REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2025/675 AL COMISIEI

din 4 aprilie 2025

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1302/2014 privind o specificație tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – material rulant de călători și locomotive” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și a Deciziei de punere în aplicare 2011/665/UE privind registrul european al tipurilor autorizate de vehicule feroviare

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană ([1]), în special articolul 5 alineatul (11),

întrucât:

(1) Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 al Comisiei ([2]) stabilește specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – material rulant de călători și locomotive” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană („STI LOC & PAS”).

(2) Decizia delegată (UE) 2017/1474 a Comisiei ([3]) stabilește obiectivele specifice care ar trebui integrate în specificațiile tehnice de interoperabilitate. În conformitate cu articolul 4 alineatul (5) din decizie, Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 trebuie să țină seama de modificările procedurii de introducere pe piață a subsistemelor mobile, inclusiv de verificările efectuate înainte de prima utilizare a vehiculelor autorizate.

(3) Din cauza necesității de a sprijini transportul din domeniul apărării între rețele cu specificații tehnice diferite, sectorul feroviar și industria de aprovizionare feroviară au adresat Comisiei o cerere de simplificare a procesului de autorizare a vehiculelor feroviare pentru personalul care însoțește trenurile ce transportă echipamente (de exemplu, personalul militar care însoțește echipamentele din domeniul apărării, pompieri, personalul administratorului de infrastructură sau al întreprinderii feroviare). Schimburile dintre Comisie și experți au identificat necesitatea de a extinde domeniul de aplicare al unei astfel de modificări la o categorie mai largă de cazuri de utilizare.

(4) Cadrul actual al specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI) permite autorizarea unor astfel de vehicule, inclusiv verificarea conformității cu normele naționale. Cu toate acestea, procesul de autorizare gestionat de Agenția UE pentru Căile Ferate (ERA) impune ca aceasta să colecteze evaluări de la autoritățile naționale de siguranță individuale, ceea ce introduce o mare complexitate, incertitudine și întârzieri în procesul decizional.

(5) Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 stabilește cerințele care trebuie îndeplinite pentru procesul de autorizare a vehiculelor și promovează interoperabilitatea rețelei feroviare europene, dar nu acoperă în prezent vehiculele care nu transportă călători și care sunt destinate transportului de personal, dar care nu sunt destinate utilizării pentru servicii de călători, în domeniul de aplicare al STI LOC & PAS.

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

([2]) Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind o specificație tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – material rulant de călători și locomotive” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană (JO L 356, 12.12.2014, p. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([3]) Decizia delegată (UE) 2017/1474 a Comisiei din 8 iunie 2017 de completare a Directivei (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește obiectivele specifice pentru elaborarea, adoptarea și revizuirea specificațiilor tehnice de interoperabilitate (JO L 210, 15.8.2017, p. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_del/2017/1474/oj).

(6) Definirea unor cerințe comune pentru autorizațiile unice facilitează procesul de autorizare pentru vehiculele care urmează să funcționeze pe întreaga rețea a Uniunii. Aceasta limitează sarcina controalelor, a încercărilor și a certificării prealabile autorizării, impuse de normele naționale, la minimul necesar pentru a asigura compatibilitatea rutelor cu rețelele care nu sunt încă armonizate. Conform acestui concept, întreprinderea feroviară câștigă flexibilitate în ceea ce privește utilizarea vehiculelor, fiind în același timp obligată să efectueze verificarea compatibilității rutei.

(7) Prin urmare, este necesar să se stabilească specificații tehnice pentru autorizarea unică a vehiculelor care nu transportă călători și care sunt destinate transportului de personal, cum ar fi personalul militar, personalul feroviar sau pompierii.

(8) Pentru a permite un proces rapid de autorizare a introducerii pe piață a vagoanelor de personal în întreaga Uniune, cerințele specifice aplicabile vagoanelor de personal ar trebui adaptate pentru a reflecta faptul că aceste unități sunt planificate să fie exploatate în trenurile de marfă și nu sunt accesibile publicului.

(9) În plus, domeniul de aplicare prevăzut pentru cazul specific suedez referitor la sistemul de detectare a cutiilor de osii supraîncălzite a fost redus, ceea ce consolidează cerințele comune la nivelul UE și, prin urmare, aduce beneficii vehiculului în procesul de autorizare.

(10) Pentru a evita necesitatea de a aplica norme naționale și pentru a permite o autorizare unică pentru vagoanele de personal, ar trebui definite cerințe limitate în ceea ce privește, în special, sarcina maximă pe osie și viteza maximă. Datorită caracteristicilor echipamentului care interferează cu sistemele de detectare a trenurilor, dacă există o conexiune electrică între vagon și locomotivă, trebuie elaborată o restricție specifică. Pentru a se asigura că vagonul de personal nu provoacă nicio interferență cu sistemele de detectare a trenurilor de cale, specificațiile ar trebui furnizate într-un document tehnic ERA. Acestea trebuie definite astfel încât să permită autorizarea unică a vagonului de personal, fără a fi necesară aplicarea normelor naționale.

(11) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 ar trebui modificat în consecință.

(12) Vehiculele destinate a fi utilizate în trenuri care operează servicii de navetă pentru transportul autoturismelor personale și al camioanelor, împreună cu șoferii și călătorii acestora, nu sunt acoperite. Aceste vehicule – care transportă conducători auto și pasageri ai vehiculelor rutiere – integrate în trenuri care efectuează servicii de navetă pentru vehicule rutiere ar trebui să facă obiectul altor dispoziții pentru vehiculele din prezentul regulament. Vehiculele integrate în trenurile care efectuează servicii de navetă care transportă șoferi și pasageri la bordul vehiculelor rutiere nu fac obiectul STI-urilor.

(13) Având în vedere că nu este necesară nicio competență specifică nouă pentru evaluarea conformității elementelor constitutive de interoperabilitate sau pentru verificarea subsistemelor, nu ar trebui să existe nicio modificare în ceea ce privește organismele notificate în sensul Regulamentului (UE) nr. 1302/2014.

(14) Decizia de punere în aplicare 2011/665/UE a Comisiei ([4]) de stabilire a specificațiilor registrului tipurilor autorizate de vehicule feroviare se modifică pentru a include și noul tip „vagon de personal”.

(15) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 51 alineatul (1) din Directiva (UE) 2016/797,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Anexa la Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

([4]) Decizia de punere în aplicare 2011/665/UE a Comisiei din 4 octombrie 2011 privind registrul european al tipurilor autorizate de vehicule feroviare (JO L 264, 8.10.2011, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

Articolul 2

Anexa la Decizia de punere în aplicare 2011/665/UE se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

Articolul 3

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 4 aprilie 2025.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXA I

Anexa la Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 se modifică după cum urmează:

1. La punctul 2.2.2 „Material rulant”, la sfârșitul literei A subpunctul 3 se adaugă următorul text:

„Un vagon de personal este o unitate capabilă să transporte persoane, dar care nu este destinată utilizării pentru servicii de transport de călători.”

2. La punctul 2.3.1 „Tipuri de material rulant”, la sfârșitul literei A subpunctul 3 se adaugă următorul paragraf:

„Vehiculele care transportă personal (altul decât călători) incluse într-un tren care nu operează servicii de transport de călători:

Acest tip include vehiculele fără tracțiune care nu sunt accesibile publicului, utilizate în principal pentru transportul de personal (de exemplu, personalul de escortă militară, pompierii, personalul administratorului de infrastructură sau al întreprinderii feroviare) și destinate integrării în trenuri care, de regulă, nu sunt accesibile publicului și nu sunt destinate transportului de călători; acestea intră în domeniul de aplicare al prezentei STI ca vagoane de personal și pot fi autorizate pentru introducerea pe piață fără a se limita la o anumită zonă de utilizare, sub rezerva condițiilor de la punctul 7.1.1.6.”

3. La punctul 4.2.12.2, după subpunctul (27) se adaugă un nou subpunct (28), după cum urmează:

„(28) Pentru unitățile care aplică condițiile specificate la punctul 7.1.1.6, trebuie comunicată conformitatea/neconformitatea unității cu cerințele de la subpunctele 13, 15, 26, 27 de la punctul 7.1.1.6.1.”

4. După punctul 7.1.1.5.2 se adaugă un nou punct 7.1.1.6:

„7.1.1.6. Condiții pentru deținerea unei autorizații de tip a vehiculului și/sau a unei autorizații de introducere pe piață a vagoanelor de personal care nu se limitează la o anumită zonă de utilizare

(1) Punctul 7.1.1.6 se aplică vagoanelor de personal, astfel cum sunt definite la punctul 2.2.2 litera A subpunctul 3, în condițiile definite la punctul 2.3.1 litera A subpunctul 3.

(2) Condițiile pentru deținerea unei autorizații de tip a vehiculului și/sau a unei autorizații de introducere pe piață care nu se limitează la o anumită zonă de utilizare sunt specificate la punctele 7.1.1.6.1, 7.1.1.6.2 și 7.1.1.6.3 ca cerințe suplimentare care trebuie incluse în verificarea CE a subsistemului «material rulant». Aceste condiții trebuie considerate ca fiind complementare cerințelor definite în prezenta STI și trebuie îndeplinite integral.

(3) Punctul 7.1.1.5 nu se aplică.

(4) Aplicarea Regulamentului (UE) nr. 1304/2014 se limitează la cerințele privind zgomotul la staționare și zgomotul la trecere, care trebuie evaluate pe baza valorilor-limită aplicabile ramelor diesel (DMU), astfel cum se prevede la punctul 4.2.1, tabelul 2 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1304/2014.

(5) Respectarea condițiilor de la punctul 7.1.1.6.1 este obligatorie.

(6) Respectarea condițiilor de la punctul 7.1.1.6.2 este opțională și devine obligatorie numai în cazul în care vagonul de personal este destinat utilizării în exploatare generală.

(7) Respectarea condițiilor de la punctul 7.1.1.6.3 este opțională și devine obligatorie numai în cazul în care vagonul de personal aflat în exploatare generală este destinat includerii în trenuri de călători.

7.1.1.6.1. Condiții aplicabile vagoanelor de personal destinate utilizării în compuneri predefinite

(1) Vehiculul trebuie să corespundă unei unități (astfel cum este definită în prezenta STI) compuse numai dintr-un subsistem «material rulant» fără CCS instalat la bord.

(2) Unitatea este fără tracțiune.

(3) Unitatea trebuie să fie proiectată pentru a fi exploatată pe cel puțin unul dintre următoarele ecartamente:

(a) 1 435 mm;

(b) 1 668 mm;

(c) 1 520 mm, 1 524 mm și 1 600 mm. În cazul în care se aplică situații specifice în conformitate cu capitolul 7 sau cu normele naționale în conformitate cu punctele deschise enumerate în apendicele I, care nu sunt enumerate la punctul 7.1.1.6.1, unitățile sunt excluse de la utilizarea autorizației care nu se limitează la o anumită zonă de utilizare.

(4) Unitatea trebuie să fie conformă, pe lângă categoria de material rulant P-I, cu categoria F-I pentru toate cazurile de sarcină longitudinală în conformitate cu specificația menționată în apendicele J-1, indicele [1]. În plus, verificarea rulării în siguranță sub acțiunea unor forțe de compresie longitudinale trebuie efectuată în conformitate cu specificația menționată în apendicele J-1, indicele [75].

(5) Unitatea trebuie să fie echipată cu roți forjate și laminate evaluate în conformitate cu punctul 6.1.3.1.

(6) Unitatea trebuie să fie echipată cu roți cu diametrul minim al roții mai mare de 760 mm.

(7) Unitatea trebuie să fie compatibilă cu următoarea înclinație a șinei: 1/20, 1/30 și 1/40. Incompatibilitatea cu una sau mai multe înclinații ale șinei exclude rețeaua (rețelele) în cauză din zona de utilizare.

(8) Unitatea este declarată conformă cu unul dintre următoarele profiluri de referință: G1, GA, GB, GC sau DE3, inclusiv cele utilizate pentru partea inferioară, GI1, GI2 sau GI3.

(9) Unitatea trebuie să aibă o sarcină maximă pe osie de 22,5 tone.

(10) Unitatea trebuie să aibă o viteză maximă mai mică sau egală cu 140 km/h.

(11) Unitatea trebuie să fie cel puțin de categoria A, astfel cum se menționează la punctul 4.1.4.

(12) Unitatea trebuie să fie echipată cu dispozitive de autosalvare pentru toate persoanele de la bord, care îndeplinesc specificațiile de la punctul 4.7.1 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2014.

(13) Nu este obligatoriu ca unitatea să fie echipată cu un sistem de comunicare audio, astfel cum se specifică la punctul 4.2.5.2. În acest caz, se instituie mijloace operaționale pentru a asigura comunicarea. Conformitatea/neconformitatea cu punctul 4.2.5.2 se consemnează în documentația tehnică descrisă la punctul 4.2.12.2.

(14) Unitatea trebuie să fie conformă cu punctul 4.2.5.3, cu excepția următoarelor puncte:

— Punctele 4.2.5.3.2 subpunctul (3)-4.2.5.3.2 subpunctul (5) nu se aplică.

— Punctul 4.2.5.3.3 subpunctul (1) nu se aplică.

— Punctul 4.2.5.3.3 subpunctul (2) se aplică dacă unitatea este conectată la o locomotivă compatibilă cu semnalul de activare a semnalului de alarmă pentru călători. În cazul în care unitatea nu este conectată direct la locomotivă, frâna de urgență este activată automat atunci când alarma este activată.

— Punctul 4.2.5.3.4 nu se aplică.

— Punctul 4.2.5.3.5 nu se aplică.

— Punctul 4.2.5.3.6 nu se aplică. În schimb, în cazul în care sistemul de alarmă pentru călători nu funcționează, fie pentru că a fost izolat intenționat de către personal, fie din cauza unei defecțiuni tehnice, acest lucru trebuie semnalat permanent personalului transportat în unitate.

(15) Nu este obligatoriu ca unitatea să fie echipată cu sisteme de comunicare pentru pasageri, astfel cum se specifică la punctul 4.2.5.4. În acest caz, se instituie mijloace operaționale pentru a asigura comunicarea. Conformitatea/neconformitatea cu punctul 4.2.5.4 se consemnează în documentația tehnică descrisă la punctul 4.2.12.2.

(16) Unitatea trebuie să fie conformă cu punctul 4.2.5.5, cu excepția următoarelor puncte:

— Punctul 4.2.5.5.2 subpunctul (6) se citește după cum urmează: «În sensul prezentului punct, „personalul de tren” înseamnă un membru al personalului de la bord sau al personalului transportat responsabil cu verificările legate de sistemul ușilor».

— Punctul 4.2.5.5.7 nu se aplică.

— Punctul 4.2.5.5.9 subpunctul (1) se aplică fără restricții de viteză pentru dispozitiv. Acesta este întotdeauna activ.

(17) Dacă unitatea este echipată cu dispozitive de lubrifiere a buzei de bandaj, trebuie să fie posibilă activarea/dezactivarea acestora în conformitate cu specificația menționată în apendicele J-2, indicele [A].

(18) Dacă unitatea este echipată cu frână de cale cu curenți turbionari, trebuie să fie posibilă activarea/dezactivarea acesteia în conformitate cu specificația menționată în apendicele J-2, indicele [A].

(19) Dacă unitatea este echipată cu frână de cale magnetică, trebuie să fie posibilă activarea/dezactivarea acesteia în conformitate cu specificația menționată în apendicele J-2, indicele [A].

(20) Unitățile echipate cu un sistem de frânare EN-UIC trebuie supuse încercării în conformitate cu specificația menționată în apendicele J-1, indicele [71].

(21) Unitatea trebuie să fie conformă cu specificația menționată în apendicele J-2, indicele [A].

(22) Caracteristicile unității trebuie să fie conforme cu specificația menționată în apendicele J-2, indicele [F].

(23) Interfețele electrice dintre unități și protocoalele de comunicare trebuie să fie descrise în documentația generală descrisă la punctul 4.2.12.2 subpunctul 3a, cu trimitere la standardele sau la celelalte documente normative care au fost aplicate.

(24) Riscul ca echipamentele electrice de la bord să interfereze cu sistemele de detectare a trenurilor de cale trebuie atenuat de compunerea trenului. În cazul în care există o conexiune electrică între vagon și locomotivă, un maximum de două dintre aceste unități, utilizate într-un tren, acționate de maximum o locomotivă, este considerată o ipoteză de conformitate, dacă în restul compunerii trenului nu există energie electrică.

(25) Rețelele de comunicații trebuie să respecte specificația menționată în apendicele J-1, indicele [53].

(26) În cazul unităților destinate exploatării pe un ecartament de 1 435 mm, trebuie luate în considerare, de asemenea, următoarele cazuri specifice:

(a) Conformitatea/neconformitatea cu cerințele privind monitorizarea stării lagărului de osie de către echipamentele de cale, stabilite la punctul 7.3.2.3, trebuie înregistrată în documentația tehnică descrisă la punctul 4.2.12.2. Nerespectarea cerințelor exclude Franța și/sau Suedia din zona de utilizare.

(b) Pentru unitățile destinate a fi exploatate în Germania pe linii cu o declivitate mai mare de 40 ‰, conformitatea/neconformitatea cu cerințele definite în documentul menționat în apendicele J-2 indicele [D] trebuie înregistrată în documentația tehnică descrisă la punctul 4.2.12.2. Neconformitatea nu împiedică accesul unității la rețeaua națională.

(c) Pentru ca unitățile destinate a fi exploatate în Austria pe linii specifice identificate în documentul menționat în apendicele J-2 indicele [G] să funcționeze în condiții de siguranță pe astfel de linii, capacitatea termică a frânelor trebuie verificată în următorul caz de referință: Criteriile pentru Tauern Süd: pantă cu o declivitate constantă de 28 ‰ pe o distanță de 25 km și viteză maximă 100/110 km/h. Neconformitatea nu împiedică accesul unității la rețeaua națională, dar conduce la limitarea accesului la aceste tronsoane specifice.

(d) Pentru unitățile destinate a fi exploatate în Austria, verificarea cerinței privind geometria contactului roată-șină trebuie să ia în considerare, în plus față de punctul 4.2.3.4.3, următoarele caracteristici ale rețelei:

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

Conformitatea/neconformitatea cu cerințele se consemnează în documentația tehnică descrisă la punctul 4.2.12.2. Neconformitatea cu cerințele are drept consecință o limitare a vitezei vehiculului.

(e) Pentru unitățile destinate a fi exploatate în Germania, verificarea cerinței privind geometria contactului roată-șină trebuie să ia în considerare, în plus față de punctul 4.2.3.4.3, următoarele caracteristici ale rețelei:

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

Conformitatea/neconformitatea cu cerințele se consemnează în documentația tehnică descrisă la punctul 4.2.12.2. Neconformitatea cu cerințele are drept consecință o limitare a vitezei vehiculului.

(f) Pentru unitățile destinate a fi exploatate în Austria, siguranța în circulație pe șine cu curbe cu o rază a curbei mai mică de 250 m trebuie verificată în conformitate cu specificația menționată în apendicele J-1, indicele [9]. Conformitatea/neconformitatea cu cerințele se consemnează în documentația tehnică descrisă la punctul 4.2.12.2. Nerespectarea cerințelor trebuie să conducă la limitarea accesului la rutele identificate în documentul menționat în apendicele J-2, indicele [G].

(27) În cazul unităților destinate exploatării pe un ecartament de 1 668 mm, respectarea punctelor 7.3.2.5 și 7.3.2.6 este obligatorie și trebuie luate în considerare următoarele cazuri specifice:

(a) Conformitatea/neconformitatea cu cazul specific în ceea ce privește boghiurile destinate exploatării pe un ecartament de 1 668 mm, definit la punctul 7.3.2.5a, trebuie consemnată în documentația tehnică descrisă la punctul 4.2.12.2. Neconformitatea exclude rețeaua spaniolă cu ecartament de 1 668 mm din zona de utilizare.

(28) Nerespectarea oricăreia dintre condițiile de mediu specifice stabilite la punctul 7.4 conduce la restricții de utilizare a rețelei pentru care a fost definită condiția specifică respectivă, dar nu și la excluderea rețelei respective din zona de utilizare.

(29) Unitatea trebuie marcată în conformitate cu specificația menționată în apendicele J-1, indicele [5].

(30) În cazul vagoanelor de personal, detectarea unui incendiu trebuie să declanșeze o alarmă acustică și optică locală în întregul vagon. Semnalul acustic trebuie să fie suficient pentru a trezi personalul transportat. Semnalul trebuie să fie clar vizibil și sonor în zona în care a fost proiectat să fie auzit.

7.1.1.6.2. Condiții opționale suplimentare aplicabile vagoanelor de personal destinate exploatării generale

(1) Aceste condiții se aplică în plus față de punctul 7.1.1.6.1.

(2) Conformitatea cu următorul set de condiții stabilite la subpunctele 2-10 este opțională și vizează facilitarea schimbului de unități destinate utilizării în compuneri de tren care nu sunt definite în faza de proiectare, adică unități destinate exploatării generale. Conformitatea cu aceste dispoziții nu asigură un caracter în întregime interschimbabil al unităților și nu scutește întreprinderea feroviară de responsabilitățile sale în ceea ce privește utilizarea acestor unități într-o compunere de tren, astfel cum sunt definite la punctul 6.2.7. Dacă solicitantul alege această opțiune, un organism notificat trebuie să evalueze conformitatea în cadrul procedurii de verificare CE. Aceasta trebuie raportată în certificat și în documentația tehnică.

(3) Unitatea trebuie echipată cu un sistem de cuplare manual, astfel cum este definit la punctul 4.2.2.2.3 litera (b) și la punctul 5.3.2.

(4) Unitatea trebuie echipată cu un sistem de frânare EN-UIC, astfel cum este definit în specificația menționată în apendicele J-1, indicele [12] și indicele [70]. Sistemul de frânare trebuie supus încercării în conformitate cu specificația menționată în apendicele J-1, indicele [71].

(5) Unitatea trebuie să îndeplinească cerințele prezentei STI cel puțin în intervalul de temperatură T1 (de la – 25 °C la + 40 °C; nominal), astfel cum este definit la punctul 4.2.6.1 și în specificația menționată în apendicele J-1, indicele [18].

(6) Luminile spate solicitate la punctul 4.2.7.1 trebuie asigurate de lămpi spate fixe.

(7) Dacă unitatea este echipată cu un culoar de trecere, acesta trebuie să respecte specificația menționată în apendicele J-1, indicele [54].

(8) Alimentarea cu energie electrică unipolară trebuie să fie conformă cu punctul 4.2.11.6 subpunctul 2.

(9) Interfața fizică dintre unități pentru transmisia semnalelor trebuie să asigure compatibilitatea cablului și a fișei de la cel puțin o linie cu cablul cu 18 conductori definit în placheta 2 din specificația menționată în apendicele J-1, indicele [61].

(10) Dispozitivul de comandă a ușilor specificat la punctul 4.2.5.5.3 trebuie să fie în conformitate cu specificațiile descrise în apendicele J-1, indicele [17].

7.1.1.6.3. Condiții aplicabile vagoanelor de personal destinate includerii în trenuri de călători

(1) Aceste condiții se aplică în plus față de punctele 7.1.1.6.1 și 7.1.1.6.2 pentru unitățile care pot fi incluse, atunci când nu sunt ocupate, într-un tren de călători.

(2) O compunere de tren cu vagonul de personal situat la capătul trenului și fără energie electrică este considerată o ipoteză de conformitate.

(3) Unitatea trebuie să fie de categoria A sau categoria B. Unitățile din categoria B trebuie să fie echipate cu pereți despărțitori în secțiune transversală integrali în conformitate cu punctul 4.2.10.3.4 subpunctul (3).”

5. La punctul 7.3.2.3, pentru cazul specific al Suediei, tabelul 19 se modifică după cum urmează:

„Tabelul 19

Zona țintă și interzisă pentru unitățile destinate exploatării în Suedia

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

6. În apendicele J, tabelul J-1 se modifică după cum urmează:

„[1]	**EN 12663-1:2010+A1:2014** **Aplicații feroviare. Cerințe de dimensionare a structurilor vehiculelor feroviare. Partea 1: Locomotive și vagoane de călători (și metodă alternativă pentru vagoane de marfă)**		
[1.9]	Rezistența structurală	7.1.1.6.1 subpunctul (4)	5.2
[5]	**EN 15877-2:2013** **Aplicații feroviare. Marcarea vehiculelor feroviare. Partea 2: Marcaje exterioare pentru vagoane de călători, vehicule motoare, locomotive și mașini de întreținere a căii**		
[5.2]	Vagoanele de călători destinate exploatării generale Vagoanele de personal destinate utilizării în compuneri predefinite	7.1.1.5.1 subpunctul (23) 7.1.1.6.1 subpunctul (29)	4.4

[9]	**EN 14363:2016+ A2:2022** **Aplicații feroviare – Încercări și simulări pentru omologarea caracteristicilor de comportare dinamică ale vehiculelor feroviare – Comportament dinamic și încercări statice**		
[9.12]	Comportamentul dinamic de rulare în curbele cu raza curbei mai mică de 250 m	7.1.1.6.1 subpunctul (26) litera (f)	4, 5, 7
[12]	**EN 14198:2016+A1:2018+A2:2021** **Aplicații feroviare. Frânare. Cerințe referitoare la sistemul de frânare al trenurilor remorcate de locomotivă**		
[12.2]	Vagoanele de călători destinate exploatării generale Vagoanele de personal destinate exploatării generale	7.1.1.5.2 subpunctul (3) 7.1.1.6.2 subpunctul (4)	5.3.2.6, 5.4
[17]	**EN 14752:2019+A1:2021** **Aplicații feroviare. Sisteme de acces lateral pentru material rulant**		
[17.4]	Vagoanele de călători destinate exploatării generale – dispozitiv de comandă a ușilor Vagoanele de personal destinate exploatării generale – dispozitiv de comandă a ușilor	7.1.1.5.2 subpunctul (9) 7.1.1.6.2 subpunctul (10)	5.1.1, 5.1.2, 5.1.5, 5.1.6
[18]	**EN 50125-1:2014** **Aplicații feroviare. Condiții de mediu pentru echipament. Partea 1: Echipament la bordul materialului rulant**		
[18.3]	Condiții de mediu – temperatura	7.1.1.5.2 subpunctul (4) 7.1.1.6.2 subpunctul (5)	4.3
[54]	**EN 16286-1:2013** **Aplicații feroviare. Cale. Sisteme de intercomunicație între vehicule. Partea 1: Aplicații generale**		
[54.1]	Culoare de trecere – conexiuni de intercomunicare cu buză de bandaj	7.1.1.5.2 subpunctul (6) 7.1.1.6.2 subpunctul (7)	Anexele A și B
[53]	**IEC 61375-1:2012** **Echipamente electronice feroviare. Rețeaua de comunicații a trenului (TCN). Partea 1: Arhitectura generală**		
[53.1]	Rețele de comunicații	7.1.1.5.1 subpunctul (18) 7.1.1.6.1 subpunctul (25)	5, 6
[61]	**IRS UIC 50558:2017** **Aplicație feroviară – Material rulant – Interfețe pentru comanda la distanță și cablurile de date – Caracteristici tehnice standard**		
[61.1]	Interfața fizică dintre unități pentru transmisia semnalelor	7.1.1.5.2 subpunctul (8) 7.1.1.6.2 subpunctul (9)	7.1.1.

[70]	**UIC 541-6:2010-10** **Frâne. Frâna electropneumatică (frâna EP) și semnalul de alarmă pentru călători (PAS) pentru vehiculele utilizate la remorcare**		
[70.1]	Vagoanele de călători destinate exploatării generale Vagoanele de personal destinate exploatării generale	7.1.1.5.2 subpunctul (3) 7.1.1.6.2 subpunctul (4)	3, 7
[71]	**EN 17065:2018** **Aplicații feroviare. Frânare. Procedură de încercare pentru vagoane de călători**		
[71.1]	Vagoanele de călători destinate utilizării în compuneri predefinite Vagoanele de personal destinate utilizării în compuneri predefinite Vagoanele de personal destinate exploatării generale	7.1.1.5.1 subpunctul (13) 7.1.1.6.1 subpunctul (20) 7.1.1.6.2 subpunctul (4)	5, 6
[75]	**EN 15839:2024** **Aplicații feroviare. Încercări și simulări pentru validarea caracteristicilor dinamice ale vehiculelor feroviare. Vagoane de marfă. Siguranța circulației vagoanelor de marfă supuse la forțe longitudinale de compresiune**		
[75.1]	Verificarea funcționării în siguranță sub forțe de compresie longitudinală	7.1.1.6.1 subpunctul (4)	toate”

7. În apendicele J, tabelul J-2 se modifică după cum urmează:

„[A]	**ERA/ERTMS/033281 – V 5.0** **Interfața dintre subsistemul «control-comandă și semnalizare de cale» și alte subsisteme** **STI CCS, apendicele A tabelul A.2 indicele [77]**		
Condiții de autorizare unică			7.1.1.5.
Condiții aplicabile vagoanelor de personal destinate utilizării în compuneri predefinite			7.1.1.6.
[A.22]	Unitate echipată cu dispozitive de lubrifiere a buzei de bandaj	7.1.1.5 subpunctul (10) 7.1.1.6.1 subpunctul (17)	3.1.5.
[A.23]	Unitate echipată cu frână de cale cu curenți turbionari	7.1.1.5.1 subpunctul (11) 7.1.1.6.1 subpunctul (18)	3.2.3.
[A.24]	Unitate echipată cu frână de cale magnetică	7.1.1.5.1 subpunctul (12) 7.1.1.6.1 subpunctul (19)	3.2.3.
[A.25]	Proiectarea unității	7.1.1.5.1 subpunctul (15) 7.1.1.6.1 subpunctul (21)	3.1
[D.1]	Unități destinate a fi exploatate în Germania pe linii cu o declivitate mai mare de 40 ‰	7.1.1.5.1 subpunctul (20) litera (f) 7.1.1.6.1 subpunctul (26) litera (b)	Punctul relevant

[F]	**Cerințe pentru vagoanele de personal care asigură compatibilitatea cu sistemele de detectare a trenurilor ERA/TD/2025-01/PECA v1.0**		
[F.1]	Compatibilitatea vagoanelor de personal cu sistemele de detectare a trenurilor	7.1.1.6.1 subpunctul (22)	Toate
[G]	**Anforderungskatalog Triebfahrzeuge, Triebzüge und Reisezugwagen ÖBB-INFRA RW 50.02.01 (versiunea 27.6.2024)**		
[G.1]	Capacitatea termică a frânei	7.1.1.6.1 subpunctul (26) litera (c)	6.1.3
[G.2]	Siguranța în circulație în curbe cu raza curbei mai mică de 250 m	7.1.1.6.1 subpunctul (26) litera (f)	Apendicele 6”

ANEXA II

În anexa III la Decizia 2011/665/UE, tabelul se modifică după cum urmează: în coloana „Categorie”, a doua categorie „Vehicule de călători remorcate” se înlocuiește cu „Vehicule remorcate”, iar la codul 32 din coloana „Subcategorie”, „Rezervat” se înlocuiește cu „Vagon de personal”.