi on tarpeen vahvistaa tekniset eritelmät yksilöllisen luvan myöntämiselle sellaisille muille kuin matkustajia kuljettaville kalustoyksiköille, jotka on tarkoitettu kuljettamaan henkilöstöä, kuten sotilashenkilöstöä, rautatiehenkilöstöä tai palomiehistöä.

(8) Jotta henkilöstövaunujen markkinoillesaattamislupa voidaan myöntää nopeasti koko unionissa, henkilöstövaunuihin sovellettavia erityisvaatimuksia olisi mukautettava sen huomioon ottamiseksi, että näitä yksiköitä on tarkoitus käyttää tavarajunissa eivätkä ne ole yleisessä käytössä.

(9) Lisäksi Ruotsia koskevan kuumakäynti-ilmaisimiin liittyvän erityistapauksen soveltamisalaa on supistettu, mikä parantaa vaatimusten yhdenmukaisuutta EU:n tasolla ja hyödyttää siten kalustoyksiköiden lupamenettelyä.

(10) Jotta vältetään tarve soveltaa kansallisia sääntöjä ja mahdollistetaan yksilöllisen luvan myöntäminen henkilöstövaunuille, olisi määriteltävä rajoitetut vaatimukset, jotka koskevat erityisesti suurinta akselipainoa ja suurinta nopeutta. Junanilmaisinjärjestelmiä häiritsevien laitteiden ominaisuuksien vuoksi vaunun ja veturin väliselle sähköliitännälle on laadittava erityiset rajoitukset. Sen varmistamiseksi, että henkilöstövaunu ei aiheuta häiriöitä ratalaitteiden junanilmaisinjärjestelmille, eritelmät olisi esitettävä ERA:n teknisessä asiakirjassa. Ne on määriteltävä siten, että henkilöstövaunulle voidaan myöntää yksilöllinen lupa ilman, että on tarpeen soveltaa kansallisia sääntöjä.

(11) Sen vuoksi asetusta (EU) N:o 1302/2014 olisi muutettava.

(12) Soveltamisalaan eivät kuulu kalustoyksiköt, jotka on tarkoitettu käytettäviksi sukkulaliikenteessä yksityisautojen ja kuorma-autojen sekä niiden kuljettajien ja matkustajien kuljetukseen tarkoitetuissa junissa. Näihin kalustoyksiköihin, joilla kuljetetaan maantieajoneuvojen kuljettajia ja matkustajia ja jotka on yhdistetty maantieajoneuvojen sukkulaliikennepalveluissa käytettäviin juniin, olisi sovellettava muita tämän asetuksen kalustoyksiköitä koskevia säännöksiä. YTE:n soveltamisalaan eivät kuulu kalustoyksiköt, jotka on yhdistetty sukkulaliikenteessä käytettäviin juniin, joilla kuljettajia ja matkustajia kuljetetaan maantieajoneuvoissa.

(13) Koska yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden arviointi tai osajärjestelmien tarkistus ei edellytä uudenlaista erityispätevyyttä, ilmoitettujen laitosten osalta ei tarvita muutoksia asetuksen (EU) N:o 1302/2014 soveltamiseksi.

(14) Täytäntöönpanopäätöstä 2011/665/EU ([4]), jossa vahvistetaan hyväksyttyjen kalustoyksikkötyyppien eurooppalaista rekisteriä koskeva eritelmä, muutetaan sisällyttämällä siihen myös uusi henkilöstövaunun kalustoyksikkötyyppi.

(15) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat direktiivin (EU) 2016/797 51 artiklan 1 kohdan mukaisesti perustetun komitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetuksen (EU) N:o 1302/2014 liite tämän asetuksen liitteen I mukaisesti.

([4]) Komission täytäntöönpanopäätös 2011/665/EU, annettu 4 päivänä lokakuuta 2011, hyväksyttyjen raideliikenteen kalustoyksikkötyyppien eurooppalaisesta rekisteristä (EUVL L 264, 8.10.2011, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

2 artikla

Muutetaan täytäntöönpanopäätöksen 2011/665/EU liite tämän asetuksen liitteen II mukaisesti.

3 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 4 päivänä huhtikuuta 2025.

Komission puolesta
Puheenjohtaja
Ursula VON DER LEYEN

LIITE I

Muutetaan asetuksen (EU) N:o 1302/2014 liite seuraavasti:

1) Kohdassa 2.2.2 ”Liikkuva kalusto”, lisätään A alakohdan 3 alakohdan loppuun seuraava alakohta:

”Henkilöstövaunu on yksikkö, jolla voidaan kuljettaa henkilöitä mutta jota ei ole tarkoitettu käytettäväksi henkilöliikenteessä.”.

2) Kohdassa 2.3.1 ”Liikkuvan kaluston tyypit”, lisätään A alakohdan 3 alakohdan loppuun seuraava alakohta:

”Henkilöstöä (muita kuin matkustajia) kuljettavat kalustoyksiköt, jotka ovat mukana junassa, joka ei harjoita henkilöliikennettä:

tähän tyyppiin kuuluvat ei-vetävät kalustoyksiköt, jotka eivät ole yleisessä käytössä ja joita käytetään pääasiassa henkilöstön (esim. saattavan sotilashenkilöstön, palomiesten ja rataverkon haltijan tai rautatieyrityksen henkilöstön) kuljettamiseen ja jotka on tarkoitettu kytkettäviksi juniin, jotka eivät tyypillisesti ole yleisessä käytössä ja joita ei ole tarkoitettu matkustajien kuljettamiseen; ne kuuluvat tämän YTE:n soveltamisalaan henkilöstövaunuina, ja niille voidaan myöntää 7.1.1.6 kohdassa vahvistettujen edellytysten mukaisesti markkinoillesaattamislupa, jota ei ole rajoitettu tiettyyn käyttöalueeseen.”.

3) Kohdassa 4.2.12.2, lisätään 27 alakohdan jälkeen uusi 28 alakohta seuraavasti:

”28) Niiden yksikköjen osalta, joihin sovelletaan 7.1.1.6 kohdassa määriteltyjä edellytyksiä, on ilmoitettava, onko yksikkö 7.1.1.6.1 kohdan 13, 15, 26 ja 27 alakohdan vaatimusten mukainen vai ei.”.

4) Lisätään 7.1.1.5.2 kohdan jälkeen uusi 7.1.1.6 kohta seuraavasti:

”7.1.1.6 Edellytykset kalustoyksikön tyyppihyväksynnän ja/tai markkinoillesaattamisluvan saamiselle sellaisille henkilöstövaunuille, joita ei ole rajoitettu tiettyyn käyttöalueeseen

1) Kohtaa 7.1.1.6 sovelletaan 2.2.2 kohdan A alakohdan 3 alakohdassa määriteltyihin henkilöstövaunuihin 2.3.1 kohdan A alakohdan 3 alakohdassa määritellyin edellytyksin.

2) Edellytykset, jotka koskevat kalustoyksikön tyyppihyväksyntää ja/tai markkinoillesaattamislupaa, jota ei ole rajoitettu tiettyyn käyttöalueeseen, määritellään 7.1.1.6.1, 7.1.1.6.2 ja 7.1.1.6.3 kohdassa lisävaatimuksina, jotka on täytettävä liikkuvan kaluston osajärjestelmän EY-tarkastuksessa. Näiden edellytysten on katsottava täydentävän tässä YTE:ssä määriteltyjä vaatimuksia, ja ne on täytettävä kokonaisuudessaan.

3) Edellä olevaa 7.1.1.5 kohtaa ei sovelleta.

4) Asetuksen (EU) N:o 1304/2014 soveltaminen rajoittuu seisontamelua ja ohiajomelua koskeviin vaatimuksiin, joita on arvioitava asetuksen (EU) N:o 1304/2014 liitteessä olevan 4.2.1 kohdan taulukossa 2 esitettyjen dieselmoottorijuniin sovellettavien raja-arvojen perusteella.

5) Jäljempänä 7.1.1.6.1 kohdassa määritettyjen edellytysten noudattaminen on pakollista.

6) Jäljempänä 7.1.1.6.2 kohdassa määritettyjen edellytysten noudattaminen on vapaaehtoista ja tulee pakolliseksi vain, jos henkilöstövaunu on tarkoitettu yleiskäyttöön.

7) Jäljempänä 7.1.1.6.3 kohdassa määritettyjen edellytysten noudattaminen on vapaaehtoista ja tulee pakolliseksi vain, jos yleiskäytössä oleva henkilöstövaunu on tarkoitettu kytkettäväksi osaksi matkustajajunaa.

7.1.1.6.1 Ennalta määriteltyjä kokoonpanoja varten tarkoitettuihin henkilöstövaunuihin sovellettavat edellytykset

1) Kalustoyksikön on vastattava (tässä YTE:ssä määriteltyä) yksikköä, joka koostuu ainoastaan sellaisesta liikkuvan kaluston osajärjestelmästä, johon ei ole asennettu junan ohjaus-, hallinta- ja merkinantojärjestelmää.

2) Yksiköllä ei ole vetokykyä.

3) Yksikkö on suunniteltava toimimaan ainakin yhdellä seuraavista raideleveyksistä:

a) 1 435 mm,

b) 1 668 mm,

c) 1 520 mm, 1 524 mm ja 1 600 mm. Jos sovelletaan 7 luvussa tarkoitettuja erityistapauksia tai lisäyksessä I lueteltuja avoimia kohtia vastaavia kansallisia sääntöjä, joita ei ole lueteltu 7.1.1.6.1 kohdassa, yksiköt jätetään tiettyyn käyttöalueeseen rajoittamattoman hyväksynnän tai luvan käytön ulkopuolelle.

4) Yksikön on oltava liikkuvan kaluston luokan P-I lisäksi luokan F-I mukainen kaikissa pitkittäissuuntaisissa kuormitustapauksissa lisäyksen J-1 luettelokohdassa [1] tarkoitetun eritelmän mukaisesti. Lisäksi turvallinen kulku pitkittäissuuntaisten puristusvoimien vaikuttaessa on varmistettava lisäyksen J-1 luettelokohdassa [75] tarkoitetun eritelmän mukaisesti.

5) Yksikkö on varustettava taotuilla ja valssatuilla pyörillä, jotka on arvioitu 6.1.3.1 kohdan mukaisesti.

6) Yksikkö on varustettava pyörillä, joiden halkaisija on vähintään 760 mm.

7) Yksikön on oltava yhteensopiva seuraavien kiskon kaltevuuksien kanssa: 1/20, 1/30 ja 1/40. Yhteensopimattomuus yhden tai useamman kiskon kaltevuuden kanssa sulkee kyseiset verkot käyttöalueen ulkopuolelle.

8) Yksikön on ilmoitettava olevan jonkin seuraavan vertailuprofiilin mukainen: G1, GA, GB, GC tai DE3, mukaan lukien alaosaa varten käytettävät vertailuprofiilit GI1, GI2 tai GI3.

9) Yksikön suurin akselipaino saa olla 22,5 tonnia.

10) Yksikön enimmäisnopeus saa olla enintään 140 km/h.

11) Yksikön on kuuluttava vähintään 4.1.4 kohdassa tarkoitettuun luokkaan A.

12) Yksikössä on oltava kaikille sen mukana kulkeville henkilöille pelastautumisvälineet, jotka täyttävät asetuksen (EU) N:o 1303/2014 4.7.1 kohdan vaatimukset.

13) Yksikön ei tarvitse olla varustettu 4.2.5.2 kohdan mukaisella kuulutusjärjestelmällä. Tällöin on otettava käyttöön toiminnalliset välineet viestinnän varmistamiseksi. Kohdassa 4.2.12.2 kuvattuihin teknisiin asiakirjoihin on kirjattava, noudatetaanko 4.2.5.2 kohtaa.

14) Yksikön on oltava 4.2.5.3 kohdan mukainen seuraavia kohtia lukuun ottamatta:

— 4.2.5.3.2 kohdan 3–5 alakohtaa ei sovelleta.

— 4.2.5.3.3 kohdan 1 alakohtaa ei sovelleta.

— 4.2.5.3. 3 kohdan 2 alakohtaa sovelletaan, jos yksikkö on kytketty matkustajan tekemän hälytyksen aktivointisignaalin kanssa yhteensopivaan veturiin. Jos yksikköä ei ole suoraan kytketty veturiin, hätäjarru käynnistyy automaattisesti, kun hälytys tehdään.

— 4.2.5.3.4 kohtaa ei sovelleta.

— 4.2.5.3.5 kohtaa ei sovelleta.

— 4.2.5.3.6 kohtaa ei sovelleta. Sen sijaan, jos matkustajille tarkoitettu hälytysjärjestelmä ei ole toiminnassa joko henkilökunnan tarkoituksella suljettua sen tai teknisen vian seurauksena, tieto siitä on toimitettava pysyvästi yksikössä kuljetettavalle henkilöstölle.

15) Yksikön ei tarvitse olla varustettu 4.2.5.4 kohdan mukaisilla matkustajille tarkoitetuilla viestintävälineillä. Tällöin on otettava käyttöön toiminnalliset välineet viestinnän varmistamiseksi. Kohdassa 4.2.12.2 kuvattuihin teknisiin asiakirjoihin on kirjattava, noudatetaanko 4.2.5.4 kohtaa.

16) Yksikön on oltava 4.2.5.5 kohdan mukainen seuraavia kohtia lukuun ottamatta:

— 4.2.5.5.2 kohdan 6 alakohdan olisi kuuluttava seuraavasti: ”Tässä kohdassa ’junamiehistö’ tarkoittaa junassa olevaa työntekijää tai junassa kuljetettavan henkilöstön jäsentä, joka vastaa ovijärjestelmään liittyvistä tarkastuksista.”

— 4.2.5.5.7 kohtaa ei sovelleta.

— 4.2.5.5.9 kohdan 1 alakohtaa sovelletaan ilman laitteen nopeusrajoitusta. Laite on aina toimintakykyinen.

17) Jos yksikkö on varustettu laipan voitelulaitteilla, ne on voitava kytkeä päälle tai pois päältä lisäyksen J-2 luettelokohdassa [A] tarkoitetun eritelmän mukaisesti.

18) Jos yksikkö on varustettu pyörrevirtakiskojarrulla, se on voitava kytkeä päälle tai pois päältä lisäyksen J-2 luettelokohdassa [A] tarkoitetun eritelmän mukaisesti.

19) Jos yksikkö on varustettu magneettisella kiskojarrulla, se on voitava kytkeä päälle tai pois päältä lisäyksen J-2 luettelokohdassa [A] tarkoitetun eritelmän mukaisesti.

20) EN-UIC-jarrujärjestelmällä varustetut yksiköt on testattava lisäyksen J-1 luettelokohdassa [71] tarkoitetun eritelmän mukaisesti.

21) Yksikön on oltava lisäyksen J-2 luettelokohdassa [A] tarkoitetun eritelmän mukainen.

22) Yksikön ominaisuuksien on oltava lisäyksen J-2 luettelokohdassa [F] tarkoitetun eritelmän mukaiset.

23) Yksiköiden ja viestintäprotokollien väliset sähköiset liitännät on kuvattava 4.2.12.2 kohdan 3a alakohdassa kuvatuissa yleisissä asiakirjoissa viittaamalla sovellettuihin standardeihin tai muihin normatiivisiin asiakirjoihin.

24) Junan kokoonpanon on lievennettävä riskiä, että junan sähköiset laitteet häiritsevät ratalaitteiden junanilmaisinjärjestelmiä. Jos vaunun ja veturin välillä on sähköliitäntä, oletuksena vaatimustenmukaisuudesta pidetään sitä, että junassa käytetään enintään kahta tällaista yksikköä, joiden voimanlähteenä on enintään yksi veturi, jos junan muussa kokoonpanossa ei ole sähkövirtaa.

25) Viestintäverkkojen on oltava lisäyksen J-1 luettelokohdassa [53] tarkoitetun eritelmän mukaisia.

26) Sellaisten yksiköiden osalta, jotka on suunniteltu käytettäväksi 1 435 mm:n raideleveydellä, on otettava huomioon myös seuraavat erityistapaukset:

a) Kohdassa 4.2.12.2 kuvattuihin teknisiin asiakirjoihin on kirjattava, noudatetaanko 7.3.2.3 kohdassa asetettuja vaatimuksia, jotka koskevat akselilaakerin kunnon tarkkailua radanvarressa olevilla laitteilla. Vaatimusten noudattamatta jättäminen sulkee Ranskan ja/tai Ruotsin pois käyttöalueelta.

b) Sellaisten yksiköiden, jotka on tarkoitettu käytettäviksi Saksassa rataosilla, joiden jyrkkyys on yli 40 ‰, osalta 4.2.12.2 kohdassa kuvattuihin teknisiin asiakirjoihin on kirjattava, noudatetaanko lisäyksen J-2 luettelokohdassa [D] tarkoitetun asiakirjan vaatimuksia. Vaatimusten noudattamatta jättäminen ei estä yksikön pääsyä kansalliseen verkkoon.

c) Sellaisten yksiköiden osalta, jotka on niiden turvallisen käytön varmistamiseksi tarkoitettu käytettäviksi Itävallassa tietyillä rataosilla, jotka on määritelty lisäyksen J-2 luettelokohdassa [G], jarrujen lämpökapasiteetti on tarkistettava seuraavalla vertailutapauksella: Etelä-Tauern-kriteerit: lasku, jonka pituuskaltevuus on 28 ‰ 25 km matkalla, ja suurin nopeus 100/110 km/h. Vaatimusten noudattamatta jättäminen ei estä yksikön pääsyä kansalliseen verkkoon, mutta rajoittaa pääsyä näille määritellyille rataosille.

d) Itävallassa käytettäviksi tarkoitettujen yksiköiden osalta pyörän ja kiskon kosketuksen geometriaa koskevan vaatimuksen todentamisessa on 4.2.3.4.3 kohdan lisäksi otettava huomioon seuraavat verkkojen ominaisuudet:

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

Kohdassa 4.2.12.2 kuvattuihin teknisiin asiakirjoihin on kirjattava, noudatetaanko vaatimusta. Vaatimusten noudattamatta jättäminen johtaa ajoneuvon nopeuden rajoittamiseen.

e) Saksassa käytettäviksi tarkoitettujen yksiköiden osalta pyörän ja kiskon kosketuksen geometriaa koskevan vaatimuksen todentamisessa on 4.2.3.4.3 kohdan lisäksi otettava huomioon seuraavat verkkojen ominaisuudet:

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

Kohdassa 4.2.12.2 kuvattuihin teknisiin asiakirjoihin on kirjattava, noudatetaanko vaatimusta. Vaatimusten noudattamatta jättäminen johtaa ajoneuvon nopeuden rajoittamiseen.

f) Itävallassa käytettäviksi tarkoitettujen yksiköiden turvallinen kulku radalla, jonka kaarteiden säde on alle 250 m, on tarkastettava lisäyksen J-1 luettelokohdassa [9] tarkoitetun eritelmän mukaisesti. Kohdassa 4.2.12.2 kuvattuihin teknisiin asiakirjoihin on kirjattava, noudatetaanko vaatimusta. Vaatimusten noudattamatta jättäminen rajoittaa pääsyä lisäyksen J-2 luettelokohdassa [G] mainitussa asiakirjassa määritellyille reiteille.

27) Sellaisten yksiköiden osalta, jotka on suunniteltu käytettäviksi 1 668 mm:n raideleveydellä, 7.3.2.5 ja 7.3.2.6 kohdan noudattaminen on pakollista ja seuraavat erityistapaukset on otettava huomioon:

a) Kohdassa 4.2.12.2 kuvattuihin teknisiin asiakirjoihin on kirjattava, noudatetaanko 7.3.2.5a kohdassa määriteltyä 1 668 mm:n raideleveydellä käytettäväksi suunniteltua teliä koskevaa erityistapausta. Vaatimusten noudattamatta jättäminen sulkee Espanjan 1 668 mm:n raideleveyden verkoston pois käyttöalueelta.

28) Minkä tahansa 7.4 kohdassa määritellyn erityisen ympäristöolosuhteen noudattamatta jättäminen johtaa käyttörajoituksiin siinä verkossa, jolle erityinen olosuhde on määritelty, mutta ei kyseisen verkon sulkemiseen pois käyttöalueelta.

29) Yksikkö on merkittävä lisäyksen J-1 luettelokohdassa [5] tarkoitetun eritelmän mukaisesti.

30) Henkilöstövaunuissa palonilmaisimen on käynnistettävä kovaääninen ja silmin havaittava hälytys koko vaunussa. Merkkiäänen voimakkuuden on riitettävä herättämään kuljetettava henkilöstö. Signaalin on oltava selvästi nähtävissä ja kuultavissa alueella, jota se on suunniteltu varoittamaan.

7.1.1.6.2 Yleiskäyttöön tarkoitettuihin henkilöstövaunuihin sovellettavat valinnaiset lisäedellytykset

1) Näitä edellytyksiä sovelletaan 7.1.1.6.1 kohdan lisäksi.

2) Seuraavien 2–10 alakohdassa esitettyjen edellytysten noudattaminen on vapaaehtoista, ja niiden tarkoituksena on helpottaa sellaisten yksiköiden, joita on tarkoitus käyttää junakokoonpanoissa, joita ei ole määritelty suunnitteluvaiheessa, eli yleiskäyttöön tarkoitettujen yksiköiden, vaihtoa. Näiden säännösten noudattaminen ei varmista yksiköiden keskinäistä täydellistä vaihdettavuutta eikä vapauta rautatieyritystä velvollisuuksista, jotka liittyvät kyseisten yksiköiden käyttöön 6.2.7 kohdassa määritellyssä junakokoonpanossa. Jos hakija valitsee tämän vaihtoehdon, ilmoitetun laitoksen on arvioitava vaatimustenmukaisuus EY-tarkastusmenettelyn mukaisesti. Tästä on ilmoitettava todistuksessa ja teknisissä asiakirjoissa.

3) Yksikkö on varustettava käsikäyttöisellä kytkinjärjestelmällä 4.2.2.2.3 kohdan b alakohdan ja 5.3.2 kohdan mukaisesti.

4) Yksikkö on varustettava EN-UIC-jarrujärjestelmällä lisäyksen J-1 luettelokohdassa [12] tai luettelokohdassa [70] mainitussa eritelmässä määritellyllä tavalla. Jarrujärjestelmä on testattava lisäyksen J-1 luettelokohdassa [71] tarkoitetun eritelmän mukaisesti.

5) Yksikön on täytettävä tämän YTE:n vaatimukset ainakin lämpötila-alueella T1 (–25 °C – +40 °C, nimellinen) 4.2.6.1 kohdan ja lisäyksen J-1 luettelokohdassa [18] tarkoitetun eritelmän mukaisesti.

6) Edellä 4.2.7.1 kohdassa tarkoitetut loppuopastinvalot on toteutettava käyttämällä kiinteitä loppuopastinvaloja.

7) Jos yksikköön kuuluu ylikulku, ylikulun on oltava lisäyksen J-1 luettelokohdassa [54] tarkoitetun eritelmän mukainen.

8) Yksinapaisen virransyötön on oltava 4.2.11.6 kohdan 2 alakohdan mukainen.

9) Signaalinsiirron yksiköiden välillä mahdollistavan fyysisen liitännän on taattava, että ainakin yhden linjan kaapeli ja pistoke ovat yhteensopivat lisäyksen J-1 luettelokohdassa [61] tarkoitetussa eritelmässä olevassa kuvassa 2 määritellyn 18-johtimisen kaapelin kanssa.

10) Edellä 4.2.5.5.3 kohdassa määritetyn ovien ohjauslaitteen on oltava lisäyksen J-1 luettelokohdassa [17] kuvattujen eritelmien mukainen.

7.1.1.6.3 Matkustajajuniin kytkettäviksi tarkoitettuihin henkilöstövaunuihin sovellettavat edellytykset

1) Näitä ehtoja sovelletaan 7.1.1.6.1 ja 7.1.1.6.2 kohdan lisäksi yksiköihin, jotka voidaan tyhjinä kytkeä matkustajajunaan.

2) Oletuksena vaatimustenmukaisuudesta pidetään junan kokoonpanoa, jossa henkilöstövaunu on kytketty junan loppupäähän eikä siinä ole sähkövirtaa.

3) Yksikön on kuuluttava luokkaan A tai luokkaan B. Luokan B yksiköt on varustettava 4.2.10.3.4 kohdan 3 alakohdan mukaisilla, koko vaunun poikkileikkauksen suuruisilla osastoivilla paloseinillä.”.

5) 7.3.2.3 kohdassa, Ruotsia koskevan erityistapauksen osalta, taulukko 19 muutetaan seuraavasti:

”Taulukko 19

Kohde- ja sulkualueet Ruotsissa käytettäviä yksiköitä varten

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

6) Muutetaan lisäyksessä J oleva taulukko J-1 seuraavasti:

”[1]	**EN 12663–1:2010+A1:2014** **Kiskoliikenne – Kalustoyksikön korin rakennevaatimukset – Osa 1: Veturit ja henkilöliikenteen liikkuva kalusto (ja vaihtoehtoinen menetelmä tavaravaunujen osalta)**		
[1.9]	Rakenteen lujuus	7.1.1.6.1 kohdan 4 alakohta	5.2
[5]	**EN 15877–2:2013** **Kiskoliikenne – Kalustoyksikköjen merkinnät – Osa 2: Vaunujen, veturin voimanlähteiden, vetureiden ja ratakoneiden ulkoiset merkinnät**		
[5.2]	Yleiskäyttöön tarkoitetut vaunut Ennalta määriteltyjä kokoonpanoja varten tarkoitetut henkilöstövaunut	7.1.1.5.1 kohdan 23 alakohta 7.1.1.6.1 kohdan 29 alakohta	4.4

[9]	**EN 14363:2016+A2:2022** **Kiskoliikenne – Kalustoyksiköiden kulkuominaisuuksien simulointi ja hyväksymistestaus liikkeessä ja liikkumattomana**		
[9.12]	Dynaamiset kulkuominaisuudet kaarteissa, joiden säde on alle 250 m	7.1.1.6.1 kohdan 26 alakohdan f alakohta	4, 5, 7
[12]	**EN 14198:2016+A1:2018+A2:2021** **Kiskoliikenne – Jarrutus – Veturin vetämien junien jarrujärjestelmän vaatimukset**		
[12.2]	Yleiskäyttöön tarkoitetut vaunut Yleiskäyttöön tarkoitetut henkilöstövaunut	7.1.1.5.2 kohdan 3 alakohta 7.1.1.6.2 kohdan 4 alakohta	5.3.2.6, 5.4
[17]	**EN 14752:2019+A1:2021** **Kiskoliikenne – Liikkuvan kaluston ovijärjestelmät**		
[17.4]	Yleiskäyttöön tarkoitetut vaunut – Ovien ohjauslaite Yleiskäyttöön tarkoitetut henkilöstövaunut – Ovien ohjauslaite	7.1.1.5.2 kohdan 9 alakohta 7.1.1.6.2 kohdan 10 alakohta	5.1.1, 5.1.2, 5.1.5, 5.1.6
[18]	**EN 50125–1:2014** **Kiskoliikenne – Laitteiden ympäristövaatimukset – Osa 1: Liikkuva kalusto ja veturilaitteistot**		
[18.3]	Ympäristöolot – Lämpötila	7.1.1.5.2 kohdan 4 alakohta 7.1.1.6.2 kohdan 5 alakohta	4.3
[54]	**EN 16286–1:2013** **Kiskoliikenne – Kalustoyksiköiden väliset ylikulkujärjestelmät – Osa 1: Pääsovellukset**		
[54.1]	Ylikulut – Laipan liitäntä	7.1.1.5.2 kohdan 6 alakohta 7.1.1.6.2 kohdan 7 alakohta	Liitteet A ja B
[53]	**IEC 61375–1:2012** **Sähköratalaitteet – Junaviestintäverkko (TCN) – Osa 1: Yleinen arkkitehtuuri**		
[53.1]	Viestintäverkot	7.1.1.5.1 kohdan 18 alakohta 7.1.1.6.1 kohdan 25 alakohta	5, 6
[61]	**IRS UIC 50558:2017** **Kiskoliikenne – Liikkuva kalusto – Kauko-ohjauksen ja datakaapeleiden liitännät – Tekniset vakio-ominaisuudet**		
[61.1]	Signaalinsiirron fyysinen liitäntä yksiköiden välillä	7.1.1.5.2 kohdan 8 alakohta 7.1.1.6.2 kohdan 9 alakohta	7.1.1

[70]	**UIC 541–6:2010–10** **Jarrut – Sähköpneumaattinen jarru ja matkustajan tekemän hälytyksen signaali kalustoyksiköille, joita käytetään kuljetuskalustossa**		
[70.1]	Yleiskäyttöön tarkoitetut vaunut Yleiskäyttöön tarkoitetut henkilöstövaunut	7.1.1.5.2 kohdan 3 alakohta 7.1.1.6.2 kohdan 4 alakohta	3, 7
[71]	**EN 17065:2018** **Kiskoliikenne – Jarrutus – Matkustajavaunujen testausmenettely**		
[71.1]	Ennalta määriteltyjä kokoonpanoja varten tarkoitetut vaunut Ennalta määriteltyjä kokoonpanoja varten tarkoitetut henkilöstövaunut Yleiskäyttöön tarkoitetut henkilöstövaunut	7.1.1.5.1 kohdan 13 alakohta 7.1.1.6.1 kohdan 20 alakohta 7.1.1.6.2 kohdan 4 alakohta	5, 6
[75]	**EN 15839:2024** **Kiskoliikenne – Kalustoyksiköiden kulkuominaisuuksien simulointi ja hyväksymistestaus – Kulkuturvallisuus pitkittäissuuntaisten puristusvoimien vaikuttaessa**		
[75.1]	Turvallisen kulun varmistaminen pitkittäissuuntaisten puristusvoimien vaikuttaessa	7.1.1.6.1 kohdan 4 alakohta	Kaikki”

7) Muutetaan lisäyksessä J oleva taulukko J-2 seuraavasti:

”[A]	**ERA/ERTMS/033281 – Versio 5.0** **Radanvarren ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmien ja muiden osajärjestelmien välinen liitäntä** **Ohjausta, hallintaa ja merkinantoa koskeva YTE, lisäys A, taulukko A.2, luettelokohta [77]**		
Yksilöllisen luvan myöntämisen edellytykset			7.1.1,5
Ennalta määriteltyjä kokoonpanoja varten tarkoitettuihin henkilöstövaunuihin sovellettavat edellytykset			7.1.1.6
[A.22]	Laipan voitelulaitteilla varustettu yksikkö	7.1.1.5 kohdan 10 alakohta 7.1.1.6.1 kohdan 17 alakohta	3.1.5
[A.23]	Pyörrevirtakiskojarrulla varustettu yksikkö	7.1.1.5.1 kohdan 11 alakohta 7.1.1.6.1 kohdan 18 alakohta	3.2.3
[A.24]	Magneettisella kiskojarrulla varustettu yksikkö	7.1.1.5.1 kohdan 12 alakohta 7.1.1.6.1 kohdan 19 alakohta	3.2.3
[A.25]	Yksikön suunnittelu	7.1.1.5.1 kohdan 15 alakohta 7.1.1.6.1 kohdan 21 alakohta	3.1
[D.1]	Yksiköt, jotka on tarkoitettu käytettäviksi Saksassa rataosilla, joiden jyrkkyys on yli 40 ‰	7.1.1.5.1 kohdan 20 alakohdan f alakohta 7.1.1.6.1 kohdan 26 alakohdan b alakohta	Asiaa koskeva kohta

[F]	**Henkilöstövaunuja koskevat vaatimukset, joilla varmistetaan yhteensopivuus junanilmaisinjärjestelmien kanssa ERA/TD/2025–01/PECA v1.0**		
[F.1]	Henkilöstövaunujen yhteensopivuus junanilmaisinjärjestelmien kanssa	7.1.1.6.1 kohdan 22 alakohta	Kaikki
[G]	**Anforderungskatalog Triebfahrzeuge, Triebzüge und Reisezugwagen ÖBB-INFRA RW 50.02.01 (versio 27.6.2024)**		
[G.1]	Jarrujen lämpökapasiteetti	7.1.1.6.1 kohdan 26 alakohdan c alakohta	6.1.3
[G.2]	Kulkuturvallisuus kaarteessa, jonka säde on alle 250 m	7.1.1.6.1 kohdan 26 alakohdan f alakohta	Lisäys 6”

LIITE II

Päätöksen 2011/665/EU liitteessä III olevassa taulukossa, sarakkeessa ”Ryhmä” oleva toinen ryhmä ”Vedettävät matkustajavaunut” korvataan ilmaisulla ”Vedettävät kalustoyksiköt” ja sarakkeessa ”Alaryhmä” tunnuksen 32 kohdalla oleva ilmaisu ”Varattu” korvataan ilmaisulla ”Henkilöstövaunu”.