Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2025/675

7.4.2025

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2025/675 VAN DE COMMISSIE

van 4 april 2025

tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1302/2014 van de Commissie betreffende een technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem "rollend materieel — locomotieven en reizigerstreinen" van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en Uitvoeringsbesluit 2011/665/EU van de Commissie inzake het Europees register van goedgekeurde spoorwegvoertuigtypen

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie ([1]), en met name artikel 5, lid 11,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bij Verordening (EU) nr. 1302/2014 van de Commissie ([2]) zijn de technische specificaties vastgesteld inzake interoperabiliteit van het subsysteem "rollend materieel — locomotieven en reizigerstreinen" (TSI LOC&PAS) van het spoorwegsysteem in de Europese Unie.

(2) In Gedelegeerd Besluit (EU) 2017/1474 van de Commissie ([3]) zijn de specifieke doelstellingen beschreven die in de technische specificaties inzake interoperabiliteit moeten worden opgenomen. Overeenkomstig artikel 4, lid 5, van het besluit moet in Verordening (EU) nr. 1302/2014 rekening worden gehouden met veranderingen in de procedure voor het op de markt brengen van mobiele subsystemen, waaronder de controles vóór het eerste gebruik van goedgekeurde voertuigen.

(3) Wegens de noodzaak om defensiegerelateerd vervoer over netwerken met verschillende technische specificaties te ondersteunen, hebben de spoorwegsector en de toeleveringssector voor de spoorwegen de Commissie verzocht het goedkeuringsproces te vereenvoudigen voor spoorvoertuigen voor personeel dat treinen begeleidt die uitrusting vervoeren (bv. militair personeel dat defensiegerelateerde uitrusting escorteert, brandbestrijders, personeel van de infrastructuurbeheerder of spoorwegmaatschappij). Uit gesprekken tussen de Commissie en deskundigen is gebleken dat het toepassingsgebied van een dergelijke wijziging moet worden uitgebreid tot een bredere categorie gebruikssituaties.

(4) In het huidige kader van technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) kunnen dergelijke voertuigen worden goedgekeurd met inbegrip van een controle op de naleving van nationale voorschriften. Volgens het door het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA) beheerde goedkeuringsproces moeten echter beoordelingen van afzonderlijke nationale veiligheidsinstanties worden verzameld, wat leidt tot grote complexiteit, onzekerheid en vertragingen in de besluitvorming.

(5) Bij Verordening (EU) nr. 1302/2014 zijn de eisen voor de goedkeuringsprocedure voor voertuigen vastgesteld; de verordening bevordert ook de interoperabiliteit van het Europese spoorwegnet, maar is momenteel niet van toepassing op voertuigen die geen reizigers vervoeren en bestemd zijn voor het vervoer van personeel, maar niet bestemd zijn om te worden gebruikt voor passagiersdiensten, binnen het toepassingsgebied van de TSI LOC&PAS.

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

([2]) Verordening (EU) nr. 1302/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende een technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem "rollend materieel — locomotieven en reizigerstreinen" van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 356 van 12.12.2014, blz. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([3]) Gedelegeerd Besluit (EU) 2017/1474 van de Commissie van 8 juni 2017 tot aanvulling van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad met specifieke doelstellingen voor de opstelling, aanneming en herziening van de technische specificaties inzake interoperabiliteit (PB L 210 van 15.8.2017, blz. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_del/2017/1474/oj).

(6) Het bepalen van gemeenschappelijke eisen voor unieke goedkeuringen vergemakkelijkt het goedkeuringsproces voor voertuigen die op het gehele netwerk van de Unie moeten rijden. Het beperkt de last van de op grond van nationale voorschriften vereiste controles, tests en certificeringen voorafgaand aan de goedkeuring tot het absolute minimum dat nodig is om de compatibiliteit van routes met nog niet geharmoniseerde netwerken te waarborgen. Volgens dat concept kan de spoorwegonderneming voertuigen op flexibele wijze gebruiken, maar is ze tegelijk verplicht te controleren of routes compatibel zijn.

(7) Daarom moeten technische specificaties worden vastgesteld voor de unieke goedkeuring van voertuigen die geen reizigers vervoeren en bestemd zijn voor het vervoer van personeel, zoals militair personeel, spoorwegpersoneel of brandbestrijders.

(8) Om een snelle goedkeuringsprocedure voor het op de markt brengen van personeelsrijtuigen in de hele Unie mogelijk te maken, moeten de specifieke eisen voor personeelsrijtuigen worden aangepast zodat rekening wordt gehouden met het feit dat die eenheden bestemd zijn om te worden gebruikt in goederentreinen, zonder toegankelijk voor het publiek te zijn.

(9) Bovendien werd het toepassingsgebied van het Zweedse specifieke geval met betrekking tot warmloopdetectoren beperkt, wat de gemeenschappelijke eisen op EU-niveau versterkt en dus de goedkeuringsprocedure voor voertuigen ten goede komt.

(10) Om te vermijden dat nationale voorschriften moeten worden toegepast en om een unieke goedkeuring van personeelsrijtuigen mogelijk te maken, moeten beperkte eisen worden vastgesteld voor met name de maximale asbelasting en de maximumsnelheid. Vanwege de eigenschappen van de uitrusting die interferentie met de treindetectiesystemen veroorzaakt, zal een specifieke beperking worden opgesteld als er een elektrische verbinding tussen het rijtuig en de locomotief is. Om te waarborgen dat het personeelsrijtuig geen interferentie met treindetectiesystemen langs het spoor veroorzaakt, moeten specificaties worden opgenomen in een technisch document van het ERA. Die specificaties worden zodanig gedefinieerd dat het personeelsrijtuig op unieke wijze kan worden goedgekeurd zonder dat nationale voorschriften moeten worden toegepast.

(11) Verordening (EU) nr. 1302/2014 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(12) Dit geldt niet voor voertuigen die bestemd zijn om te worden gebruikt in treinen die pendeldiensten verrichten voor het vervoer van personenauto's en vrachtwagens, samen met hun respectieve bestuurders en passagiers. Voor die voertuigen — waarmee bestuurders en passagiers van wegvoertuigen worden vervoerd — die deel uitmaken van treinen die pendeldiensten voor wegvoertuigen verrichten, moeten andere bepalingen voor voertuigen in die verordening gelden. Voertuigen die deel uitmaken van treinen die pendeldiensten verrichten voor het vervoer van bestuurders en passagiers in wegvoertuigen, vallen niet onder de TSI's.

(13) Omdat er geen specifieke nieuwe competentie is vereist voor de conformiteitsbeoordeling van interoperabiliteitsonderdelen of de keuring van subsystemen, is er geen behoefte aan wijzigingen met betrekking tot de aangemelde instanties voor de toepassing van Verordening (EU) nr. 1302/2014.

(14) Uitvoeringsbesluit 2011/665/EU van de Commissie ([4]) tot vaststelling van de specificatie van het register van goedgekeurde spoorwegvoertuigtypen wordt gewijzigd om er ook het nieuwe type "personeelsrijtuig" in op te nemen.

(15) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 51, lid 1, van Richtlijn (EU) 2016/797 ingestelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De bijlage bij Verordening (EU) nr. 1302/2014 wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij deze verordening.

([4]) Uitvoeringsbesluit 2011/665/EU van de Commissie van 4 oktober 2011 inzake het Europees register van goedgekeurde spoorwegvoertuigtypen (PB L 264 van 8.10.2011, blz. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

Artikel 2

De bijlage bij Uitvoeringsbesluit 2011/665/EU wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage II bij deze verordening.

Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 4 april 2025.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE I

De bijlage bij Verordening (EU) nr. 1302/2014 van de Commissie wordt als volgt gewijzigd:

1) In punt 2.2.2 "Rollend materieel" wordt aan het einde van punt A), (3), de volgende alinea toegevoegd:

"Personeelsrijtuig: een eenheid die personen kan vervoeren, maar niet bestemd is om te worden gebruikt voor passagiersdiensten.".

2) In punt 2.3.1 "Type rollend materieel" wordt aan het einde van punt A), (3), de volgende alinea toegevoegd:

"Voertuigen voor het vervoer van personeel (geen reizigers) die deel uitmaken van een trein die geen passagiersdiensten verzorgt:

Dit type omvat voertuigen zonder aandrijving die niet toegankelijk zijn voor het publiek en in de eerste plaats worden gebruikt voor het vervoer van personeel (bv. militair begeleidend personeel, brandbestrijders, personeel van de infrastructuurbeheerder of spoorwegonderneming) en die bestemd zijn om deel uit te maken van treinen die gewoonlijk niet toegankelijk zijn voor het publiek en niet bestemd zijn voor passagiersvervoer; ze vallen onder het toepassingsgebied van deze TSI als personeelsrijtuigen en mogen onder de voorwaarden van punt 7.1.1.6 worden goedgekeurd om op de markt te worden gebracht zonder beperking tot een bepaald gebruiksgebied.".

3) In punt 4.2.12.2 wordt na punt (27) een nieuw punt (28) toegevoegd:

"(28) Voor eenheden waarop de in punt 7.1.1.6 gespecificeerde voorwaarden van toepassing zijn, moet worden vermeld of de eenheid al dan niet voldoet aan de eisen van de punten (13), (15), (26) en (27) van punt 7.1.1.6.1.".

4) Na punt 7.1.1.5.2 wordt een nieuw punt 7.1.1.6 toegevoegd:

"7.1.1.6. Voorwaarden waaronder een voertuigtypevergunning en/of een vergunning om personeelsrijtuigen in de handel te brengen, niet beperkt is tot een bepaald gebruiksgebied

(1) Punt 7.1.1.6 is van toepassing op personeelsrijtuigen zoals gedefinieerd in punt 2.2.2, A), (3), onder de voorwaarden zoals gedefinieerd in punt 2.3.1, A), (3).

(2) De voorwaarden waaronder een voertuigtypevergunning en/of een vergunning voor het in de handel brengen niet beperkt is tot een bepaald gebruiksgebied, zijn gespecificeerd in de punten 7.1.1.6.1, 7.1.1.6.2 en 7.1.1.6.3 als aanvullende eisen die in het kader van de EG-keuring van het subsysteem rollend materieel moeten worden beoordeeld. Die voorwaarden moeten worden gezien als aanvullend op de eisen in deze TSI en moeten volledig zijn vervuld.

(3) Punt 7.1.1.5 is niet van toepassing.

(4) De toepassing van Verordening (EU) nr. 1304/2014 wordt beperkt tot de eisen inzake stationair geluid en passeergeluid, die worden beoordeeld op basis van de grenswaarden die van toepassing zijn op dieseltreinstellen zoals beschreven in punt 4.2.1, tabel 2, van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 1304/2014 van de Commissie.

(5) Naleving van de voorwaarden van punt 7.1.1.6.1 is verplicht.

(6) Naleving van de voorwaarden van punt 7.1.1.6.2 is facultatief en alleen verplicht als het personeelsrijtuig bestemd is voor de algemene exploitatie.

(7) Naleving van de voorwaarden van punt 7.1.1.6.3 is facultatief en alleen verplicht als het personeelsrijtuig in algemene exploitatie bestemd is om deel uit te maken van reizigerstreinen.

7.1.1.6.1. Voorwaarden voor personeelsrijtuigen bestemd voor gebruik in vooraf gedefinieerde samenstellingen

(1) Het voertuig moet een eenheid zijn (zoals gedefinieerd in deze TSI) die uitsluitend bestaat uit een subsysteem rollend materieel zonder CCS-boordapparatuur.

(2) Het moet een niet-aangedreven eenheid betreffen.

(3) De eenheid moet ontworpen zijn voor gebruik op ten minste een van de volgende spoorwijdten:

(a) 1 435 mm;

(b) 1 668 mm;

(c) 1 520 mm, 1 524 mm en 1 600 mm. Wanneer specifieke gevallen overeenkomstig hoofdstuk 7 of nationale regels overeenkomstig de open punten in aanhangsel I, maar niet opgenomen in punt 7.1.1.6.1 van toepassing zijn, zijn de eenheden uitgesloten van het gebruik van een goedkeuring zonder beperking tot een bepaald gebruiksgebied.

(4) Naast categorie P-I voor rollend materieel moet de eenheid voldoen aan categorie F-I voor alle gevallen van belasting in de lengterichting overeenkomstig de specificatie waarnaar wordt verwezen in aanhangsel J-1, index [1]. Bovendien moet de ontsporingsveiligheid bij langsdrukkrachten worden geverifieerd overeenkomstig de specificatie waarnaar wordt verwezen in aanhangsel J-1, index [75].

(5) De eenheid moet zijn uitgerust met gesmede en gewalste wielen die zijn beoordeeld overeenkomstig punt 6.1.3.1.

(6) De wielen van de eenheid moeten een minimumdiameter van meer dan 760 mm hebben.

(7) De eenheid moet compatibel zijn met de volgende spoorstaafneigingen: 1/20, 1/30 en 1/40. Als de eenheid niet compatibel is met één of meer spoorstaafneigingen, wordt het desbetreffende netwerk/worden de desbetreffende netwerken geschrapt uit het gebruiksgebied.

(8) De eenheid moet conform worden verklaard met een van de volgende referentieprofielen: G1, GA, GB, GC of DE3 met inbegrip van de profielen die worden gebruikt voor het onderste deel (GI1, GI2 of GI3).

(9) De maximale asbelasting van de eenheid bedraagt 22,5 ton.

(10) De maximumsnelheid van de eenheid bedraagt ten hoogste 140 km/h.

(11) De eenheid behoort ten minste tot categorie A, zoals vermeld in punt 4.1.4.

(12) De eenheid moet zijn uitgerust met zelfreddingstoestellen voor alle personen aan boord; die toestellen moeten voldoen aan de specificaties van punt 4.7.1 van Verordening (EU) nr. 1303/2014.

(13) De eenheid hoeft niet te zijn uitgerust met een auditief communicatiesysteem zoals gespecificeerd in punt 4.2.5.2. In voorkomend geval worden operationele middelen ingezet om de communicatie te waarborgen. De naleving/niet-naleving van punt 4.2.5.2 wordt geregistreerd in de in punt 4.2.12.2 beschreven technische documentatie.

(14) De eenheid voldoet aan punt 4.2.5.3, behalve de volgende punten:

— de punten 4.2.5.3.2, (3), tot en met 4.2.5.3.2, (5), zijn niet van toepassing;

— punt 4.2.5.3.3, (1), is niet van toepassing.

— Punt 4.2.5.3.3, (2), is van toepassing als de eenheid is aangesloten op een locomotief die compatibel is met het alarmsignaal voor reizigers. Indien de eenheid niet rechtstreeks op de locomotief is aangesloten, wordt de noodrem automatisch geactiveerd wanneer het alarm wordt geactiveerd;

— punt 4.2.5.3.4 is niet van toepassing;

— punt 4.2.5.3.5 is niet van toepassing;

— punt 4.2.5.3.6 is niet van toepassing. In plaats daarvan moet, als het alarmsysteem voor reizigers niet werkt, hetzij nadat het bewust is uitgeschakeld door het personeel, hetzij vanwege een technische storing, dit permanent worden gesignaleerd aan het personeel dat in de eenheid wordt vervoerd.

(15) De eenheid hoeft niet te zijn uitgerust met communicatieapparatuur voor reizigers zoals gespecificeerd in punt 4.2.5.4. In voorkomend geval worden operationele middelen ingezet om de communicatie te waarborgen. De naleving/niet-naleving van punt 4.2.5.4 wordt geregistreerd in de in punt 4.2.12.2 beschreven technische documentatie.

(16) De eenheid voldoet aan punt 4.2.5.5, behalve de volgende punten:

— punt 4.2.5.5.2, (6), moet als volgt luiden: “In het kader van dit punt betekent “treinpersoneel” een lid van het personeel aan boord of het vervoerde personeel dat belast is met de controles betreffende het deursysteem.”;

— punt 4.2.5.5.7 is niet van toepassing;

— punt 4.2.5.5.9, (1), is van toepassing zonder snelheidsbeperking voor de voorziening. Ze is altijd actief.

(17) Als de eenheid is voorzien van uitrustingen voor flenssmering, moet het mogelijk zijn die in en uit te schakelen overeenkomstig de specificatie waarnaar wordt verwezen in aanhangsel J-2, index [A].

(18) Als de eenheid is voorzien van wervelstroomremmen, moet het mogelijk zijn die in en uit te schakelen overeenkomstig de specificatie waarnaar wordt verwezen in aanhangsel J-2, index [A].

(19) Als de eenheid is voorzien van magneetremmen, moet het mogelijk zijn die in en uit te schakelen overeenkomstig de specificatie waarnaar wordt verwezen in aanhangsel J-2, index [A].

(20) Eenheden die zijn uitgerust met een EN-UIC-remsysteem, moeten worden getest overeenkomstig de specificatie waarnaar wordt verwezen in aanhangsel J-1, index [71].

(21) De eenheid moet voldoen aan de specificatie waarnaar wordt verwezen in aanhangsel J-2, index [A].

(22) De eigenschappen van de eenheid moeten voldoen aan de specificatie waarnaar wordt verwezen in aanhangsel J-2, index [F].

(23) Elektrische interfaces tussen eenheden en communicatieprotocollen moeten worden omschreven in de algemene documentatie zoals beschreven in punt 4.2.12.2, (3 bis), onder verwijzing naar de toegepaste normen of andere normatieve documenten.

(24) Het risico dat elektrische boordapparatuur interferentie veroorzaakt met het treindetectiesysteem langs het spoor, moet worden beperkt door de samenstelling van de trein. Als er een elektrische verbinding is tussen het rijtuig en de locomotief, wordt de samenstelling als conform beschouwd als er maximaal twee van deze eenheden zijn opgenomen in de trein, aangedreven door maximaal één locomotief, als de rest van de treinsamenstelling niet is voorzien van elektrische stroom.

(25) Communicatienetwerken moeten voldoen aan de specificatie als bedoeld in aanhangsel J-1, index [53].

(26) Voor eenheden die zijn ontworpen voor gebruik bij een spoorwijdte van 1 435 mm, moeten de volgende specifieke gevallen ook in aanmerking worden genomen:

(a) de naleving/niet-naleving van de eisen voor de aslagerbewaking door apparatuur langs het spoor, als omschreven in punt 7.3.2.3, moet worden vastgelegd in de in punt 4.2.12.2 beschreven technische documentatie. Bij niet-naleving van de eisen worden/wordt Frankrijk en/of Zweden uitgesloten van het gebruiksgebied.

(b) Voor eenheden die bestemd zijn om in Duitsland te worden geëxploiteerd op lijnen met een helling van meer dan 40 ‰, moet de conformiteit/niet-conformiteit met de eisen bepaald in het document waarnaar wordt verwezen in Aanhangsel J-2, index [D], worden vastgelegd in de in punt 4.2.12.2 beschreven technische documentatie. Niet-naleving verhindert de toegang van de eenheid tot het nationale netwerk niet.

(c) Voor eenheden die bestemd zijn om in Oostenrijk te worden geëxploiteerd op specifieke lijnen die zijn vastgesteld in het document waarnaar wordt verwezen in aanhangsel J-2, index [G], moet voor een veilige exploitatie op die lijnen het thermisch vermogen van de rem worden geverifieerd door middel van het volgende referentiegeval: criteria voor de zuidelijke Tauern: een constante helling van 28 ‰ over een afstand van 25 km en met een maximumsnelheid van 100/110 km/h. Niet-naleving verhindert de toegang van de eenheid tot het nationale netwerk niet, maar de toegang tot die specifieke baanvakken wordt beperkt.

(d) Voor eenheden die bestemd zijn om in Oostenrijk te worden geëxploiteerd, moet bij de verificatie van de eis inzake de geometrie van het wiel-spoorstaafcontact, naast punt 4.2.3.4.3 rekening worden gehouden met de volgende netkenmerken:

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

De naleving/niet-naleving van eisen wordt geregistreerd in de in punt 4.2.12.2 beschreven technische documentatie. Niet-naleving van de eisen heeft een beperking van de voertuigsnelheid tot gevolg.

(e) Voor eenheden die bestemd zijn om in Duitsland te worden geëxploiteerd, moet bij de verificatie van de eis inzake de geometrie van het wiel-spoorstaafcontact, naast punt 4.2.3.4.3 rekening worden gehouden met de volgende netkenmerken:

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

De naleving/niet-naleving van eisen wordt geregistreerd in de in punt 4.2.12.2 beschreven technische documentatie. Niet-naleving van de eisen heeft een beperking van de voertuigsnelheid tot gevolg.

(f) Voor eenheden die bestemd zijn om in Oostenrijk te worden geëxploiteerd, wordt de rijveiligheid op sporen met bochten met een bochtstraal van minder dan 250 m geverifieerd overeenkomstig de specificatie waarnaar wordt verwezen in aanhangsel J-1, index [9]. De naleving/niet-naleving van eisen wordt geregistreerd in de in punt 4.2.12.2 beschreven technische documentatie. Bij niet-naleving van de eisen wordt de toegang tot de routes die zijn vastgesteld in het document waarnaar wordt verwezen in aanhangsel J-2, index [G], beperkt.

(27) Voor eenheden die zijn ontworpen voor gebruik bij een spoorwijdte van 1 668 mm, is naleving van de punten 7.3.2.5 en 7.3.2.6 verplicht en moeten de volgende specifieke gevallen in aanmerking worden genomen:

(a) de naleving/niet-naleving van het specifieke geval met betrekking tot draaistellen die ontworpen zijn voor een spoorwijdte van 1 668 mm, zoals bepaald in punt 7.3.2.5 bis, moet worden geregistreerd in de in punt 4.2.12.2 beschreven technische documentatie. Bij niet-naleving wordt het Spaanse netwerk met een spoorwijdte van 1 668 mm uitgesloten van het gebruiksgebied.

(28) Niet-naleving van specifieke omgevingsomstandigheden zoals beschreven in punt 7.4 leidt tot gebruiksbeperkingen op het netwerk waarvoor de specifieke omstandigheid is gedefinieerd, maar niet tot schrapping van dat netwerk uit het gebruiksgebied.

(29) De eenheid moet worden gemarkeerd overeenkomstig de specificatie waarnaar wordt verwezen in aanhangsel J-1, index [5].

(30) Voor personeelsrijtuigen moet de branddetectie een akoestisch en optisch alarm activeren in het hele rijtuig. Het akoestische signaal is luid genoeg om het vervoerde personeel wakker te maken. Het alarmsignaal moet duidelijk zichtbaar en hoorbaar zijn in de ruimte waarvoor het is ontworpen.

7.1.1.6.2. Aanvullende facultatieve voorwaarden voor personeelsrijtuigen bestemd voor algemene exploitatie

(1) Deze voorwaarden zijn van toepassing naast punt 7.1.1.6.1.

(2) De naleving van de volgende reeks voorwaarden in de punten (2) tot en met (10) is facultatief en is bedoeld om de uitwisseling te faciliteren van eenheden die bestemd zijn om te worden gebruikt in treinsamenstellingen die in de ontwerpfase niet zijn gedefinieerd, d.w.z. eenheden voor de algemene exploitatie. De naleving van die bepalingen waarborgt de volledige uitwisselbaarheid van eenheden niet en ontslaat de spoorwegonderneming niet van haar verantwoordelijkheden met betrekking tot het gebruik van die eenheden in een treinsamenstelling zoals gedefinieerd in punt 6.2.7. Als de aanvrager deze optie kiest, moet een aangemelde instantie de naleving beoordelen in het kader van de EG-keuringsprocedure. Dat moet in het certificaat en in de technische documentatie worden geregistreerd.

(3) De eenheid moet worden uitgerust met een handmatig koppelingssysteem zoals gedefinieerd in de punten 4.2.2.2.3 ter en 5.3.2.

(4) De eenheid moet worden uitgerust met een EN-UIC-remsysteem zoals gedefinieerd in de specificatie waarnaar wordt verwezen in aanhangsel J-1, index [12] en index [70]. Het remsysteem moet worden getest overeenkomstig de specificatie waarnaar wordt verwezen in aanhangsel J-1, index [71].

(5) De eenheid moet voldoen aan de eisen van deze TSI binnen ten minste het temperatuurbereik T1 (– 25 °C tot + 40 °C; nominaal) zoals gedefinieerd in punt 4.2.6.1 en in de specificatie waarnaar wordt verwezen in aanhangsel J-1, index [18].

(6) De in punt 4.2.7.1 vereiste sluitseinen moeten worden voorzien van vaste sluitlichten.

(7) Als de eenheid is uitgerust met een overgangsinrichting, moet de overgangsinrichting voldoen aan de specificatie waarnaar wordt verwezen in aanhangsel J-1, index [54].

(8) "Enkelpolige" voedingen moeten voldoen aan punt 4.2.11.6, (2).

(9) De fysieke interface tussen de eenheden voor de signaaloverdracht moet ervoor zorgen dat de kabel en de stekker van ten minste één lijn compatibel zijn met de 18-aderige kabel die is gedefinieerd in plaat 2 van de specificatie waarnaar wordt verwezen in aanhangsel J-1, index [61].

(10) De in punt 4.2.5.5.3 gespecificeerde deurbedieningsvoorziening moet voldoen aan de specificaties die zijn beschreven in aanhangsel J-1, index [17].

7.1.1.6.3. Voorwaarden voor personeelsrijtuigen bestemd om deel uit te maken van reizigerstreinen

(1) Deze voorwaarden zijn naast de punten 7.1.1.6.1 en 7.1.1.6.2 van toepassing op eenheden die, als ze niet bezet zijn, deel kunnen uitmaken van een reizigerstrein.

(2) Een treinsamenstelling waarbij het personeelsrijtuig zich aan het einde van de trein bevindt en niet over elektrische stroom beschikt, wordt als conform beschouwd.

(3) De eenheid moet tot categorie A of categorie B behoren. Eenheden van categorie B zijn overeenkomstig punt 4.2.10.3.4, (3), voorzien van scheidingswanden over de gehele doorsnede.".

5) In punt 7.3.2.3 wordt voor het specifieke geval Zweden tabel 19 als volgt gewijzigd:

"Tabel 19

Meetgebied en verboden zone voor eenheden die zijn ontworpen voor exploitatie in Zweden

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

6) In aanhangsel J wordt tabel J-1 als volgt gewijzigd:

"[1]	**EN 12663-1:2010+A1:2014** **Railtoepassingen — Eisen aan de constructie van de opbouw van railvoertuigen — Deel 1: Locomotieven en personenvoertuigen (en een alternatieve methode voor goederenwagons)**		
[1.9]	Structurele sterkte	7.1.1.6.1, (4)	5.2
[5]	**EN 15877-2:2013** **Railtoepassingen — Markeringen op railvoertuigen — Deel 2: Uitwendige markeringen op rijtuigen, treinstellen, locomotieven en railbouwmachines**		
[5.2]	Rijtuigen bedoeld voor de algemene exploitatie Personeelsrijtuigen bedoeld voor gebruik in vooraf gedefinieerde samenstellingen	7.1.1.5.1, (23) 7.1.1.6.1, (29)	4.4

[9]	**EN 14363:2016+A2:2022** **Railtoepassingen — Afnameproeven voor de loopkarakteristieken van railvoertuigen — Loopgedrag en stationaire beproevingen**		
[9.12]	Rijdynamicagedrag in bochten met een straal van minder dan 250 m	7.1.1.6.1, (26), (f)	4, 5, 7
[12]	**EN 14198:2016+A1:2018+A2:2021** **Railtoepassingen — Remmen — Eisen voor remsystemen voor door locomotieven getrokken treinen**		
[12.2]	Rijtuigen bedoeld voor de algemene exploitatie Personeelsrijtuigen bedoeld voor de algemene exploitatie	7.1.1.5.2, (3) 7.1.1.6.2, (4)	5.3.2.6, 5.4
[17]	**EN 14752:2019+A1:2021** **Railtoepassingen — Toegangssystemen aan de zijkant van railvoertuigen**		
[17.4]	Rijtuigen bedoeld voor de algemene exploitatie — deurbedieningsvoorziening Personeelsrijtuigen bedoeld voor de algemene exploitatie — deurbedieningsvoorziening	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** **Spoorwegen en soortgelijk geleid vervoer — Uitwendige invloeden op elektrische uitrusting — Deel 1: Uitrusting aan boord van rollend materieel**		
[18.3]	Uitwendige invloeden — temperatuur	7.1.1.5.2, (4) 7.1.1.6.2, (5)	4.3
[54]	**EN 16286-1:2013** **Railtoepassingen — Overgangsinrichting tussen voertuigen — Deel 1: Belangrijkste toepassingen**		
[54.1]	Overgangsinrichtingen — Flensverbindingen voor doorgangsmogelijkheden	7.1.1.5.2, (6) 7.1.1.6.2, (7)	Bijlagen A en B
[53]	**IEC 61375-1:2012** **Spoorwegen en soortgelijk geleid vervoer — Treincommunicatienetwerk (TCN) — Deel 1: Algemene structuur**		
[53.1]	Communicatienetwerken	7.1.1.5.1, (18) 7.1.1.6.1, (25)	5, 6
[61]	**IRS UIC 50558:2017** **Spoorwegen en soortgelijk geleid vervoer — Rollend materieel — Interfaces voor besturing op afstand en datakabels — Standaard technische kenmerken**		
[61.1]	Fysieke interface tussen eenheden voor de signaaloverdracht	7.1.1.5.2, (8) 7.1.1.6.2, (9)	7.1.1.

[70]	**UIC 541-6:2010-10** **Remmen — Elektropneumatische rem en alarmmelders ten dienste van reizigers voor voertuigen die worden gebruikt in getrokken samenstellingen**		
[70.1]	Rijtuigen bedoeld voor de algemene exploitatie Personeelsrijtuigen bedoeld voor de algemene exploitatie	7.1.1.5.2, (3) 7.1.1.6.2, (4)	3, 7
[71]	**EN 17065:2018** **Spoorwegtoepassingen — Remmen — Beproevingsprocedure voor reizigersrijtuigen**		
[71.1]	Rijtuigen bedoeld voor gebruik in vooraf gedefinieerde samenstellingen Personeelsrijtuigen bedoeld voor gebruik in vooraf gedefinieerde samenstellingen Personeelsrijtuigen bedoeld voor de algemene exploitatie	7.1.1.5.1, (13) 7.1.1.6.1, (20) 7.1.1.6.2, (4)	5, 6
[75]	**EN 15839:2024** **Railtoepassingen — Beproeving in verband met de acceptatie van loopeigenschappen van railvoertuigen — Beproeving van rijveiligheid onder drukkrachten in langsrichting**		
[75.1]	Controle van veilig rijden onder drukkrachten in langsrichting	7.1.1.6.1, (4)	Alle”

7) In aanhangsel J wordt tabel J-2 als volgt gewijzigd:

“[A]	**ERA/ERTMS/033281 — V 5.0** **Interfaces tussen besturing en seingeving naast het spoor en andere subsystemen** **TSI CCS, aanhangsel A, tabel A.2, index [77]**		
Voorwaarden voor een enkele vergunning **Voorwaarden voor personeelsrijtuigen bestemd voor gebruik in vooraf gedefinieerde samenstellingen**			7.1.1.5 7.1.1.6
[A.22]	Eenheid met uitrusting voor flenssmering	7.1.1.5, 10) 7.1.1.6.1, (17)	3.1.5
[A.23]	Eenheid uitgerust met wervelstroomrem	7.1.1.5.1, (11) 7.1.1.6.1, (18)	3.2.3
[A.24]	Eenheid uitgerust met magneetrem	7.1.1.5.1, (12) 7.1.1.6.1, (19)	3.2.3
[A.25]	Ontwerp van de eenheid	7.1.1.5.1, (15) 7.1.1.6.1, (21)	3.1
[D.1]	Eenheden die bestemd zijn om in Duitsland te worden geëxploiteerd op lijnen met een helling van meer dan 40 ‰	7.1.1.5.1, (20), (f) 7.1.1.6.1, (26), (b)	Relevant punt

[F]	**Eisen voor personeelsrijtuigen om compatibiliteit te waarborgen met treindetectiesystemen ERA/TD/2025-01/PECA v1.0**		
[F.1]	Compatibiliteit van personeelsrijtuigen met treindetectiesystemen	7.1.1.6.1, (22)	Alle
[G]	**Anforderungskatalog Triebfahrzeuge, Triebzüge und Reisezugwagen ÖBB-INFRA RW 50.02.01 (versie 27.6.2024)**		
[G.1]	Thermische capaciteit van de rem	7.1.1.6.1, (26), (c)	6.1.3
[G.2]	Rijveiligheid in bochten met een bochtstraal van minder dan 250 m	7.1.1.6.1, (26), (f)	Aanhangsel 6”

BIJLAGE II

In bijlage III bij Uitvoeringsbesluit 2011/665/EU wordt, in de tabel, in de kolom “Categorie” de tweede categorie “Getrokken reizigersvoertuigen” vervangen door “Getrokken voertuigen” en, voor nummer 32, in de kolom “Subcategorie” “Gereserveerd” vervangen door “Personeelsrijtuig”.