A BIZOTTSÁG (EU) 2025/675 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2025. április 4.)

az Európai Unió vasúti rendszerének „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló 1302/2014/EU rendelet és az engedélyezett vasútijármű-típusok európai nyilvántartásáról szóló 2011/665/EU végrehajtási határozat módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvre ([1]) és különösen annak 5. cikke (11) bekezdésére,

mivel:

(1) Az 1302/2014/EU bizottsági rendelet ([2]) meghatározza az Európai Unió vasúti rendszerének „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokat.

(2) Az (EU) 2017/1474 felhatalmazáson alapuló bizottsági határozat ([3]) konkrét célkitűzéseket határoz meg, amelyeket be kell építeni az átjárhatósági műszaki előírásokba. A határozat 4. cikkének (5) bekezdése értelmében az 1302/2014/EU rendeletnek figyelembe kell vennie a mobil alrendszerek forgalombahozatali eljárását érintő változásokat, ideértve az engedélyezett járművek első használatát megelőző ellenőrzéseket is.

(3) mivel támogatni kell a védelmi vonatkozású szállítás olyan hálózatokon keresztül történő lebonyolítását, amelyek különböző műszaki előírások tárgyát képezik, a vasúti ágazat és a vasútipar felkérte a Bizottságot, hogy egyszerűsítse a vasúti járművek a tekintetben történő engedélyezését, hogy felszerelést szállító vonatokat kísérő személyzetet (pl. védelmi vonatkozású felszerelést kísérő katonai személyzetet, tűzoltókat, a pályahálózat-működtető vagy a vasúti társaság személyzetét) tudjanak szállítani. A szakértőkkel folytatott eszmecsere során a Bizottság számára bebizonyosodott, hogy a szóban forgó módosítás alkalmazási körét több felhasználási esetre is ki kell terjeszteni.

(4) Az átjárhatósági műszaki előírások (ÁME-k) hatályos kerete lehetővé teszi az ilyen járművek engedélyezését, és ennek részét képezi a nemzeti szabályoknak való megfelelés ellenőrzése is. Az Európai Unió Vasúti Ügynöksége (ERA) által irányított engedélyezési eljárás során azonban az Ügynökség köteles az egyes nemzeti biztonsági hatóságok értékeléseit begyűjteni, amitől a döntéshozatal nagyon összetetté, bizonytalanná és hosszadalmassá válik.

(5) Az 1302/2014/EU rendelet ugyan meghatározza a jármű-engedélyezési eljárásra vonatkozó követelményeket, és az európai vasúti hálózat kölcsönös átjárhatóságát is elő kívánja mozdítani, de jelenleg a mozdonyokra és személyszállító vasúti járművekre vonatkozó ÁME hatályán belül nem terjed ki azokra a járművekre, amelyek rendeltetésük szerint nem személyszállító járművek, ugyanakkor személyzet szállítására szánják őket.

([1]) HL L 138., 2016.5.26., 44. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj.

([2]) A Bizottság 1302/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszerének „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 356., 2014.12.12., 228. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([3]) A Bizottság (EU) 2017/1474 felhatalmazáson alapuló határozata (2017. június 8.) az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az átjárhatósági műszaki előírások kidolgozásával, elfogadásával és felülvizsgálatával kapcsolatos konkrét célkitűzések tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 210., 2017.8.15., 5. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_del/2017/1474/oj).

(6) Az egyedi engedélyekre vonatkozó közös követelmények meghatározásával egyszerűbb lesz azon járművek engedélyeztetési eljárása, amelyeket a teljes uniós hálózaton terveznek üzemeltetni. Emellett a nemzeti szabályok által előírt engedélyezés előtti ellenőrzések, vizsgálatok és tanúsítás jelentette adminisztratív terhet az ahhoz szükséges minimális szintre korlátozza, hogy a még nem harmonizált hálózatokkal való kompatibilitás biztosított legyen. E koncepció alapján a vasúti társaságok nagyobb rugalmasságot élvezhetnek a járművek használata tekintetében, de kötelesek elvégezni az útvonal-kompatibilitás ellenőrzését.

(7) Ezért meg kell határozni azon nem személyszállító járművek egyedi engedélyezésére vonatkozó műszaki előírásokat, amelyeket személyzet – például katonai személyzet, vasúti személyzet vagy tűzoltók – szállítására szánnak.

(8) Annak érdekében, hogy az egész Unióban gyorsan engedélyezni lehessen a személyzeti kocsik forgalomba hozatalát, az ezekre vonatkozó egyedi követelményeket ki kell igazítani annak tükrözése érdekében, hogy ezeket az egységeket tehervonatokon belül tervezik üzemeltetni, és a nyilvánosság számára nem lesznek hozzáférhetők.

(9) Ezenkívül a hőnfutásjelzőkre vonatkozó svéd különleges eset hatálya szűkült, ami bővíti az uniós szintű közös követelmények alkalmazási körét, és ezáltal előnyös a jármű-engedélyezési eljárás szempontjából.

(10) Annak elkerülése érdekében, hogy nemzeti szabályok alkalmazására legyen szükség, valamint a személyzeti kocsik egyedi engedélyezésének lehetővé tétele céljából korlátozott körű követelményeket kell meghatározni, különösen a legnagyobb tengelyterhelés és a legnagyobb sebesség tekintetében. Ha elektromos összeköttetés van a kocsi és a mozdony között, a berendezés vonatérzékelő rendszereket zavaró jellemzőire tekintettel különleges korlátozást kell kialakítani. Annak biztosítása érdekében, hogy a személyzeti kocsi ne zavarja a pálya menti vonatérzékelő rendszereket, az előírásokat ERA műszaki dokumentáció formájában kell megadni. Ezeket úgy kell meghatározni, hogy a személyzeti kocsik számára a nemzeti szabályok alkalmazása nélkül lehessen egyedi engedélyt adni.

(11) Az 1302/2014/EU rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.

(12) Nem tartoznak ide azok a járművek, amelyeket magángépjárművek és tehergépkocsik, valamint vezetőik és utasaik szállítására szolgáló transzferszolgáltatásokat biztosító vonatokon használnak. A szóban forgó, közúti járművek szállítására szolgáló transzferszolgáltatásokat biztosító vonatokba beépített – közúti járművek vezetőit és utasait szállító – járművekre e rendelet egyéb, járművekre vonatkozó rendelkezéseinek kell vonatkozniuk. Az ÁME-k nem terjednek ki a transzferszolgáltatásokat biztosító vonatokba beépített, közúti járművek fedélzetén járművezetőket és utasokat szállító járművekre.

(13) mivel a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségének értékeléséhez, illetve az alrendszerek hitelesítéséhez nincs szükség különleges új szakértelemre, az 1302/2014/EU rendelet szerinti bejelentett szervezetek tekintetében nem kell változtatásokat eszközölni.

(14) Az engedélyezett vasútijármű-típusok nyilvántartására vonatkozó előírásokat megállapító 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozatot ([4]) úgy kell módosítani, hogy az az új „személyzeti kocsi” típusra is kiterjedjen.

(15) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2016/797 irányelv 51. cikkének (1) bekezdése szerint létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1302/2014/EU rendelet melléklete e rendelet I. mellékletének megfelelően módosul.

([4]) A Bizottság 2011/665/EU végrehajtási határozata (2011. október 4.) az engedélyezett vasútijármű-típusok európai nyilvántartásáról (HL L 264., 2011.10.8., 32. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

2. cikk

A 2011/665/EU végrehajtási határozat melléklete e rendelet II. mellékletének megfelelően módosul.

3. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2025. április 4-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

I. MELLÉKLET

Az 1302/2014/EU rendelet melléklete a következőképpen módosul:

1. A 2.2.2. pontban („Vasúti jármű”) az A) (3) pont a végén a következő szöveggel egészül ki:

„Személyzeti kocsi: olyan egység, amely személyek szállításra alkalmas, de nem személyszállításra tervezték.”

2. A 2.3.1. pontban („A vasúti járművek típusai”) az A) (3) pont a végén a következő bekezdéssel egészül ki:

„Nem személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó vonatba beépített, személyzetet szállító (nem személyszállító) járművek:

Ebbe a típusba tartoznak azok a nyilvánosság számára nem hozzáférhető nem vontatójárművek, amelyeket elsősorban személyzet (pl. katonai kísérő személyzet, tűzoltók, a pályahálózat-működtető vagy a vasúti társaság személyzete) szállítására használnak, és amelyeket jellemzően a nyilvánosság számára nem hozzáférhető és nem személyszállításra szolgáló vonatokba kívánnak beépíteni; ezek személyzeti kocsiként ezen ÁME hatálya alá tartoznak, és forgalomba hozataluk adott felhasználási területre nem korlátozva engedélyezhető a 7.1.1.6. pontban foglalt feltételek mellett.”

3. A 4.2.12.2. pontban a szöveg a (27) pont után a következő (28) ponttal egészül ki:

„(28) a 7.1.1.6. pontban meghatározott feltételeket alkalmazó egységek esetében meg kell adni az egységnek a 7.1.1.6.1. pont (13), (15), (26) és (27) pontja szerinti követelményeknek való megfelelését/meg nem felelését.”

4. A szöveg a 7.1.1.5.2. pont után a következő 7.1.1.6. ponttal egészül ki:

„7.1.1.6. A személyzeti kocsik adott felhasználási területre nem korlátozódó típusengedélyének és/vagy forgalombahozatali engedélyének beszerzésére vonatkozó feltételek

(1) A 7.1.1.6. pont a 2.2.2. (A) (3) pontban meghatározott személyzeti kocsikra vonatkozik a 2.3.1. (A) (3) pontban meghatározott feltételek mellett.

(2) Az adott felhasználási területre nem korlátozódó járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali engedély beszerzésére vonatkozó feltételeket a 7.1.1.6.1., a 7.1.1.6.2. és a 7.1.1.6.3. pont a jármű alrendszer EK-hitelesítése során figyelembe veendő kiegészítő követelményként határozza meg. Ezek a feltételek az ezen ÁME követelményeit kiegészítő követelményeknek tekintendők, amelyeknek hiánytalanul eleget kell tenni.

(3) A 7.1.1.5. pont nem alkalmazandó.

(4) Az 1304/2014/EU bizottsági rendelet alkalmazásának az állóhelyzeti zajra és az elhaladási zajra vonatkozó követelményekre kell korlátozódnia, amelyeket az 1304/2014/EU bizottsági rendelet melléklete 4.2.1. pontjának 2. táblázatában meghatározott, a dízel motorvonatokra (DMU-k) vonatkozó határértékek alapján kell értékelni.

(5) A 7.1.1.6.1. pont szerinti feltételeknek való megfelelés kötelező.

(6) A 7.1.1.6.2. pont feltételeinek való megfelelés nem kötelező, és csak abban az esetben válik kötelezővé, ha a személyzeti kocsit általános üzemre kívánják használni.

(7) A 7.1.1.6.3. pont feltételeinek való megfelelés csak abban az esetben válik kötelezővé, ha az általános üzemre használt személyzeti kocsit személyszállító vonatokba való beépítésre szánják.

7.1.1.6.1. Előre meghatározott vonat-összeállításokban használni kívánt személyzeti kocsik esetében alkalmazandó feltételek

(1) A jármű kizárólag telepített fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző rendszerrel nem rendelkező jármű alrendszerből álló (ezen ÁME-ban meghatározott) egység lehet.

(2) Az egység nem rendelkezik vontató eszközzel.

(3) Az egységet a következő nyomtávú rendszerek legalább egyikén való üzemre tervezték:

a) 1 435 mm,

b) 1 668 mm,

c) 1 520 mm, 1 524 mm és 1 600 mm. Amennyiben a 7.1.1.6.1. pontban fel nem sorolt, a 7. fejezetnek megfelelő különleges esetek vagy az I. függelékben foglalt nyitott kérdések szerinti nemzeti szabályok alkalmazandók, az egységekre nem használható fel az olyan engedély, amely nem korlátozódik egy adott felhasználási területre.

(4) Az egységnek a P-I jármű-kategória mellett az F-I kategóriának is meg kell felelnie a J-1. függelék 1. hivatkozásában említett előírásnak megfelelően minden hosszanti irányú terhelési körülmény esetén. Emellett a futásbiztonság hosszanti irányú nyomóerők hatása közben történő ellenőrzését a J-1. függelék 75. hivatkozásában említett előírással összhangban kell végezni.

(5) Az egység a 6.1.3.1. pont szerint értékelt kovácsolt és hengerelt kerekekkel rendelkezik.

(6) Az egység minimum 760 mm-nél nagyobb átmérőjű kerekekkel rendelkezik.

(7) Az egység kompatibilis a következő síndőlésekkel: 1/20, 1/30 és 1/40. Kizárja a felhasználási terület érintett hálózatán való használatot, ha az egység egy vagy több síndőléssel nem kompatibilis.

(8) Az egységet a következő referenciaprofilok egyikének megfelelőnek nyilvánították: G1, GA, GB, GC vagy DE3, beleértve a GI1, GI2 vagy GI3 hordműhöz kapcsolódó profilokat is.

(9) Az egység legnagyobb tengelyterhelése 22,5 tonna.

(10) Az egység legnagyobb sebessége legfeljebb 140 km/h.

(11) Az egységnek a 4.1.4. pontban említett kategóriák közül legalább A. kategóriájúnak kell lennie.

(12) Az egységet a fedélzeten tartózkodó valamennyi személy számára fel kell szerelni az 1303/2014/EU rendelet 4.7.1. pontjában foglalt előírásoknak megfelelő önmentő eszközökkel.

(13) Az egységet nem kötelező felszerelni a 4.2.5.2. pontban meghatározott hallható kommunikációs rendszerrel. Ebben az esetben operatív eszközöket kell rendelkezésre bocsátani a kommunikáció biztosítására. A 4.2.5.2. pontnak való megfelelést, illetve meg nem felelést fel kell tüntetni a 4.2.12.2. pontban ismertetett műszaki dokumentációban.

(14) Az egységnek meg kell felelnie a 4.2.5.3. pontnak, a következő pontok kivételével:

— A 4.2.5.3.2. (3)–4.2.5.3.2. (5) pont nem alkalmazandó.

— A 4.2.5.3.3. (1) pont nem alkalmazandó.

— A 4.2.5.3.3 (2) pont akkor alkalmazandó, ha az egység az utastéri vészjelző aktiválásának jelzését fogadni képes mozdonyhoz kapcsolódik. Abban az esetben, ha az egység nem közvetlenül a mozdonyhoz kapcsolódik, a vészfék automatikusan működésbe lép, amikor a vészjelzőt aktiválják.

— A 4.2.5.3.4. pont nem alkalmazandó.

— A 4.2.5.3.5. pont nem alkalmazandó.

— A 4.2.5.3.6. pont nem alkalmazandó. Ehelyett, ha az utastéri vészjelző rendszer nem működik, akár amiatt, hogy a személyzet szándékosan leválasztotta, akár műszaki hiba miatt, ezt a körülményt folyamatosan jelezni kell az egységben szállított személyzet számára.

(15) Az egységet nem kötelező felszerelni a 4.2.5.4. pontban meghatározott, utasok által használható kommunikációs eszközökkel. Ebben az esetben operatív eszközöket kell rendelkezésre bocsátani a kommunikáció biztosítására. A 4.2.5.4. pontnak való megfelelést, illetve meg nem felelést fel kell tüntetni a 4.2.12.2. pontban ismertetett műszaki dokumentációban.

(16) Az egységnek meg kell felelnie a 4.2.5.5. pontnak, a következő pontok kivételével:

— A 4.2.5.5.2. (6) pont helyébe a következő szöveg lép: »E pont alkalmazásában 'a vonat személyzete': a fedélzeti személyzet vagy a szállított személyzet egy tagja, akinek feladata az ajtórendszerrel kapcsolatos ellenőrzések elvégzése.«

— A 4.2.5.5.7. pont nem alkalmazandó.

— A 4.2.5.5.9. (1) pont a berendezésre vonatkozó sebességkorlátozás nélkül alkalmazandó. A berendezés mindig működőképes.

(17) A nyomkarimakenő berendezéssel felszerelt egységeknél lehetőséget kell biztosítani az említett berendezések be- és kikapcsolására a J-2. függelék A. hivatkozásában említett előírásban foglaltak szerint.

(18) Az örvényáramú sínfékkel felszerelt egységeknél lehetőséget kell biztosítani az említett sínfékek be- és kikapcsolására a J-2. függelék A. hivatkozásában említett előírásban foglaltak szerint.

(19) A mágneses sínfékkel felszerelt egységeknél lehetőséget kell biztosítani az említett sínfékek be- és kikapcsolására a J-2. függelék A. hivatkozásában említett előírásban foglaltak szerint.

(20) Az EN-UIC fékrendszerrel ellátott egységeket a J-1. függelék 71. hivatkozásában említett előírással összhangban kell vizsgálni.

(21) Az egységet a J-2. függelék A. hivatkozásában említett előírásnak megfelelően kell kialakítani.

(22) Az egység jellemzőinek meg kell felelniük a J-2. függelék F. hivatkozásában említett előírásnak.

(23) Az egységek és a kommunikációs protokollok közötti elektromos kapcsolódási pontok leírását, hivatkozással az alkalmazott szabványokra vagy egyéb normatív dokumentumokra, meg kell adni a 4.2.12.2. (3a) pontban ismertetett általános dokumentációban.

(24) A vonat-összeállítással csökkenteni kell annak kockázatát, hogy az elektromos fedélzeti berendezések zavarják a pálya menti vonatérzékelő rendszereket. Ha a kocsi és a mozdony között elektromos kapcsolat van, a legfeljebb egy mozdony által hajtott vonatban használt egységek közül legfeljebb kettő tekintetében feltételezhető a megfelelőség, amennyiben a vonat-összeállítás többi része nincs ellátva villamos energiával.

(25) A kommunikációs hálózatoknak meg kell felelniük a J-1. függelék 53. hivatkozásában említett előírásnak.

(26) Az 1 435 mm-es nyomtávú rendszereken történő üzemre tervezett egységek esetében a következő különleges eseteket is figyelembe kell venni:

a) A 7.3.2.3. pontban a tengelycsapágyak állapotának pálya menti berendezéssel történő figyelemmel kísérésére vonatkozóan meghatározott követelményeknek való megfelelést, illetve meg nem felelést fel kell tüntetni a 4.2.12.2. pontban ismertetett műszaki dokumentációban. A követelményeknek való meg nem felelés esetén Franciaország és/vagy Svédország nem lehet a felhasználási terület része.

b) A Németországban 40 ‰-nél nagyobb lejtésszögű szakaszokon történő üzemeltetésre szánt egységek esetében a J-2. függelék D. hivatkozásában említett dokumentumban meghatározott követelményeknek való megfelelést, illetve meg nem felelést fel kell tüntetni a 4.2.12.2. pontban ismertetett műszaki dokumentációban. Az említett követelményeknek való meg nem felelés nem zárja ki, hogy az egység a nemzeti hálózatot használhassa.

c) Az Ausztriában a J-2. függelék G. hivatkozásában említett dokumentumban meghatározott szakaszokon való üzemeltetésre szánt egységek esetében az említett szakaszokon való biztonságos üzemelés érdekében a fékrendszer hőkapacitását a következő referenciaeset alapján kell ellenőrizni: Tauern Süd-kritériumok: 25 km-es távolságon és 100/110 km/h-s legnagyobb sebességgel 28 % állandó lejtési szögű lejtőn. Az említett követelményeknek való meg nem felelés nem zárja ki, hogy az egység a nemzeti hálózatot használhassa, viszont korlátozza a szóban forgó szakaszokhoz való hozzáférést.

d) Az Ausztriában történő üzemeltetésre szánt egységek esetében a kerék és a sín közötti érintkezési felület geometriájára vonatkozó követelmények ellenőrzése során a 4.2.3.4.3. pontban említettek mellett a következő hálózati jellemzőket kell figyelembe venni:

[V ≤ 160 km/h: 0,7 ≤ tan γe < 0,8].

A követelményeknek való megfelelést, illetve meg nem felelést fel kell tüntetni a 4.2.12.2. pontban ismertetett műszaki dokumentációban. A követelményeknek való meg nem felelés a jármű sebességének korlátozását eredményezi.

e) A Németországban történő üzemeltetésre szánt egységek esetében a kerék és a sín közötti érintkezési felület geometriájára vonatkozó követelmények ellenőrzése során a 4.2.3.4.3. pontban említettek mellett a következő hálózati jellemzőket kell figyelembe venni:

[V ≤ 160 km/h: tan γe ≤ 0,8].

A követelményeknek való megfelelést, illetve meg nem felelést fel kell tüntetni a 4.2.12.2. pontban ismertetett műszaki dokumentációban. A követelményeknek való meg nem felelés a jármű sebességének korlátozását eredményezi.

f) Az Ausztriában történő üzemeltetésre szánt egységek esetében a 250 m-nél kisebb pályaívsugarú vágányokon a futásbiztonságot a J-1. függelék 9. hivatkozásában említett előírásnak megfelelően kell ellenőrizni. A követelményeknek való megfelelést, illetve meg nem felelést fel kell tüntetni a 4.2.12.2. pontban ismertetett műszaki dokumentációban. Az említett követelményeknek való meg nem felelés a J-2. függelék G. hivatkozásában említett dokumentumban meghatározott útvonalakhoz való hozzáférés korlátozását eredményezi.

(27) Az 1 668 mm-es nyomtávú rendszereken történő üzemre tervezett egységek esetében a 7.3.2.5. és a 7.3.2.6. pontban meghatározott követelményeknek való megfelelés kötelező, és a következő különleges eseteket kell figyelembe venni:

a) A 7.3.2.5a. pontban az 1 668 mm-es rendszereken történő üzemre tervezett forgóvázak tekintetében meghatározott különleges esetnek való megfelelést, illetve meg nem felelést fel kell tüntetni a 4.2.12.2. pontban ismertetett műszaki dokumentációban. Meg nem felelés esetén Spanyolország 1 668 mm-es nyomtávú hálózata nem lehet a felhasználási terület része.

(28) A 7.4. pontban meghatározott különleges környezeti feltételek bármelyikének való meg nem felelés a különleges feltétel által érintett hálózat használatának korlátozását vonja maga után, de nem eredményezi az adott hálózat kizárását a felhasználási területből.

(29) Az egységet a J-1. függelék 5. hivatkozásában említett előírással összhangban kell jelölni.

(30) Személyzeti kocsik esetében a tűz érzékelésének az egész kocsiban aktiválnia kell a hang- és fényjelzést. A hangjelzésnek megfelelőnek kell lennie a szállított személyzet felébresztéséhez. A jelzésnek jól láthatónak és hallhatónak kell lennie azon a területen, amelynek riasztására tervezték.

7.1.1.6.2. Az általános üzemre használni kívánt személyzeti kocsikra vonatkozó további opcionális feltételek

(1) Ezek a feltételek a 7.1.1.6.1. pontban foglaltakon felül alkalmazandók.

(2) A (2)–(10) pontban meghatározott alábbi feltételeknek való megfelelés opcionális, és a tervezési fázisban meg nem határozott vonat-összeállításokban használni kívánt, vagyis az általános műveletekre szánt egységek cseréjének megkönnyítésére irányul. E rendelkezések betartása nem biztosítja az egységek teljes helyettesíthetőségét, és nem mentesíti a vasúti társaságot ezen egységeknek a vonat-összeállításban való használatára vonatkozóan a 6.2.7. pontban meghatározott feladatai alól. Amennyiben a kérelmező ezt az opciót választja, a teljesítést egy bejelentett szervezetnek kell értékelnie az EK-hitelesítési eljárás keretében. Ezt fel kell tüntetni a tanúsítványban és a műszaki dokumentációban.

(3) Az egységet a 4.2.2.2.3. b) és 5.3.2. pontban meghatározott kézi kapcsolórendszerrel kell felszerelni.

(4) Az egységet a J-1. függelék 12. és 70. hivatkozásában említett előírásban meghatározott EN-UIC fékrendszerrel kell felszerelni. A fékrendszert a J-1. függelék 71. hivatkozásában említett előírással összhangban kell vizsgálni.

(5) Az egységnek meg kell felelnie ezen ÁME követelményeinek legalább a T1 hőmérséklet-tartományban (–25 °C és +40 °C között; névleges értékek) a 4.2.6.1. pontban és a J-1. függelék 18. hivatkozásában említett előírásban meghatározottak szerint.

(6) A 4.2.7.1. pontban előírt zárjelző lámpákat beszerelt zárjelző lámpákkal kell biztosítani.

(7) Ha az egység közlekedővel van ellátva, annak meg kell felelnie a J-1. függelék 54. hivatkozásában említett előírásnak.

(8) Az egypólusú tápvezetéknek meg kell felelnie a 4.2.11.6. (2) pontban foglaltaknak.

(9) Az egységek közötti, jeltovábbítást szolgáló fizikai kapcsolódási pontnak biztosítania kell, hogy a legalább egy vonal kábele és dugasza kompatibilis legyen a J-1. függelék 61. hivatkozásában említett előírás 2. ábráján meghatározott 18-vezetékes kábellel.

(10) A 4.2.5.5.3. pontban meghatározott ajtóvezérlő berendezésnek összhangban kell lennie a J-1. függelék 17. hivatkozásában említett előírásokkal.

7.1.1.6.3. Személyszállító vonatokba való beépítésre szánt személyzeti kocsikra vonatkozó feltételek

(1) Ezek a feltételek a 7.1.1.6.1. és a 7.1.1.6.2. pontban foglaltakon felül alkalmazandók azokra az egységekre, amelyek személyszállító vonatokba is beépíthetők abban az esetben, ha nem utazik rajtuk senki.

(2) A megfelelőség feltételezhető arról a vonat-összeállításról, amelyben a személyzeti kocsi a vonat végén található, és nincs ellátva villamos energiával.

(3) Az egységnek A vagy B kategóriájúnak kell lennie. A B kategóriájú egységeket teljes keresztmetszetű válaszfalakkal kell felszerelni a 4.2.10.3.4. (3) pontnak megfelelően.”

5. A 7.3.2.3. pontban Svédország különleges esete tekintetében a 19. táblázat a következőképpen módosul:

„19. táblázat

A Svédországban üzemeltetni kívánt egységekre vonatkozó célzóna és tiltott zóna

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

6. A J. függelékben a J-1. táblázat a következőképpen módosul:

„1.	**EN 12663-1:2010+A1:2014** **Vasúti alkalmazások – Vasúti járművek kocsiszekrényeinek szerkezeti követelményei – 1. rész: Mozdonyok és személykocsik (és a teherkocsik alternatív módszere)**		
1.9.	Szerkezeti szilárdság	7.1.1.6.1. (4)	5.2.
5.	**EN 15877-2:2013** **Vasúti alkalmazások – Vasúti járművek megjelölése – 2. rész: Külső jelölések a személykocsikon, a motorkocsikon, a mozdonyokon és a pályaépítő gépeken**		
5.2.	Általános üzemre használni kívánt vasúti kocsik Előre meghatározott összeállításban használni kívánt személyzeti kocsik	7.1.1.5.1. (23) 7.1.1.6.1. (29)	4.4.

9.	**EN 14363:2016+A2:2022** **Vasúti alkalmazások – Vizsgálatok és szimuláció a vasúti járművek futási tulajdonságainak jóváhagyási eljárásához – Menettulajdonságok vizsgálata és állóhelyi vizsgálatok**		
9.12.	Menetdinamikai viselkedés 250 m-nél kisebb pályaívsugár esetében	7.1.1.6.1.(26)(f)	4., 5., 7.
12.	**EN 14198:2016+A1:2018+A2:2021** **Vasúti alkalmazások – Fékezés – Mozdonnyal vontatott vonatszerelvény fékrendszerének követelményei**		
12.2.	Általános üzemre használni kívánt vasúti kocsik Általános üzemre használni kívánt személyzeti kocsik	7.1.1.5.2.(3) 7.1.1.6.2.(4)	5.3.2.6., 5.4.
17.	**EN 14752:2019+A1:2021** **Vasúti alkalmazások – Vasúti járművek oldalsó utasajtajai és feljárószerkezetei**		
17.4.	Általános üzemre használni kívánt vasúti kocsik – ajtóvezérlő berendezés Általános üzemre használni kívánt személyzeti kocsik – ajtóvezérlő berendezés	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** **Vasúti alkalmazások – A berendezések környezeti feltételei – 1. rész: Jármű és fedélzeti berendezések**		
18.3.	Környezeti feltételek – hőmérséklet	7.1.1.5.2.(4) 7.1.1.6.2.(5)	4.3.
54.	**EN 16286-1:2013** **Vasúti alkalmazások – Átjárók a járművek között – 1. rész: Elsődleges alkalmazások**		
54.1.	Közlekedő–nyomkarima összekötők	7.1.1.5.2.(6) 7.1.1.6.2.(7)	A. és B. melléklet
53.	**IEC 61375-1:2012** **Elektronikus vasúti berendezések – Vonatkommunikációs hálózat (TCN) – 1. rész: Általános architektúra**		
53.1.	Kommunikációs hálózatok	7.1.1.5.1.(18) 7.1.1.6.1.(25)	5., 6.
61.	**IRS UIC 50558:2017** **Vasúti alkalmazás – Jármű – Távirányítás és adatkábelek kapcsolódási pontjai – Szabványos műszaki funkciók**		
61.1.	Egységek közötti, jeltovábbítást szolgáló fizikai kapcsolódási pont	7.1.1.5.2.(8) 7.1.1.6.2.(9)	7.1.1.

70.	**UIC 541-6:2010-10** **Fékek – Vontatott járműveken használt elektro-pneumatikus fék és utas-vészjelzőberendezés**		
70.1.	Általános üzemre használni kívánt vasúti kocsik Általános üzemre használni kívánt személyzeti kocsik	7.1.1.5.2.(3) 7.1.1.6.2.(4)	3., 7.
71.	**EN 17065:2018** **Vasúti alkalmazások – Fékezés – Személyszállító kocsik vizsgálati eljárása**		
71.1.	Előre meghatározott összeállításban használni kívánt vasúti kocsik Előre meghatározott összeállításban használni kívánt személyzeti kocsik Általános üzemre használni kívánt személyzeti kocsik	7.1.1.5.1.(13) 7.1.1.6.1.(20) 7.1.1.6.2.(4)	5., 6.
75.	**EN 15839:2024** **Vasúti alkalmazások. Vizsgálatok és szimuláció a vasúti járművek futástechnikai tulajdonságainak jóváhagyásához. Menetbiztonság hosszirányú nyomóerő hatása alatt**		
75.1.	A futásbiztonság ellenőrzése hosszanti nyomóerők hatása közben	7.1.1.6.1.(4)	összes”

7. A J. függelékben a J-2. táblázat a következőképpen módosul:

„A.	**ERA/ERTMS/033281 – V 5.0** **A pálya menti ellenőrző-irányító-jelző rendszer és egyéb alrendszerek kapcsolódási pontjai** **Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME, A. függelék, A.2. táblázat, 77. hivatkozás**		
Egyedi engedély feltételei **Előre meghatározott összeállításban használni kívánt személyzeti kocsik esetében alkalmazandó feltételek**			7.1.1.5. 7.1.1.6.
A.22.	Nyomkarimakenő berendezésekkel felszerelt egység	7.1.1.5.(10) 7.1.1.6.1.(17)	3.1.5.
A.23.	Örvényáramú sínfékkel felszerelt egység	7.1.1.5.1.(11) 7.1.1.6.1.(18)	3.2.3.
A.24.	Mágneses sínfékkel felszerelt egység	7.1.1.5.1.(12) 7.1.1.6.1.(19)	3.2.3.
A.25.	Az egység konstrukciója	7.1.1.5.1.(15) 7.1.1.6.1.(21)	3.1.
D.1.	Németországban 40 ‰-nél nagyobb lejtésszögű szakaszokon történő üzemeltetésre szánt egységek	7.1.1.5.1.(20) f) 7.1.1.6.1.(26) b)	Vonatkozó pont

F.	**A személyzeti kocsikra vonatkozó, az ERA/TD/2025-01/PECA v1.0 vonatérzékelő rendszerekkel való kompatibilitást biztosító követelmények**		
F.1.	A személyzeti kocsik vonatérzékelő rendszerekkel való kompatibilitása	7.1.1.6.1.(22)	Összes
G.	**Anforderungskatalog Triebfahrzeuge, Triebzüge und Reisezugwagen ÖBB-INFRA RW 50.02.01 (2024. június 27-i változat)**		
G.1.	Termális fékkapacitás	7.1.1.6.1.(26) c)	6.1.3.
G.2.	Futásbiztonság 250 m-nél kisebb pályaívsugár esetében	7.1.1.6.1.(26) f)	6.függelék”

II. MELLÉKLET

A 2011/665/EU határozat III. mellékletében foglalt táblázatban a „Kategória” oszlopban a második kategória, „Vontatott személyszállító járművek” helyébe a „Vontatott járművek” szöveg lép, az „Alkategória” oszlopban pedig a 32-es kódhoz tartozó „Fenntartva” szó helyébe a „Személyzetszállító kocsi” szöveg lép.