REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2025/675 DELLA COMMISSIONE

del 4 aprile 2025

che modifica il regolamento (UE) n. 1302/2014 relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell'Unione europea e la decisione di esecuzione 2011/665/UE relativa al registro dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea ([1]), in particolare l'articolo 5, paragrafo 11,

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione ([2]) stabilisce le specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell'Unione europea («STI LOC&PAS»).

(2) La decisione delegata (UE) 2017/1474 della Commissione ([3]) stabilisce gli obiettivi specifici che dovrebbero essere integrati nelle specifiche tecniche di interoperabilità. A norma dell'articolo 4, paragrafo 5, della decisione il regolamento (UE) n. 1302/2014 deve tenere conto dei cambiamenti nell'ambito della procedura d'immissione sul mercato dei sottosistemi mobili, compresi i controlli da effettuare prima del primo utilizzo dei veicoli autorizzati.

(3) Data la necessità di sostenere il trasporto connesso alla difesa tra reti con specifiche tecniche diverse, il settore ferroviario e l'industria ferroviaria hanno rivolto alla Commissione una richiesta di semplificazione della procedura di autorizzazione dei veicoli ferroviari per il personale di accompagnamento dei treni che trasportano attrezzature (ad esempio personale militare che scorta attrezzature per la difesa, vigili del fuoco, personale del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria). Dal dialogo tra la Commissione e gli esperti è emersa la necessità di estendere l'ambito di applicazione di tale modifica a una categoria più ampia di casi d'uso.

(4) L'attuale quadro delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) consente l'autorizzazione di tali veicoli e comprende la verifica della conformità alle norme nazionali. La procedura di autorizzazione gestita dall'Agenzia dell'UE per le ferrovie (ERA) richiede tuttavia la raccolta di valutazioni dalle singole autorità nazionali preposte alla sicurezza, il che comporta grande complessità, incertezza e ritardi nel processo decisionale.

(5) Il regolamento (UE) n. 1302/2014 stabilisce i requisiti da soddisfare per la procedura di autorizzazione dei veicoli e promuove l'interoperabilità della rete ferroviaria europea, ma nell'ambito di applicazione della STI LOC&PAS attualmente non sono compresi i veicoli non adibiti al trasporto passeggeri destinati al trasporto di personale, ma non all'utilizzo per il servizio passeggeri.

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

([2]) Regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([3]) Decisione delegata (UE) 2017/1474 della Commissione, dell'8 giugno 2017, che integra la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda gli obiettivi specifici per l'elaborazione, l'adozione e la revisione delle specifiche tecniche di interoperabilità (GU L 210 del 15.8.2017, pag. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_del/2017/1474/oj).

(6) La definizione di requisiti comuni per autorizzazioni uniche facilita la procedura di autorizzazione dei veicoli che devono operare sull'intera rete dell'Unione. I requisiti comuni limitano l'onere per i controlli preautorizzazione, per le prove e per la certificazione richiesti dalle norme nazionali al minimo indispensabile per garantire la compatibilità della tratta con le reti non ancora armonizzate. In base a questo concetto l'impresa ferroviaria guadagna flessibilità per quanto riguarda l'uso dei veicoli ed è tenuta nel contempo a effettuare il controllo di compatibilità con la rotta.

(7) È pertanto necessario stabilire specifiche tecniche per l'autorizzazione unica dei veicoli non adibiti al trasporto passeggeri destinati al trasporto di personale quale il personale militare, ferroviario o i vigili del fuoco.

(8) Per consentire una rapida procedura di autorizzazione d'immissione sul mercato di vetture per il personale in tutta l'Unione, i requisiti specifici applicabili alle vetture per il personale dovrebbero essere adeguati in modo da tenere conto del fatto che tali unità sono progettate per operare all'interno di treni merci e non sono accessibili al pubblico.

(9) È stato inoltre ridotto l'ambito di applicazione del caso specifico Svezia relativo ai rilevatori di boccole calde, rafforzando i requisiti comuni a livello dell'UE e favorendo pertanto la procedura di autorizzazione dei veicoli.

(10) Per evitare la necessità di applicare norme nazionali e consentire un'autorizzazione unica per le vetture per il personale, è opportuno definire requisiti limitati per quanto riguarda, in particolare, il carico massimo per asse e la velocità massima. Per via delle caratteristiche delle apparecchiature che interferiscono con i sistemi di rilevamento dei treni, se è presente un collegamento elettrico tra la vettura e la locomotiva è opportuno introdurre una restrizione specifica. Per garantire che la vettura per il personale non provochi interferenze con i sistemi a terra di rilevamento dei treni, è opportuno fornire le specifiche in un documento tecnico dell'ERA. Tali specifiche sono definite in modo tale da consentire l'autorizzazione unica della vettura per il personale senza che sia necessario applicare norme nazionali.

(11) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 1302/2014.

(12) Non sono contemplati i veicoli destinati a essere utilizzati nei treni che prestano servizi di navetta per il trasporto di autovetture e autocarri privati con i rispettivi conducenti e passeggeri. Tali veicoli, che trasportano conducenti e passeggeri di veicoli stradali, integrati nei treni che effettuano servizi di navetta per i veicoli stradali dovrebbero essere soggetti ad altre disposizioni per veicoli di cui al presente regolamento. I veicoli integrati nei treni che effettuano servizi di navetta e trasportano conducenti e passeggeri a bordo di veicoli stradali non sono contemplati dalle STI.

(13) Dato che non sono necessarie nuove competenze specifiche per la valutazione della conformità dei componenti di interoperabilità o la verifica dei sottosistemi, non dovrebbero essere introdotte modifiche per quanto riguarda gli organismi notificati ai fini del regolamento (UE) n. 1302/2014.

(14) La decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione ([4]) che stabilisce le specifiche del registro dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati è modificata al fine di includere anche il nuovo tipo «vetture per il personale».

(15) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito in conformità all'articolo 51, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2016/797,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato del regolamento (UE) n. 1302/2014 è modificato conformemente all'allegato I del presente regolamento.

([4]) Decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione, del 4 ottobre 2011, relativa al registro europeo dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati (GU L 264 dell'8.10.2011, pag. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

Articolo 2

L'allegato della decisione di esecuzione 2011/665/UE è modificato conformemente all'allegato II del presente regolamento.

Articolo 3

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 4 aprile 2025

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO I

L'allegato del regolamento (UE) n. 1302/2014 è così modificato:

1) al punto 2.2.2 «Materiale rotabile», alla fine della lettera A), punto 3, è aggiunto il comma seguente:

«Una vettura per il personale è un'unità che può trasportare persone, ma non è destinata al servizio passeggeri.»;

2) al punto 2.3.1 «Tipi di materiale rotabile», alla fine della lettera A), punto 3, è aggiunto il comma seguente:

«Veicoli adibiti al trasporto di personale (non passeggeri) presenti in un treno che non effettua servizi passeggeri:

In questo tipo rientrano veicoli privi di trazione non accessibili al pubblico, utilizzati principalmente per il trasporto di personale (come personale di scorta militare, vigili del fuoco, personale del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria) e destinati a essere integrati in treni solitamente non accessibili al pubblico e non destinati al trasporto passeggeri; rientrano nell'ambito di applicazione della presente STI in quanto vetture per il personale e possono essere autorizzati all'immissione sul mercato senza limiti a una particolare area d'uso e alle condizioni di cui al punto 7.1.1.6.»;

3) al punto 4.2.12.2, dopo il punto 27), è aggiunto un nuovo punto 28):

«28) Per le unità che applicano le condizioni di cui al punto 7.1.1.6, deve essere notificata la conformità/non conformità dell'unità ai requisiti di cui al punto 7.1.1.6.1, punti 13), 15), 26) e 27).»;

4) dopo il punto 7.1.1.5.2 è aggiunto un nuovo punto 7.1.1.6:

«7.1.1.6 Condizioni per ottenere un'autorizzazione dei tipi di veicoli e/o un'autorizzazione d'immissione sul mercato di vetture per il personale non limitata a una particolare area d'uso

1) Il punto 7.1.1.6 si applica alle vetture per il personale di cui al punto 2.2.2, lettera A), punto 3), alle condizioni di cui al punto 2.3.1, lettera A), punto 3).

2) Le condizioni per ottenere un'autorizzazione dei tipi di veicoli e/o un'autorizzazione d'immissione sul mercato non limitata a una particolare area d'uso sono specificate ai punti 7.1.1.6.1, 7.1.1.6.2 e 7.1.1.6.3 come requisiti aggiuntivi che devono essere contemplati nella verifica CE del sottosistema "materiale rotabile". Tali condizioni sono considerate complementari ai requisiti di cui alla presente STI e devono essere soddisfatte nella loro interezza.

3) Il punto 7.1.1.5 non si applica.

4) L'applicazione del regolamento (UE) n. 1304/2014 è limitata ai requisiti relativi al rumore in stazionamento e al rumore in transito, che devono essere valutati sulla base dei valori limite applicabili alle unità multiple diesel (DMU) di cui all'allegato, punto 4.2.1, tabella 2, del regolamento (UE) n. 1304/2014.

5) La conformità alle condizioni di cui al punto 7.1.1.6.1 è obbligatoria.

6) La conformità alle condizioni di cui al punto 7.1.1.6.2 è facoltativa e diventa obbligatoria solo nel caso in cui la vettura per il personale sia destinata all'impiego in condizioni di esercizio generale.

7) La conformità alle condizioni di cui al punto 7.1.1.6.3 è facoltativa e diventa obbligatoria solo nel caso in cui la vettura per il personale in condizioni di esercizio generale sia destinata a essere inserita in treni passeggeri.

7.1.1.6.1 Condizioni applicabili alle vetture per il personale destinate all'impiego in composizioni predefinite

1) Il veicolo deve corrispondere a un'unità (come definita nella presente STI) composta da un sottosistema "materiale rotabile" solo privo di CCS di bordo installato.

2) L'unità è senza trazione.

3) L'unità deve essere progettata per l'esercizio su almeno uno degli scartamenti seguenti:

   a) 1 435 mm;

   b) 1 668 mm;

   c) 1 520 mm, 1 524 mm e 1 600 mm. Qualora si applichino casi specifici conformemente al capitolo 7 o norme nazionali conformemente ai punti in sospeso elencati nell'appendice I, non elencati al punto 7.1.1.6.1, le unità sono escluse dall'uso dell'autorizzazione non limitato a una particolare area d'uso.

4) L'unità deve essere conforme, oltre che alla categoria P-I per il materiale rotabile, alla categoria F-I per tutti i casi di carico longitudinale in conformità alla specifica di cui all'appendice J-1, indice [1]. La verifica della circolazione sicura in presenza di forze di compressione longitudinali deve inoltre avvenire in conformità alla specifica di cui all'appendice J-1, indice [75].

5) L'unità deve essere munita di ruote forgiate e laminate valutate in conformità al punto 6.1.3.1.

6) L'unità deve essere munita di ruote aventi un diametro minimo superiore a 760 mm.

7) L'unità deve essere compatibile con l'inclinazione della rotaia seguente: 1/20, 1/30 e 1/40. La non compatibilità con una o più inclinazioni della rotaia esclude le reti interessate dell'area d'uso.

8) L'unità deve essere dichiarata conforme a uno dei profili di riferimento seguenti: G1, GA, GB, GC o DE3, inclusi quelli utilizzati per la parte inferiore GI1, GI2 o GI3.

9) L'unità deve avere un carico massimo per asse di 22,5 tonnellate.

10) L'unità deve avere una velocità massima inferiore o pari a 140 km/h.

11) L'unità deve essere almeno della categoria A di cui al punto 4.1.4.

12) L'unità deve essere munita di dispositivi di autosoccorso per tutte le persone a bordo e conformi alle specifiche di cui al punto 4.7.1 del regolamento (UE) n. 1303/2014.

13) Non è obbligatorio che l'unità sia provvista di un sistema di comunicazione sonora di cui al punto 4.2.5.2. In tal caso devono essere predisposti mezzi operativi per garantire la comunicazione. La conformità/non conformità al punto 4.2.5.2 deve essere registrata nella documentazione tecnica di cui al punto 4.2.12.2.

14) L'unità deve essere conforme al punto 4.2.5.3, a eccezione dei punti seguenti:

   — i punti dal 3) al 5) del punto 4.2.5.3.2 non sono applicabili;

   — il punto 4.2.5.3.3, punto 1), non è applicabile.

   — Il punto 4.2.5.3.3, punto 2), è applicabile se l'unità è collegata a una locomotiva compatibile con il segnale di attivazione dell'allarme passeggeri. Nel caso in cui l'unità non sia direttamente collegata alla locomotiva, il freno di emergenza si aziona automaticamente quando si attiva l'allarme;

   — il punto 4.2.5.3.4 non è applicabile;

   — il punto 4.2.5.3.5 non è applicabile;

   — il punto 4.2.5.3.6 non è applicabile. Qualora il sistema di allarme passeggeri non sia funzionante, a seguito di un isolamento intenzionale da parte del personale o per un guasto tecnico, ciò deve invece essere segnalato costantemente al personale trasportato nell'unità.

15) Non è obbligatorio che l'unità sia provvista di dispositivi di comunicazione per i passeggeri di cui al punto 4.2.5.4. In tal caso devono essere predisposti mezzi operativi per garantire la comunicazione. La conformità/non conformità al punto 4.2.5.4 deve essere registrata nella documentazione tecnica di cui al punto 4.2.12.2.

16) L'unità deve essere conforme al punto 4.2.5.5, a eccezione dei punti seguenti:

— il punto 4.2.5.5.2, punto 6), dovrebbe essere modificato come segue: "Ai fini del presente punto con 'personale di bordo' si intende un membro del personale di bordo o del personale trasportato incaricato dei controlli sul sistema delle porte.";

— il punto 4.2.5.5.7 non è applicabile;

— il punto 4.2.5.5.9, punto 1), si applica senza restrizioni della velocità per il dispositivo; è sempre attivo.

17) Se l'unità è munita di lubrificatori dei bordini deve essere possibile attivarli e disattivarli in conformità alla specifica di cui all'appendice J-2, indice [A].

18) Se l'unità è munita di freno a corrente parassita sul binario deve essere possibile attivarlo e disattivarlo in conformità alla specifica di cui all'appendice J-2, indice [A].

19) Se l'unità è munita di freno magnetico a pattino deve essere possibile attivarlo e disattivarlo in conformità alla specifica di cui all'appendice J-2, indice [A].

20) Le unità provviste di un sistema frenante di tipo EN-UIC devono essere sottoposte a prova in conformità alla specifica di cui all'appendice J-1, indice [71].

21) L'unità deve essere conforme alla specifica di cui all'appendice J-2, indice [A].

22) Le caratteristiche dell'unità devono essere conformi alla specifica di cui all'appendice J-2, indice [F].

23) Le interfacce elettriche tra le unità e i protocolli di comunicazione devono essere descritte nella documentazione generale di cui al punto 4.2.12.2, punto 3 *bis*), con riferimento alle norme o ad altri documenti normativi che sono stati applicati.

24) Il rischio che le apparecchiature di bordo interferiscano con i sistemi a terra di rilevamento dei treni deve essere attenuato dalla composizione del treno. Se è presente un collegamento elettrico tra la vettura e la locomotiva, si determina una presunzione di conformità quando in un treno trainato da massimo una locomotiva sono usate massimo due di queste unità, se il resto della composizione del treno è senza energia elettrica.

25) Le reti di comunicazione devono essere conformi alla specifica di cui all'appendice J-1, indice [53].

26) Per le unità progettate per l'esercizio su uno scartamento di 1 435 mm, devono essere considerati anche i casi specifici seguenti.

a) La conformità/non conformità ai requisiti relativi al monitoraggio delle condizioni dei cuscinetti degli assi mediante un'attrezzatura di rilevamento di terra, come indicato al punto 7.3.2.3, deve essere registrata nella documentazione tecnica di cui al punto 4.2.12.2. La non conformità ai requisiti deve escludere la Francia e/o la Svezia dall'area d'uso.

b) Per le unità destinate a operare in Germania su linee con una pendenza superiore al 40 ‰, la conformità/non conformità ai requisiti definiti nel documento di cui all'appendice J-2, indice [D], deve essere registrata nella documentazione tecnica di cui al punto 4.2.12.2. La non conformità non impedisce l'accesso dell'unità alla rete nazionale.

c) Per le unità destinate a operare in sicurezza in Austria su linee specifiche indicate nel documento di cui all'appendice J-2, indice [G], la capacità termica dei freni deve essere verificata con il caso di riferimento seguente: criterio Tauri del sud: pendenza costante del 28 ‰ per una tratta di 25 km e velocità massima di 100/110 km/h. La non conformità non impedisce l'accesso dell'unità alla rete nazionale, ma limita l'accesso a tali tratte specifiche.

d) Per le unità destinate a operare in Austria, la verifica del requisito relativo alla geometria del contatto ruota-rotaia deve tenere in considerazione, oltre al punto 4.2.3.4.3, le caratteristiche di rete seguenti:

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

La conformità/non conformità ai requisiti deve essere registrata nella documentazione tecnica di cui al punto 4.2.12.2. La non conformità ai requisiti deve comportare una limitazione della velocità del veicolo.

e) Per le unità destinate a operare in Germania, la verifica del requisito relativo alla geometria del contatto ruota-rotaia deve tenere in considerazione, oltre al punto 4.2.3.4.3, le caratteristiche di rete seguenti:

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

La conformità/non conformità ai requisiti deve essere registrata nella documentazione tecnica di cui al punto 4.2.12.2. La non conformità ai requisiti deve comportare una limitazione della velocità del veicolo.

f) Per le unità destinate a operare in Austria la sicurezza di marcia in curve con raggio di curvatura inferiore a 250 m deve essere verificata in conformità alla specifica di cui all'appendice J-1, indice [9]. La conformità/non conformità ai requisiti deve essere registrata nella documentazione tecnica di cui al punto 4.2.12.2. La non conformità ai requisiti deve limitare l'accesso alle rotte indicate nel documento di cui all'appendice J-2, indice [G].

27) Per le unità progettate per l'esercizio su uno scartamento di 1 668 mm, la conformità ai punti 7.3.2.5 e 7.3.2.6 è obbligatoria e devono essere considerati i casi specifici seguenti:

a) la conformità/non conformità al caso specifico relativo ai carrelli progettati per circolare su uno scartamento di 1 668 mm di cui al punto 7.3.2.5 *bis* deve essere registrata nella documentazione tecnica di cui al punto 4.2.12.2. La non conformità deve escludere la rete spagnola con scartamento di 1 668 mm dall'area d'uso.

28) La non conformità a una delle condizioni ambientali specifiche di cui al punto 7.4 deve comportare restrizioni all'uso sulla rete per cui è stata definita la condizione specifica, ma non l'esclusione di tale rete dall'area d'uso.

29) L'unità deve essere provvista delle marcature conformemente alla specifica di cui all'appendice J-1, indice [5].

30) Per le vetture per il personale, la rilevazione di un incendio deve attivare un allarme di tipo ottico e acustico in tutta la vettura. Il segnale acustico deve essere sufficientemente forte per svegliare il personale trasportato. Il segnale deve essere chiaramente visibile e udibile per allertare l'area per cui è stato progettato.

7.1.1.6.2 Ulteriori condizioni facoltative applicabili alle vetture per il personale destinate all'impiego in condizioni di esercizio generali

1) Le presenti condizioni si applicano in aggiunta al punto 7.1.1.6.1.

2) La conformità alla seguente serie di condizioni di cui ai punti da 2) a 10) è facoltativa ed è intesa a facilitare lo scambio di unità destinate all'impiego in composizioni di treno non definite in fase di progettazione, ossia unità per l'esercizio generale. La conformità a tali disposizioni non garantisce la piena interscambiabilità delle unità e non esime l'impresa ferroviaria dalle proprie responsabilità per quanto riguarda l'utilizzo di tali unità in una composizione del treno come definita al punto 6.2.7. Se il richiedente sceglie questa opzione, un organismo notificato deve verificare la conformità nell'ambito della procedura "CE" di verifica. Ciò è indicato nel certificato e nella documentazione tecnica.

3) L'unità deve essere munita di un sistema di accoppiamento manuale come definito al punto 4.2.2.2.3, lettera b), e al punto 5.3.2.

4) L'unità deve essere provvista di un sistema frenante di tipo EN-UIC quale definito nella specifica di cui all'appendice J-1, indici [12] e [70]. Il sistema frenante deve essere sottoposto a prova conformemente alla specifica di cui all'appendice J-1, indice [71].

5) L'unità deve soddisfare i requisiti della presente STI, almeno nell'intervallo di temperatura T1 (da -25 °C a +40 °C, valori nominali) quale definito al punto 4.2.6.1 e nella specifica di cui all'appendice J-1, indice [18].

6) Le luci di coda di cui al punto 4.2.7.1 devono essere costituite da fanali di coda fissi.

7) Se l'unità è munita di passerella, questa deve rispettare la specifica di cui all'appendice J-1, indice [54].

8) L'alimentazione elettrica a polo unico deve essere conforme al punto 4.2.11.6, punto 2).

9) L'interfaccia fisica tra unità per la trasmissione dei segnali deve garantire la compatibilità del cavo e della spina di almeno una linea con il cavo a 18 poli definito nella targa 2 della specifica di cui all'appendice J-1, indice [61].

10) Il dispositivo di controllo delle porte di cui al punto 4.2.5.5.3 deve essere conforme alle specifiche di cui all'appendice J-1, indice [17].

7.1.1.6.3 Condizioni applicabili alle vetture per il personale destinate a essere inserite in treni passeggeri

1) Le presenti condizioni si applicano in aggiunta ai punti 7.1.1.6.1 e 7.1.1.6.2 alle unità che possono essere inserite, quando non sono occupate, in un treno passeggeri.

2) Si determina una presunzione di conformità nel caso di una composizione del treno con la vettura per il personale in coda e senza energia elettrica.

3) L'unità deve essere di categoria A o B. Le unità di categoria B devono essere munite di elementi di separazione trasversali a sezione completa in conformità al punto 4.2.10.3.4, punto 3).»;

5) al punto 7.3.2.3, per il caso specifico Svezia, la tabella 19 è così modificata:

«Tabella 19

Zone obiettivo e proibite per le unità destinate a operare in Svezia

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

6) nell'appendice J, la tabella J-1 è modificata come segue:

«**[1]**	**EN 12663-1:2010 + A1:2014** **Applicazioni ferroviarie — Requisiti strutturali delle casse dei rotabili ferroviari — Parte 1: Locomotive e materiale rotabile per passeggeri (e metodo alternativo per i carri merci)**		
[1.9]	Resistenza strutturale	7.1.1.6.1, punto 4)	5.2
[5]	**EN 15877-2:2013** **Applicazioni ferroviarie — Marcatura sui veicoli ferroviari — Parte 2: Marcature esterne su carrozze, materiale motore, locomotive e mezzi d'opera**		
[5.2]	Carrozze destinate all'impiego in condizioni di esercizio generali Vetture per il personale destinate all'impiego in composizioni predefinite	7.1.1.5.1, punto 23) 7.1.1.6.1, punto 29)	4.4

[9]	**EN 14363:2016 + A2:2022** **Applicazioni ferroviarie — Prove e simulazioni per l'accettazione delle caratteristiche di marcia dei veicoli ferroviari — Prove di comportamento dinamico e statico**		
[9.12]	Dinamica di marcia in curve con raggio inferiore a 250 m	7.1.1.6.1, punto 26), lettera f)	4, 5 e 7
[12]	**EN 14198:2016 + A1:2018 + A2:2021** **Applicazioni ferroviarie — Sistemi frenanti — Requisiti per il sistema frenante di treni trainati da una locomotiva**		
[12.2]	Carrozze destinate all'impiego in condizioni di esercizio generali Vetture per il personale destinate all'impiego in condizioni di esercizio generali	7.1.1.5.2, punto 3) 7.1.1.6.2, punto 4)	5.3.2.6, 5.4
[17]	**EN 14752:2019 + A1:2021** **Applicazioni ferroviarie — Sistemi di accesso laterale per il materiale rotabile ferroviario**		
[17.4]	Carrozze destinate all'impiego in condizioni di esercizio generali — Dispositivo di controllo delle porte Vetture per il personale destinate all'impiego in condizioni di esercizio generali — Dispositivo di controllo delle porte	7.1.1.5.2, punto 9) 7.1.1.6.2, punto 10)	5.1.1, 5.1.2, 5.1.5, 5.1.6
[18]	**EN 50125-1:2014** **Applicazioni ferroviarie — Condizioni ambientali per gli equipaggiamenti — Parte 1: Equipaggiamenti di bordo per materiale rotabile**		
[18.3]	Condizioni ambientali — Temperatura	7.1.1.5.2, punto 4) 7.1.1.6.2, punto 5)	4.3
[54]	**EN 16286-1:2013** **Applicazioni ferroviarie — Sistemi di intercomunicazione fra veicoli — Parte 1: Applicazioni principali**		
[54.1]	Connessioni di collegamento passerelle-flange	7.1.1.5.2, punto 6) 7.1.1.6.2, punto 7)	Allegati A e B
[53]	**IEC 61375-1:2012** **Materiale elettronico ferroviario — Rete di comunicazione di treno (TCN) — Parte 1: Architettura generale**		
[53.1]	Reti di comunicazione	7.1.1.5.1, punto 18) 7.1.1.6.1, punto 25)	5, 6
[61]	**IRS UIC 50558:2017** **Applicazioni ferroviarie — Materiale rotabile — Interfacce per controllo remoto e cavi di dati — Caratteristiche tecniche standard**		
[61.1]	Interfaccia fisica tra unità per la trasmissione dei segnali	7.1.1.5.2, punto 8) 7.1.1.6.2, punto 9)	7.1.1

[70]	**UIC 541-6:2010-10** **Freni — Freno elettropneumatico e segnale di allarme passeggeri (PAS) per veicoli impiegati in convogli trainati**		
[70.1]	Carrozze destinate all'impiego in condizioni di esercizio generali Vetture per il personale destinate all'impiego in condizioni di esercizio generali	7.1.1.5.2, punto 3) 7.1.1.6.2, punto 4)	3, 7
[71]	**EN 17065:2018** **Applicazioni ferroviarie — Sistemi frenanti — Procedura di prova per vetture passeggeri**		
[71.1]	Carrozze destinate all'impiego in composizioni predefinite Vetture per il personale destinate all'impiego in composizioni predefinite Vetture per il personale destinate all'impiego in condizioni di esercizio generali	7.1.1.5.1, punto 13) 7.1.1.6.1, punto 20) 7.1.1.6.2, punto 4)	5, 6
[75]	**EN 15839:2024** **Applicazioni ferroviarie — Prove e simulazioni per l'accettazione delle caratteristiche di marcia dei veicoli ferroviari — Sicurezza di marcia in presenza di una forza di compressione longitudinale**		
[75.1]	Verifica della circolazione sicura in presenza di sforzi longitudinali di compressione	7.1.1.6.1, punto 4)	Tutti»;

7) nell'appendice J, la tabella J-2 è modificata come segue:

«**[A]**	**ERA/ERTMS/033281 — V 5.0** **Interfaces between Control-Command and Signalling Trackside and other Subsystems** **STI CCS, appendice A, tabella A 2, indice** [77]		
Condizioni per l'autorizzazione unica			7.1.1.5
Condizioni applicabili alle vetture per il personale destinate all'impiego in composizioni predefinite			7.1.1.6
[A.22]	Unità dotata di lubrificatori dei bordini	7.1.1.5, punto 10) 7.1.1.6.1, punto 17)	3.1.5
[A.23]	Unità dotata di freno a corrente parassita sul binario	7.1.1.5.1, punto 11) 7.1.1.6.1, punto 18)	3.2.3
[A.24]	Unità dotata di freno magnetico a pattino	7.1.1.5.1, punto 12) 7.1.1.6.1, punto 19)	3.2.3
[A.25]	Progetto dell'unità	7.1.1.5.1, punto 15) 7.1.1.6.1, punto 21)	3.1
[D.1]	Unità destinate a operare in Germania su linee con una pendenza superiore al 40 ‰	7.1.1.5.1, punto 20), lettera f) 7.1.1.6.1, punto 26), lettera b)	Punto corrispondente

[F]	**Requisiti per le vetture per il personale che garantiscono la compatibilità con i sistemi di rilevamento dei treni ERA/TD/2025-01/PECA v1.0**		
[F.1]	Compatibilità delle vetture per il personale con i sistemi di rilevamento dei treni	7.1.1.6.1, punto 22)	Tutti
[G]	**Anforderungskatalog Triebfahrzeuge, Triebzüge und Reisezugwagen ÖBB-INFRA RW 50.02.01 (versione 27.6.2024)**		
[G.1]	Capacità termica di frenatura	7.1.1.6.1, punto 26), lettera c)	6.1.3
[G.2]	Sicurezza di marcia in curve con raggio di curvatura inferiore a 250 m	7.1.1.6.1, punto 26), lettera f)	Appendice 6».

ALLEGATO II

Nell'allegato III della decisione 2011/665/UE, nella tabella, nella colonna «Categoria», la seconda categoria «Veicoli viaggiatori rimorchiati» è sostituita da «Veicoli rimorchiati» e al codice 32, nella colonna «Sottocategoria», «Riservato» è sostituito da «Vetture per il personale».