ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2025/675

z dnia 4 kwietnia 2025 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1302/2014 w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor — lokomotywy i tabor pasażerski" systemu kolei w Unii Europejskiej i decyzję wykonawczą 2011/665/UE w sprawie rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej ([1]), w szczególności jej art. 5 ust. 11,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 ([2]) ustanawia techniczne specyfikacje interoperacyjności odnoszące się do podsystemu „Tabor — lokomotywy i tabor pasażerski" systemu kolei w Unii Europejskiej („TSI LOC&PAS").

(2) Decyzja delegowana Komisji (UE) 2017/1474 ([3]) ustanawia szczegółowe cele, które należy ująć w technicznych specyfikacjach interoperacyjności. Zgodnie z art. 4 ust. 5 wspomnianej decyzji rozporządzenie (UE) nr 1302/2014 ma uwzględniać zmiany w procedurze wprowadzania podsystemów ruchomych do obrotu, w tym kontrole przed pierwszym rozpoczęciem użytkowania pojazdów, które uzyskały zezwolenie.

(3) Ze względu na konieczność wspierania transportu związanego z obronnością w sieciach o różnych specyfikacjach technicznych sektor kolejowy i branża zaopatrzenia kolei zwróciły się do Komisji z wnioskiem o uproszczenie procesu wydawania zezwoleń dla pojazdów kolejowych dla personelu towarzyszącego pociągom przewożącym sprzęt (np. personelu wojskowego eskortującego sprzęt związany z obronnością, strażaków, personelu zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego). W wyniku wymiany poglądów Komisji z ekspertami stwierdzono potrzebę zwiększenia zakresu takiej nowelizacji na szerszą kategorię przypadków użycia.

(4) Obecne ramy technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) umożliwiają wydawanie zezwoleń dla takich pojazdów, w tym kontrolę zgodności z przepisami krajowymi. Proces wydawania zezwoleń zarządzany przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej (ERA) wymaga jednak od niej gromadzenia ocen od poszczególnych krajowych organów ds. bezpieczeństwa, co powoduje duży stopień skomplikowania, niepewności i opóźnienia w podejmowaniu decyzji.

(5) Rozporządzenie (UE) nr 1302/2014 określa wymogi, które należy spełnić w odniesieniu do procesu wydawania zezwoleń dla pojazdów, a także wspiera interoperacyjność europejskiej sieci kolejowej, ale obecnie nie obejmuje ono pojazdów nieprzewożących pasażerów, które są przeznaczone do przewozu personelu, ale nie są przeznaczone do przewozów pasażerskich, w zakresie TSI LOC &PAS.

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

([2]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski" systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([3]) Decyzja delegowana Komisji (UE) 2017/1474 z dnia 8 czerwca 2017 r. uzupełniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 w odniesieniu do szczegółowych celów dotyczących opracowania, przyjęcia i przeglądu technicznych specyfikacji interoperacyjności (Dz.U. L 210 z 15.8.2017, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_del/2017/1474/oj).

(6) Określenie wspólnych wymogów dotyczących wyjątkowych zezwoleń ułatwia proces wydawania zezwoleń dla pojazdów, które mają być eksploatowane w całej sieci unijnej. Ogranicza ono obciążenia związane z kontrolami przed wydaniem zezwolenia, badaniami i certyfikacją wymaganymi przez przepisy krajowe do absolutnego minimum niezbędnego do zapewnienia zgodności trasy z sieciami, które nie zostały jeszcze zharmonizowane. Zgodnie z tą koncepcją przedsiębiorstwo kolejowe zyskuje elastyczność w zakresie użytkowania pojazdów, a jednocześnie jest zobowiązane do przeprowadzenia kontroli zgodności z trasą.

(7) Konieczne jest zatem określenie specyfikacji technicznych dotyczących wyjątkowego zezwolenia dla pojazdów nieprzewożących pasażerów, które są przeznaczone do przewozu personelu, np. personelu wojskowego, personelu kolejowego lub strażaków.

(8) Aby umożliwić szybki proces wydawania zezwoleń na wprowadzenie do obrotu w całej Unii wagonów dla personelu, należy dostosować szczegółowe wymogi mające zastosowanie do wagonów dla personelu, tak aby odzwierciedlały fakt, że pojazdy te mają być użytkowane w ramach pociągów towarowych i nie są ogólnodostępne.

(9) Ponadto zakres przypadku szczególnego dla Szwecji dotyczącego detektorów zagrzanych łożysk osi został ograniczony, co wzmacnia wspólne wymogi na szczeblu UE, a tym samym przynosi korzyści procesowi udzielania zezwoleń dla pojazdu.

(10) Aby uniknąć konieczności stosowania przepisów krajowych i umożliwić wydawanie wyjątkowych zezwoleń dla wagonów dla personelu, należy określić ograniczone wymogi dotyczące w szczególności maksymalnego nacisku osi i maksymalnej prędkości. Ze względu na charakterystykę urządzeń zakłócających systemy detekcji pociągu należy wprowadzić szczególne ograniczenie, jeżeli istnieje połączenie elektryczne między wagonem a lokomotywą. W celu zapewnienia, aby wagon dla personelu nie powodował żadnych zakłóceń w przytorowych systemach detekcji pociągu, w dokumencie technicznym ERA należy podać specyfikacje. Muszą być one określone w taki sposób, aby umożliwić wyjątkowe zezwolenie dla wagonu dla personelu bez konieczności stosowania przepisów krajowych.

(11) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 1302/2014.

(12) Nie uwzględnia się pojazdów przeznaczonych do użytkowania w pociągach obsługujących przewozy wahadłowe na potrzeby transportu prywatnych samochodów osobowych i ciężarowych wraz z ich kierowcami i pasażerami. Pojazdy te – przewożące kierowców i pasażerów pojazdów drogowych – zintegrowane z pociągami realizującymi przewozy wahadłowe na potrzeby pojazdów drogowych powinny podlegać innym przepisom niniejszego rozporządzenia dotyczącym pojazdów. Pojazdy zintegrowane z pociągami realizującymi przewozy wahadłowe w zakresie transportu kierowców i pasażerów w pojazdach drogowych nie są objęte TSI.

(13) Biorąc pod uwagę, że do celów oceny zgodności składników interoperacyjności lub weryfikacji podsystemów nie są wymagane żadne szczególne nowe kompetencje, nie należy wprowadzać zmian w odniesieniu do jednostek notyfikowanych na potrzeby rozporządzenia (UE) nr 1302/2014.

(14) W decyzji wykonawczej Komisji 2011/665/UE ([4]) ustanawiającej specyfikację rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji wprowadza się zmiany w celu uwzględnienia również nowego typu „wagonu dla personelu".

(15) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 51 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załączniku do rozporządzenia (UE) nr 1302/2014 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

([4]) Decyzja wykonawcza Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

Artykuł 2

W załączniku do decyzji wykonawczej 2011/665/UE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 4 kwietnia 2025 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku do rozporządzenia (UE) nr 1302/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) w pkt 2.2.2 „Tabor” na końcu lit. A) pkt 3 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Wagon dla personelu to pojazd kolejowy, który może przewozić osoby, ale nie jest przeznaczony do przewozu pasażerów.”;

2) w pkt 2.3.1 „Typy taboru” na końcu lit. A) pkt 3 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Pojazdy przewożące personel (nieprzewożące pasażerów) wchodzące w skład pociągu nieobsługującego przewozów pasażerskich:

Typ ten obejmuje pojazdy nietrakcyjne nieogólnodostępne, wykorzystywane głównie do przewozu personelu (np. eskortującego personelu wojskowego, strażaków, personelu zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego) i przeznaczone do zintegrowania z pociągami, które zazwyczaj nie są ogólnodostępne ani nie są przeznaczone do przewozu pasażerów; wchodzą one w zakres niniejszej TSI jako wagony dla personelu i mogą być dopuszczone do wprowadzenia do obrotu bez ograniczenia do konkretnego obszaru użytkowania, z zastrzeżeniem warunków określonych w pkt 7.1.1.6.”;

3) w pkt 4.2.12.2, po ppkt 27 dodaje się ppkt 28 w brzmieniu:

„28) W przypadku pojazdów kolejowych spełniających warunki określone w pkt 7.1.1.6 należy wskazać zgodność/niezgodność pojazdu z wymaganiami określonymi w pkt 7.1.1.6.1 ppkt 13, 15, 26, 27.”;

4) po pkt 7.1.1.5.2 dodaje się pkt 7.1.1.6 w brzmieniu:

„7.1.1.6 Warunki posiadania zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie do obrotu wagonów dla personelu bez ograniczenia do określonego obszaru użytkowania

1) Pkt 7.1.1.6 ma zastosowanie do wagonów dla personelu określonych w pkt 2.2.2 lit. A) ppkt 3 na warunkach określonych w pkt 2.3.1 lit. A) ppkt 3.

2) Warunki posiadania zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie do obrotu bez ograniczenia do określonego obszaru użytkowania określono w pkt 7.1.1.6.1, 7.1.1.6.2 i 7.1.1.6.3 jako dodatkowe wymagania, które należy uwzględnić podczas weryfikacji WE podsystemu »Tabor«. Warunki te uznaje się za uzupełniające w stosunku do wymogów zdefiniowanych w niniejszej TSI i muszą one być spełnione w całości.

3) Pkt 7.1.1.5 nie ma zastosowania.

4) Stosowanie rozporządzenia (UE) nr 1304/2014 ogranicza się do wymogów dotyczących hałasu stacjonarnego i hałasu przejazdu, które ocenia się na podstawie wartości dopuszczalnych mających zastosowanie do spalinowych zespołów trakcyjnych (DMU) określonych w pkt 4.2.1 tabela 2 w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 1304/2014.

5) Zgodność z warunkami określonymi w pkt 7.1.1.6.1 jest obowiązkowa.

6) Zgodność z warunkami określonymi w pkt 7.1.1.6.2 jest fakultatywna, a obowiązkowa staje się tylko w przypadku, gdy wagon dla personelu jest przeznaczony do eksploatacji ogólnej.

7) Zgodność z warunkami określonymi w pkt 7.1.1.6.3 jest fakultatywna, a staje się obowiązkowa tylko w przypadku, gdy wagon dla personelu jest przeznaczony do włączenia do składów pociągów pasażerskich.

7.1.1.6.1 Warunki mające zastosowanie do wagonów dla personelu przeznaczonych do użytkowania w składach predefiniowanych

1) Pojazd stanowi pojazd kolejowy (zgodnie z definicją zawartą w niniejszej TSI) złożony wyłącznie z podsystemu »Tabor« bez zainstalowanych pokładowych urządzeń sterujących.

2) Pojazd kolejowy jest nietrakcyjny.

3) Pojazd kolejowy powinien być przeznaczony do eksploatacji na co najmniej jednej z następujących szerokości torów:

   a) 1 435 mm,

   b) 1 668 mm,

   c) 1 520 mm, 1 524 mm i 1 600 mm. Jeżeli mają zastosowanie przypadki szczególne zgodnie z rozdziałem 7 lub przepisy krajowe zgodnie z punktami otwartymi wymienionymi w dodatku I, niewymienione w pkt 7.1.1.6.1, pojazdy kolejowe są wyłączone z korzystania z zezwolenia nieograniczonego do określonego obszaru użytkowania.

4) Pojazd kolejowy musi być zgodny, dodatkowo poza zgodnością z kategorią P-I dla taboru, z kategorią F-I we wszystkich przypadkach obciążenia wzdłużnego zgodnie ze specyfikacją wymienioną w dodatku J-1 indeks [1]. Dodatkowo weryfikacja bezpiecznej jazdy pod działaniem wzdłużnych sił ściskających wykonywana jest zgodnie ze specyfikacją wymienioną w dodatku J-1 indeks [75].

5) Jednostka musi być wyposażona w koła kuto-walcowane poddane ocenie zgodnie z pkt 6.1.3.1.

6) Pojazd kolejowy musi być wyposażony w koła o minimalnej średnicy powyżej 760 mm.

7) Pojazd kolejowy musi być zgodny z następującymi pochyleniami profilu szyny: 1/20, 1/30 i 1/40. Brak zgodności z jednym lub kilkoma pochyleniami profilu szyn powoduje wykluczenie danej sieci z obszaru użytkowania.

8) Pojazd kolejowy uznaje się za zgodny z jednym z następujących profili odniesienia: G1, GA, GB, GC lub DE3, w tym stosowanych w dolnej części GI1, GI2 lub GI3.

9) Maksymalny nacisk osi pojazdu kolejowego wynosi 22,5 tony.

10) Maksymalna prędkość pojazdu kolejowego nie może przekraczać 140 km/h.

11) Pojazd kolejowy musi należeć co najmniej do kategorii A, o której mowa w pkt 4.1.4.

12) Pojazd kolejowy musi posiadać wyposażenie do samoratowania dla wszystkich osób znajdujących się na pokładzie, zgodne ze specyfikacjami określonymi w pkt 4.7.1 rozporządzenia (UE) nr 1303/2014.

13) Nie jest obowiązkowe, aby pojazd kolejowy był wyposażony w dźwiękowy system komunikacji określony w pkt 4.2.5.2. W takim przypadku należy wprowadzić środki operacyjne w celu zapewnienia komunikacji. Zgodność/niezgodność z pkt 4.2.5.2 zapisuje się w dokumentacji technicznej opisanej w pkt 4.2.12.2.

14) Pojazd kolejowy musi być zgodny z pkt 4.2.5.3, z wyjątkiem następujących punktów:

   — pkt 4.2.5.3.2 ppkt 3 do pkt 4.2.5.3.2 ppkt 5 nie mają zastosowania;

   — pkt 4.2.5.3.3 ppkt 1 nie ma zastosowania.

   — Pkt 4.2.5.3.3 ppkt 2 ma zastosowanie, jeżeli pojazd kolejowy jest połączony z lokomotywą kompatybilną z sygnałem aktywacji alarmu dla pasażerów. W przypadku gdy pojazd kolejowy nie jest bezpośrednio połączony z lokomotywą, hamulec bezpieczeństwa uruchamia się automatycznie po aktywacji alarmu;

   — pkt 4.2.5.3.4 nie ma zastosowania;

   — pkt 4.2.5.3.5 nie ma zastosowania;

   — pkt 4.2.5.3.6 nie ma zastosowania. Zamiast tego, jeżeli system alarmu dla pasażerów nie działa po zamierzonym odłączeniu go przez pracowników lub z powodu awarii technicznej, musi to być stale widoczne dla personelu przewożonego danym pojazdem kolejowym.

15) Nie jest obowiązkowe, aby pojazd kolejowy był wyposażony w urządzenia komunikacyjne dla pasażerów określone w pkt 4.2.5.4. W takim przypadku należy wprowadzić środki operacyjne w celu zapewnienia komunikacji. Zgodność/niezgodność z pkt 4.2.5.4 zapisuje się w dokumentacji technicznej opisanej w pkt 4.2.12.2.

16) Pojazd kolejowy musi być zgodny z pkt 4.2.5.5, z wyjątkiem następujących punktów:

— pkt 4.2.5.5.2 ppkt 6 odczytuje się w następujący sposób: „Na potrzeby niniejszego punktu załoga »pociągu« oznacza jednego członka personelu pokładowego lub przewożonego personelu odpowiedzialnego za czynności kontrolne dotyczące systemu drzwi.";

— pkt 4.2.5.5.7 nie ma zastosowania;

— pkt 4.2.5.5.9 ppkt 1 stosuje się bez ograniczenia prędkości dla urządzenia. Urządzenie jest zawsze włączone.

17) Jeżeli pojazd kolejowy jest wyposażony w urządzenia do smarowania obrzeży kół, należy zapewnić możliwość uruchomienia/wyłączenia tych urządzeń zgodnie ze specyfikacją wymienioną w dodatku J-2 indeks [A].

18) Jeżeli pojazd kolejowy jest wyposażony w szynowy hamulec wiroprądowy, należy zapewnić możliwość jego uruchomienia/wyłączenia zgodnie ze specyfikacją wymienioną w dodatku J-2 indeks [A].

19) Jeżeli pojazd kolejowy jest wyposażony w szynowy hamulec magnetyczny, należy zapewnić możliwość jego włączenia/wyłączenia zgodnie ze specyfikacją wymienioną w dodatku J-2 indeks [A].

20) Pojazdy kolejowe wyposażone w układ hamulcowy EN-UIC należy badać zgodnie ze specyfikacją wymienioną w dodatku J-1 indeks [71].

21) Pojazd kolejowy musi być zgodny ze specyfikacją wymienioną w dodatku J-2 indeks [A].

22) Właściwości pojazdu kolejowego muszą być zgodne ze specyfikacją wymienioną w dodatku J-2 indeks [F].

23) Złącza elektryczne między pojazdami kolejowymi i protokoły komunikacyjne muszą być opisane w ogólnej dokumentacji opisanej w pkt 4.2.12.2 ppkt 3a, wraz z odniesieniem do zastosowanych norm lub innych dokumentów normatywnych.

24) Ryzyko powstawania zakłóceń między elektrycznymi urządzeniami pokładowymi i przytorowymi systemami detekcji pociągu należy ograniczyć za pomocą składu pociągu. Jeżeli istnieje połączenie elektryczne między wagonem a lokomotywą, w pociągu można wykorzystać maksymalnie dwa z tych pojazdów kolejowych napędzane maksymalnie jedną lokomotywą, co uznaje się za założenie zgodności, jeżeli reszta składu pociągu nie ma napędu elektrycznego.

25) Sieci komunikacyjne muszą być zgodne ze specyfikacją wymienioną w dodatku J-1 indeks [53].

26) W przypadku pojazdów kolejowych przeznaczonych do eksploatacji na torach o szerokości 1 435 mm uwzględnia się również następujące przypadki szczególne:

a) zgodność/niezgodność z wymogami w zakresie monitorowania stanu łożysk osi za pomocą sprzętu przytorowego, jak określono w pkt 7.3.2.3, musi być odnotowana w dokumentacji technicznej opisanej w pkt 4.2.12.2. Niezgodność z wymogami powoduje wykluczenie Francji lub Szwecji z obszaru użytkowania;

b) w przypadku pojazdów kolejowych przeznaczonych do eksploatacji w Niemczech na liniach o nachyleniu większym niż 40 ‰ zgodność/niezgodność z wymaganiami określonymi w dokumencie wymienionym w dodatku J-2 indeks [D], należy odnotować w dokumentacji technicznej opisanej w pkt 4.2.12.2. Niezgodność nie powoduje braku dostępu danego pojazdu kolejowego do sieci krajowej;

c) w przypadku pojazdów kolejowych, które są przeznaczone do eksploatacji w Austrii na konkretnych liniach określonych w dokumencie wymienionym w dodatku J-2 indeks [G], na potrzeby bezpiecznej eksploatacji na takich liniach pojemność cieplna hamulców musi być sprawdzana w następującym przypadku odniesienia: kryteria dla Tauern South: spadek o stałym nachyleniu 28 ‰ o długości 25 km i przy prędkości maksymalnej 100/110 km/h. Niezgodność nie powoduje braku dostępu danego pojazdu kolejowego do sieci krajowej; ale skutkuje ograniczonym dostępem do określonych odcinków;

d) w przypadku pojazdów kolejowych przeznaczonych do eksploatacji w Austrii przy weryfikacji zgodności z wymaganiem dotyczącym geometrii styku koło-szyna należy uwzględnić oprócz pkt 4.2.3.4.3 następujące właściwości sieci:

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

Zgodność/niezgodność z wymogami zapisuje się w dokumentacji technicznej opisanej w pkt 4.2.12.2. Niezgodność z wymaganiami skutkuje ograniczaniem prędkości pojazdu;

e) w przypadku pojazdów kolejowych przeznaczonych do eksploatacji w Niemczech przy weryfikacji zgodności z wymaganiem dotyczącym geometrii styku koło-szyna należy uwzględnić oprócz pkt 4.2.3.4.3 następujące właściwości sieci:

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

Zgodność/niezgodność z wymogami zapisuje się w dokumentacji technicznej opisanej w pkt 4.2.12.2. Niezgodność z wymaganiami skutkuje ograniczaniem prędkości pojazdu;

f) w przypadku pojazdów kolejowych przeznaczonych do eksploatacji w Austrii bezpieczeństwo jazdy na torze o promieniu łuku mniejszym niż 250 m sprawdza się zgodnie ze specyfikacją wymienioną w dodatku J-1 indeks [9]. Zgodność/niezgodność z wymogami zapisuje się w dokumentacji technicznej opisanej w pkt 4.2.12.2. Niezgodność z wymogami skutkuje ograniczeniem dostępu do tras określonych w dokumencie wymienionym w dodatku J-2 indeks [G].

27) W przypadku pojazdów kolejowych przeznaczonych do eksploatacji na torach o szerokości 1 668 mm zgodność z pkt 7.3.2.5 i 7.3.2.6 jest obowiązkowa, przy czym należy uwzględnić następujące przypadki szczególne:

a) zgodność/niezgodność z przypadkiem szczególnym dotyczącym wózków przeznaczonych do jazdy po torze o szerokości 1 668 mm określonym w pkt 7.3.2.5a musi zostać odnotowana w dokumentacji technicznej opisanej w pkt 4.2.12.2. Niezgodność powoduje wykluczenie hiszpańskiej sieci torów o szerokości 1 668 mm z obszaru użytkowania.

28) Niezgodność z jakimkolwiek szczególnym warunkiem środowiskowym określonym w pkt 7.4 powoduje ograniczenia w użytkowaniu sieci, w odniesieniu do której określono warunek szczególny, ale nie powoduje wyłączenia tej sieci z obszaru użytkowania.

29) Pojazd kolejowy musi posiadać oznakowania zgodnie ze specyfikacją wymienioną w dodatku J-1 indeks [5].

30) W przypadku wagonów dla personelu wykrycie pożaru musi powodować uruchomienie dźwiękowego i wzrokowego alarmu w całym wagonie. Sygnał dźwiękowy musi być wystarczający, aby obudzić przewożony personel. Sygnał musi być wyraźnie widoczny i słyszalny w obszarze, w którym zgodnie z projektem ma wywołać alarm.

7.1.1.6.2 Dodatkowe opcjonalne warunki mające zastosowanie do wagonów dla personelu przeznaczonych do użytkowania w eksploatacji ogólnej

1) Warunki te mają zastosowanie w uzupełnieniu do pkt 7.1.1.6.1.

2) Spełnienie zbioru warunków wymienionych poniżej w ppkt 2–10 jest nieobowiązkowe i ma na celu ułatwienie wymiany pojazdów kolejowych przeznaczonych do eksploatacji w zestawieniach składu pociągu, które nie są określone na etapie projektowania, tj. pojazdów kolejowych do eksploatacji ogólnej. Zastosowanie się do tych przepisów nie zapewnia pełnej zamienności pojazdów kolejowych ani nie zwalnia przedsiębiorstwa kolejowego z obowiązków dotyczących użytkowania przedmiotowych pojazdów kolejowych w składzie pociągu określonym w pkt 6.2.7. Jeżeli wnioskodawca wybierze tę opcję, jednostka notyfikowana musi przeprowadzić ocenę ich spełnienia w ramach procedury weryfikacji WE. Rejestruje się to w certyfikacie i w dokumentacji technicznej.

3) Pojazd kolejowy musi być wyposażony w układ sprzęgu ręcznego określony w pkt 4.2.2.2.3 lit. b) i pkt 5.3.2.

4) Pojazd kolejowy musi być wyposażony w układ hamulcowy EN-UIC określony w specyfikacji wymienionej w dodatku J-1 indeks [12] i indeks [70]. Układ hamulcowy należy badać zgodnie ze specyfikacją wymienioną w dodatku J-1 indeks [71].

5) Pojazd kolejowy musi spełniać wymogi niniejszej TSI co najmniej w zakresie temperatur T1 (od -25 °C do +40 °C; zakres nominalny) określonym w pkt 4.2.6.1 oraz w specyfikacji wymienionej w dodatku J-1 indeks [18].

6) Światła końca pociągu wymagane w pkt 4.2.7.1 muszą być stałe.

7) Jeżeli pojazd kolejowy jest wyposażony w przejście międzywagonowe, musi ono spełniać wymagania specyfikacji wymienionej w dodatku J-1 indeks [54].

8) Zasilanie »jednobiegunowe« musi być zgodne z pkt 4.2.11.6 ppkt 2.

9) Interfejs fizyczny między pojazdami kolejowymi służący do przekazywania sygnałów musi zapewniać zgodność kabla i wtyczki co najmniej jednej linii z 18-przewodowym kablem określonym na diagramie 2 w specyfikacji wymienionej w dodatku J-1 indeks [61].

10) Układ sterujący drzwiami, określony w pkt 4.2.5.5.3, musi być zgodny ze specyfikacją wymienioną w dodatku J-1 indeks [17].

7.1.1.6.3 Warunki mające zastosowanie do wagonów dla personelu przeznaczonych do użytkowania w pociągach pasażerskich

1) Warunki te mają zastosowanie w uzupełnieniu do pkt 7.1.1.6.1 i 7.1.1.6.2 w odniesieniu do pojazdów kolejowych, które mogą być włączone do pociągu pasażerskiego, jeżeli są niezajęte.

2) Skład pociągu wraz z wagonem dla personelu na końcu pociągu i bez napędu elektrycznego uznaje się za założenie zgodności.

3) Pojazd kolejowy musi należeć do kategorii A lub B. Pojazdy kolejowe kategorii B muszą być wyposażone w przegrody zamykające całkowicie przekrój poprzeczny zgodnie z pkt 4.2.10.3.4 ppkt 3.";

5) w pkt 7.3.2.3 w odniesieniu do przypadku szczególnego dla Szwecji w tabeli 19 wprowadza się następujące zmiany:

„Tabela 19

Strefy pomiarowe i ochronne dla pojazdów kolejowych przeznaczonych do eksploatacji w Szwecji

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

6) w dodatku J tabela J-1 otrzymuje brzmienie:

„[1]	**EN 12663-1:2010+A1:2014** **Kolejnictwo – Wymagania konstrukcyjno-wytrzymałościowe dotyczące pudeł kolejowych pojazdów szynowych – Część 1: Lokomotywy i tabor pasażerski (i metoda alternatywna dla wagonów towarowych)**		
[1.9]	Wytrzymałość konstrukcyjna	7.1.1.6.1 ppkt 4	5.2
[5]	**EN 15877-2:2013** **Kolejnictwo – Znaki na pojazdach kolejowych – Część 2: Znaki zewnętrzne na wagonach pasażerskich, pojazdach trakcyjnych, lokomotywach i na maszynach do prac torowych**		
[5.2]	Wagony przeznaczone do użytkowania w eksploatacji ogólnej Wagony dla personelu do użytkowania w składach predefiniowanych	7.1.1.5.1 ppkt 23 7.1.1.6.1 ppkt 29	4.4

[9]	**EN 14363:2016+ A2:2022** **Kolejnictwo – Badania i symulacje modelowe właściwości dynamicznych pojazdów szynowych przed dopuszczeniem do ruchu – Badania właściwości biegowych i próby stacjonarne**		
[9.12]	Dynamiczne zachowanie podczas jazdy na łukach o promieniu mniejszym niż 250 m	7.1.1.6.1 ppkt 26 lit. f)	4, 5, 7
[12]	**EN 14198:2016+A1:2018+A2:2021** **Kolejnictwo – Hamowanie – Wymagania dla układu hamulcowego pociągów prowadzonych przez lokomotywy**		
[12.2]	Wagony przeznaczone do użytkowania w eksploatacji ogólnej Wagony dla personelu przeznaczone do użytkowania w eksploatacji ogólnej	7.1.1.5.2 ppkt 3 7.1.1.6.2 ppkt 4	5.3.2.6, 5.4
[17]	**EN 14752:2019+A1:2021** **Kolejnictwo – Systemy bocznych drzwi wejściowych w taborze szynowym**		
[17.4]	Wagony przeznaczone do użytkowania w eksploatacji ogólnej – urządzenie sterujące drzwiami Wagony dla personelu przeznaczone do użytkowania w eksploatacji ogólnej – urządzenie sterujące drzwiami	7.1.1.5.2 ppkt 9 7.1.1.6.2 ppkt 10	5.1.1, 5.1.2, 5.1.5, 5.1.6
[18]	**EN 50125-1:2014** **Zastosowania kolejowe – Warunki środowiskowe stawiane urządzeniom – Część 1: Tabor i wyposażenie pokładowe**		
[18.3]	Warunki środowiskowe – temperatura	7.1.1.5.2 ppkt 4 7.1.1.6.2 ppkt 5	4.3
[54]	**EN 16286-1:2013** **Kolejnictwo – Systemy przejść międzywagonowych – Część 1: Główne zastosowania**		
[54.1]	Przejścia międzywagonowe – wewnętrzne połączenia kołnierzowe	7.1.1.5.2 ppkt 6 7.1.1.6.2 ppkt 7	Załączniki A i B
[53]	**IEC 61375-1:2012** **Elektroniczne wyposażenie kolejowe – Sieć łączności pociągu (TCN) – Część 1: Architektura ogólna**		
[53.1]	Sieci łączności	7.1.1.5.1 ppkt 18 7.1.1.6.1 ppkt 25	5, 6
[61]	**IRS UIC 50558:2017** **Zastosowania kolejowe – Tabor – Interfejsy zdalnego sterowania i kabli danych – Standardowe funkcje techniczne**		
[61.1]	Interfejs fizyczny między pojazdami kolejowymi służący do przekazywania sygnałów	7.1.1.5.2 ppkt 8 7.1.1.6.2 ppkt 9	7.1.1

[70]	**UIC 541-6:2010-10** **Hamulce – Hamulec elektropneumatyczny (hamulec EP) i sygnał alarmowy dla pasażerów w pojazdach kolejowych stosowanych w składach ciągnionych**		
[70.1]	Wagony przeznaczone do użytkowania w eksploatacji ogólnej Wagony dla personelu przeznaczone do użytkowania w eksploatacji ogólnej	7.1.1.5.2 ppkt 3 7.1.1.6.2 ppkt 4	3, 7
[71]	**EN 17065:2018** **Kolejnictwo – Hamowanie – Procedura badania wagonu pasażerskiego**		
[71.1]	Wagony przeznaczone do użytkowania w składach predefiniowanych Wagony dla personelu do użytkowania w składach predefiniowanych Wagony dla personelu przeznaczone do użytkowania w eksploatacji ogólnej	7.1.1.5.1 ppkt 13 7.1.1.6.1 ppkt 20 7.1.1.6.2 ppkt 4	5, 6
[75]	**EN 15839:2024** **Kolejnictwo – Badania i symulacje modelowe właściwości dynamicznych pojazdów szynowych przed dopuszczeniem do ruchu – Badania bezpieczeństwa jazdy przy występowaniu wzdłużnych sił ściskających**		
[75.1]	Weryfikacja bezpiecznej jazdy pod działaniem wzdłużnych sił ściskających	7.1.1.6.1 ppkt 4	wszystkie”

7) w dodatku J tabela J-2 otrzymuje brzmienie:

„[A]	**ERA/ERTMS/033281 – V 5.0** **Interfejsy między urządzeniami przytorowymi sterowania a innymi podsystemami** **TSI CCS, dodatek A, tabela A 2 indeks [77]**		
Warunki uzyskania wyjątkowego zezwolenia **Warunki mające zastosowanie do wagonów dla personelu przeznaczonych do użytkowania w składach predefiniowanych**			7.1.1.5 7.1.1.6
[A.22]	Pojazd kolejowy wyposażony w urządzenia do smarowania obrzeży	7.1.1.5 ppkt 10 7.1.1.6.1 ppkt 17	3.1.5
[A.23]	Pojazd kolejowy wyposażony w szynowy hamulec wiroprądowy	7.1.1.5.1 ppkt 11 7.1.1.6.1 ppkt 18	3.2.3
[A.24]	Pojazd kolejowy wyposażony w szynowy hamulec magnetyczny	7.1.1.5.1 ppkt 12 7.1.1.6.1 ppkt 19	3.2.3
[A.25]	Konstrukcja pojazdu kolejowego	7.1.1.5.1 ppkt 15 7.1.1.6.1 ppkt 21	3.1
[D.1]	Pojazdy kolejowe przeznaczone do eksploatacji w Niemczech na liniach o nachyleniu większym niż 40 ‰	7.1.1.5.1 ppkt 20 lit. f) 7.1.1.6.1 ppkt 26 lit. b)	odpowiedni punkt

[F]	**Wymogi dotyczące wagonów dla personelu zapewniające kompatybilność z systemami detekcji pociągów ERA/TD/2025-01/PECA v1.0**		
[F.1]	Kompatybilność wagonów dla personelu z systemami detekcji pociągów	7.1.1.6.1 ppkt 22	wszystkie
[G]	**Anforderungskatalog Triebfahrzeuge, Triebzüge und Reisezugwagen ÖBB-INFRA RW 50.02.01 (wersja z 27.06.2024 r.)**		
[G.1]	Pojemność cieplna hamulców	7.1.1.6.1 ppkt 26 lit. c)	6.1.3.
[G.2]	Bezpieczeństwo jazdy na łuku o promieniu krótszym niż 250 m	7.1.1.6.1 ppkt 26 lit. f)	Dodatek 6”

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku III do decyzji 2011/665/UE w tabeli w kolumnie „Kategoria” drugą kategorię „Ciągnione pojazdy pasażerskie” zastępuje się kategorią „Pojazdy ciągnione”, a w kolumnie „Podkategoria” w kodzie 32 tekst „Zarezerwowany” zastępuje się tekstem „Wagon dla personelu”.