Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2025/675

7.4.2025

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2025/675

zo 4. apríla 2025,

ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1302/2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ železničného systému v Európskej únii a vykonávacie rozhodnutie 2011/665/EÚ o Európskom registri povolených typov železničných vozidiel

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii ([1]), a najmä na jej článok 5 ods. 11,

keďže:

(1) Nariadením Komisie (EÚ) č. 1302/2014 ([2]) sa stanovujú technické špecifikácie interoperability týkajúce sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ železničného systému v Európskej únii (TSI LOC&PAS).

(2) V delegovanom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2017/1474 ([3]) sa stanovujú špecifické ciele, ktoré by sa mali začleniť do technických špecifikácií interoperability. V súlade s článkom 4 ods. 5 rozhodnutia sa v nariadení (EÚ) č. 1302/2014 majú zohľadniť zmeny v postupe uvádzania mobilných subsystémov na trh vrátane kontrol pred prvým použitím povolených vozidiel.

(3) Vzhľadom na potrebu podporovať dopravu súvisiacu s obranou na sieťach s rôznymi technickými špecifikáciami odvetvie železničnej dopravy a železničný dodávateľský priemysel adresovali Komisii žiadosť o zjednodušenie postupu povoľovania železničných vozidiel pre personál sprevádzajúci vlaky prepravujúce vybavenie (napr. vojenský personál sprevádzajúci zariadenia súvisiace s obranou, hasiči, personál manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku). Z výmeny názorov Komisie s expertmi vyplynulo, že je potrebné rozšíriť rozsah pôsobnosti takejto zmeny o širšiu kategóriu prípadov použitia.

(4) Súčasný rámec technických špecifikácií interoperability (TSI) umožňuje povoľovať takéto vozidlá vrátane kontroly súladu s vnútroštátnymi predpismi. Proces povoľovania, ktorý riadi Železničná agentúra EÚ (ERA), si však vyžaduje, aby agentúra zhromažďovala posúdenia od jednotlivých vnútroštátnych bezpečnostných orgánov, čo do vydávania rozhodnutí prináša veľkú zložitosť, neistotu a oneskorenia.

(5) V nariadení (EÚ) č. 1302/2014 sa stanovujú požiadavky, ktoré majú byť splnené pri postupe povoľovania vozidiel, a podporuje sa interoperabilita európskej železničnej siete, ale v súčasnosti sa nariadenie nevzťahuje na vozidlá, ktoré nie sú určené na prepravu cestujúcich, ale sú určené na prepravu personálu avšak nie na použitie v osobnej doprave, v rozsahu pôsobnosti TSI LOC&PAS.

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

([2]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1302/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([3]) Delegované rozhodnutie Komisie (EÚ) 2017/1474 z 8. júna 2017, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797, pokiaľ ide o špecifické ciele týkajúce sa navrhovania, prijímania a revízie technických špecifikácií interoperability (Ú. v. EÚ L 210, 15.8.2017, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_del/2017/1474/oj).

(6) Vymedzením spoločných požiadaviek na jedinečné povolenia sa uľahčí postup povoľovania vozidiel, ktoré majú byť prevádzkované v celej sieti Únie. Zaťaženie spojené s kontrolami, skúškami a certifikáciou pred udelením povolenia, ktoré sa vyžadujú vo vnútroštátnych predpisoch, sa obmedzí na nevyhnutné minimum potrebné na zabezpečenie zlučiteľnosti trasy so sieťami, ktoré ešte nie sú harmonizované. Podľa tejto koncepcie získa železničný podnik flexibilitu pri používaní vozidiel, pričom je povinný vykonať kontrolu zlučiteľnosti s trasou.

(7) Preto je potrebné stanoviť technické špecifikácie pre jedinečné povolenie pre vozidlá, ktoré nie sú určené na prepravu cestujúcich, ale sú určené na prepravu personálu, ako je vojenský personál, železničný personál alebo hasiči.

(8) S cieľom umožniť rýchly proces udeľovania povolení na uvádzanie vozňov prepravujúcich personál na trh v rámci celej Únie by sa špecifické požiadavky vzťahujúce sa na vozne prepravujúce personál mali upraviť tak, aby odrážali skutočnosť, že tieto jednotky sa majú prevádzkovať v rámci nákladných vlakov a nie sú prístupné verejnosti.

(9) Navyše sa obmedzil rozsah pôsobnosti švédskeho špecifického prípadu týkajúceho sa detektorov horúcobežnosti ložísk, čím sa posilňujú spoločné požiadavky na úrovni EÚ a uľahčuje postup povoľovania vozidiel.

(10) S cieľom vyhnúť sa potrebe uplatňovať vnútroštátne predpisy a umožniť jedinečné povolenie pre vozne prepravujúce personál by sa mali vymedziť obmedzené požiadavky, najmä pokiaľ ide o maximálne zaťaženie nápravy a maximálnu rýchlosť. Vzhľadom na vlastnosti zariadení, ktoré pôsobia rušivo na systémy detekcie vlakov, ak existuje elektrické spojenie medzi vozňom a rušňom, malo by sa vypracovať špecifické obmedzenie. S cieľom zabezpečiť, aby vozne prepravujúce personál nespôsobovali rušenie traťových systémov detekcie vlakov, špecifikácie by mali byť uvedené v technickom dokumente ERA. Mali by sa určiť tak, aby umožňovali jedinečné povolenie vozňov prepravujúcich personál bez toho, aby bolo potrebné uplatňovať vnútroštátne predpisy.

(11) Nariadenie (EÚ) č. 1302/2014 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

(12) Nevzťahuje sa to na vozidlá určené na používanie vo vlakoch prevádzkujúcich kyvadlovú dopravu na prepravu osobných a nákladných vozidiel spolu s ich príslušnými vodičmi a cestujúcimi. Na tieto vozidlá prepravujúce vodičov cestných vozidiel a cestujúcich, ktoré sú začlenené vo vlakoch zabezpečujúcich kyvadlovú dopravu cestných vozidiel, by sa mali vzťahovať iné ustanovenia tohto nariadenia týkajúce sa vozidiel. TSI sa nevzťahujú na vozidlá začlenené vo vlakoch, ktoré zabezpečujú kyvadlovú dopravu na prepravu vodičov a cestujúcich v cestných vozidlách.

(13) Vzhľadom na to, že na posudzovanie zhody komponentov interoperability alebo overovanie subsystémov nie je potrebná žiadna špecifická nová kompetencia, nemalo by dôjsť k žiadnej zmene, pokiaľ ide o notifikované orgány na účely nariadenia (EÚ) č. 1302/2014.

(14) Vykonávacie rozhodnutie 2011/665/EÚ ([4]), ktorým sa stanovuje špecifikácia registra povolených typov železničných vozidiel, sa mení tak, aby zahŕňalo aj nový typ „vozne prepravujúce personál“.

(15) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného v súlade s článkom 51 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/797,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Príloha k nariadeniu (EÚ) č. 1302/2014 sa mení v súlade s prílohou I k tomuto nariadeniu.

([4]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie 2011/665/EÚ zo 4. októbra 2011 o Európskom registri povolených typov železničných vozidiel (Ú. v. EÚ L 264, 8.10.2011, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

Článok 2

Príloha k vykonávaciemu rozhodnutiu 2011/665/EÚ sa mení v súlade s prílohou II k tomuto nariadeniu.

Článok 3

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 4. apríla 2025

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA I

Príloha k nariadeniu (EÚ) č. 1302/2014 sa mení takto:

1. V bode 2.2.2 „Železničné koľajové vozidlá“ sa na konci oddielu A bodu 3 vkladá tento odsek:

„Vozeň prepravujúci personál je jednotka, ktorá je schopná prepravovať osoby, ale nie je určená na osobnú dopravu.“

2. V bode 2.3.1 „Druhy železničných koľajových vozidiel“ sa na konci oddielu A bodu 3 vkladá tento odsek:

„Vozidlá (ktoré nie sú určené na prepravu cestujúcich) prepravujúce personál, ktoré sú súčasťou vlaku, ktorý nevykonáva osobnú dopravu:

Tento typ zahŕňa vozidlá bez trakcie, ktoré nie sú prístupné verejnosti, používané predovšetkým na prepravu personálu (napr. vojenského sprievodného personálu, hasičov, personálu manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku) a určené na zaradenie do vlakov, ktoré zvyčajne nie sú prístupné verejnosti a nie sú určené na prepravu cestujúcich; patria do rozsahu pôsobnosti tejto TSI ako vozne prepravujúce personál a môžu byť povolené na uvedenie na trh bez obmedzenia na konkrétnu oblasť použitia za podmienok uvedených v bode 7.1.1.6.“

3. V bode 4.2.12.2 sa za bod 27 dopĺňa tento nový bod 28:

„(28) Pokiaľ ide o jednotky, v prípade ktorých sa uplatňujú podmienky stanovené v bode 7.1.1.6, musí sa uviesť, či jednotka spĺňa/nespĺňa požiadavky bodu 7.1.1.6.1 ods. 13, 15, 26, 27.“

4. Za bod 7.1.1.5.2 sa dopĺňa tento nový bod 7.1.1.6:

„7.1.1.6. Podmienky na získanie povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie na trh pre vozne prepravujúce personál bez obmedzenia na konkrétnu oblasť použitia

1. Bod 7.1.1.6 sa vzťahuje na vozne prepravujúce personál v zmysle bodu 2.2.2 oddielu A bodu 3 za podmienok vymedzených v bode 2.3.1 oddiele A bode 3.

2. Podmienky na získanie povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie na trh bez obmedzenia na konkrétnu oblasť použitia sú stanovené v bodoch 7.1.1.6.1, 7.1.1.6.2 a 7.1.1.6.3 ako dodatočné požiadavky, ktoré musia byť súčasťou ES overenia subsystému „železničné koľajové vozidlá“. Tieto podmienky sa chápu ako doplňujúce podmienky k požiadavkám vymedzeným v tejto TSI a musia byť splnené v celom rozsahu.

3. Bod 7.1.1.5 sa neuplatňuje.

4. Uplatňovanie nariadenia (EÚ) č. 1304/2014 sa obmedzuje na požiadavky na hluk pri státí a hluk pri prejazde, ktorý sa posudzuje na základe hraničných hodnôt platných pre dieselové motorové jednotky (DMU) v zmysle bodu 4.2.1 tabuľky 2 prílohy k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1304/2014.

5. Splnenie podmienok podľa bodu 7.1.1.6.1 je povinné.

6. Splnenie podmienok podľa bodu 7.1.1.6.2 je nepovinné a je povinné, len ak sú vozne prepravujúce personál určené na používanie vo všeobecnej prevádzke.

7. Splnenie podmienok podľa bodu 7.1.1.6.3 je nepovinné a je povinné, len ak sú vozne prepravujúce personál vo všeobecnej prevádzke určené na zaradenie do osobných vlakov.

7.1.1.6.1. Podmienky platné pre vozne prepravujúce personál určené na používanie vo vopred určených zostavách

1. Vozidlo musí zodpovedať jednotke (podľa vymedzenia v tejto TSI), ktorá sa skladá zo subsystému „železničné koľajové vozidlá“, ale iba bez nainštalovaného subsystému „vozidlové zariadenie CCS“.

2. Jednotka nemá trakciu.

3. Jednotka je určená na prevádzku na aspoň jednom z týchto rozchodov koľaje:

   a) 1 435 mm;

   b) 1 668 m;

   c) 1 520 mm, 1 524 mm a 1 600 mm. Ak sa uplatňujú špecifické prípady v súlade s kapitolou 7 alebo vnútroštátne predpisy v súlade s otvorenými bodmi uvedenými v dodatku I, ale neuvedenými v bode 7.1.1.6.1, jednotky sú vylúčené z používania povolenia, ktoré nie je obmedzené na konkrétnu oblasť použitia.

4. Jednotka musí byť okrem kategórie železničných koľajových vozidiel P-I v súlade s kategóriou F-I pre všetky prípady pozdĺžneho zaťaženia podľa špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým číslom [1]. Okrem toho sa overovanie bezpečnej jazdy v podmienkach pozdĺžnych prítlačných síl musí vykonávať v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým číslom [75].

5. Jednotka musí byť vybavená kovanými a valcovanými kolesami posúdenými v súlade s bodom 6.1.3.1.

6. Jednotka musí byť vybavená kolesami s minimálnym priemerom kolesa nad 760 mm.

7. Jednotka musí byť kompatibilná s týmito sklonmi koľajníc: 1/20, 1/30 a 1/40. Následkom nekompatibility s jedným alebo viacerými sklonmi koľajnice je vylúčenie oblasti použitia dotknutej siete (sietí).

8. Jednotka musí byť vyhlásená za vyhovujúcu jednému z týchto referenčných prierezov: G1, GA, GB, GC alebo DE3 vrátane tých, ktoré sú použité na nižšiu časť GI1, GI2 alebo GI3.

9. Maximálne zaťaženie nápravy jednotky musí byť 22,5 tony.

10. Maximálna rýchlosť jednotky musí byť nižšia ako alebo rovná 140 km/h.

11. Jednotka musí byť aspoň kategórie A v zmysle bodu 4.1.4.

12. Jednotka musí byť vybavená zariadeniami na záchranu vlastnými prostriedkami pre všetky osoby vo vozidle, ktoré spĺňajú špecifikácie uvedené v bode 4.7.1 nariadenia (EÚ) č. 1303/2014.

13. Jednotka nemusí byť povinne vybavená zvukovým komunikačným systémom v zmysle bodu 4.2.5.2. V takom prípade sa na zabezpečenie komunikácie použijú operatívne prostriedky. V technickej dokumentácii, ktorá sa opisuje v bode 4.2.12.2, sa zaznamená súlad/nesúlad s bodom 4.2.5.2.

14. Jednotka musí byť v súlade s bodom 4.2.5.3 s výnimkou týchto bodov:

   — bod 4.2.5.3.2 ods. 3 až bod 4.2.5.3.2 ods. 5 sa neuplatňujú,

   — bod 4.2.5.3.3 ods. 1 sa neuplatňuje,

   — bod 4.2.5.3.3 ods. 2 sa uplatňuje, ak je jednotka pripojená k rušňu kompatibilnému so signálom aktivácie výstražného systému pre cestujúcich. V prípade, že jednotka nie je priamo pripojená k rušňu, núdzová brzda sa automaticky aktivuje po aktivácii výstražného systému,

   — bod 4.2.5.3.4 sa neuplatňuje,

   — bod 4.2.5.3.5 sa neuplatňuje,

   — bod 4.2.5.3.6 sa neuplatňuje. Namiesto toho, ak výstražný systém pre cestujúcich nie je v činnosti preto, že ho zámerne odpojil personál, alebo pre technickú poruchu, tento stav musí byť trvale signalizovaný personálu prepravovanému v jednotke.

15. Jednotka nemusí byť povinne vybavená komunikačnými zariadeniami pre cestujúcich v zmysle bodu 4.2.5.4. V takom prípade sa na zabezpečenie komunikácie použijú operatívne prostriedky. V technickej dokumentácii, ktorá sa opisuje v bode 4.2.12.2, sa zaznamená súlad/nesúlad s bodom 4.2.5.4.

16. Jednotka musí byť v súlade s bodom 4.2.5.5 s výnimkou týchto bodov:

— bod 4.2.5.5.2 ods. 6 by mal znieť takto: „Na účely tohto bodu pojem „vlakový personál“ označuje člena vlakovej posádky alebo prepravovaného personálu, ktorý zodpovedá za kontrolu dverového systému.“,

— bod 4.2.5.5.7 sa neuplatňuje,

— bod 4.2.5.5.9 ods. 1 sa uplatňuje na zariadenie bez obmedzenia rýchlosti. Zariadenie je vždy aktívne.

17. Ak je jednotka vybavená zariadeniami na mazanie okolesníkov, musí byť možné ich aktivovať/deaktivovať v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-2 pod indexom [A].

18. Ak je jednotka vybavená koľajnicovou brzdou na vírivý prúd, musí byť možné ich aktivovať/deaktivovať v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-2 pod indexom [A].

19. Ak je jednotka vybavená magnetickou koľajnicovou brzdou, musí byť možné ich aktivovať/deaktivovať v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-2 pod indexom [A].

20. Jednotky vybavené brzdovým systémom EN-UIC sa musia preskúšať v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. [71].

21. Jednotka musí byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-2 pod indexom [A].

22. Vlastnosti jednotky musia byť v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-2 pod indexom [F].

23. Elektrické rozhrania medzi jednotkami a komunikačnými protokolmi sa opíšu vo všeobecnej dokumentácii uvedenej v bode 4.2.12.2 ods. 3a s odkazom na normy alebo iné normatívne dokumenty, ktoré sa použili.

24. Zostava vlaku musí zmierňovať riziko rušenia traťových systémov detekcie vlakov elektrickými vozidlovými zariadeniami. Ak existuje elektrické spojenie medzi vozňom a rušňom, za predpoklad súladu sa považujú maximálne dve z týchto jednotiek použitých vo vlaku, poháňané maximálne jedným rušňom, ak je zvyšok zostavy vlaku bez elektriny.

25. Komunikačné siete musia spĺňať špecifikáciu uvedenú v dodatku J-1 pod indexovým č. [53].

26. V prípade jednotiek určených na prevádzku na systémoch s rozchodom koľaje 1 435 mm sa zohľadnia aj tieto špecifické prípady:

a) súlad/nesúlad s požiadavkami týkajúcimi sa monitorovania stavu nápravových ložísk traťovým zariadením podľa bodu 7.3.2.3 sa zaznamená v technickej dokumentácii, ktorá sa opisuje v bode 4.2.12.2. Pri nesúlade s požiadavkami sa z oblasti použitia vylúči Francúzsko a/alebo Švédsko;

b) v prípade jednotiek určených na prevádzku v Nemecku na tratiach so sklonom nad 40 ‰ sa súlad/nesúlad s požiadavkami vymedzenými v dokumente uvedenom v dodatku J-2 pod indexom [D] zaznamená v technickej dokumentácii, ktorá sa opisuje v bode 4.2.12.2. Nesúlad nebráni prístupu jednotky k vnútroštátnej sieti;

c) v prípade jednotiek určených na prevádzku v Rakúsku na špecifických tratiach určených v dokumente uvedenom v dodatku J-2 pod indexom [G] na bezpečnú prevádzku na týchto tratiach sa tepelná zaťažiteľnosť brzd overuje pomocou tohto referenčného prípadu: kritériá pre Tauern juh: konštantný sklon 28 ‰ na vzdialenosti 25 km a maximálna rýchlosť 100/110 km/h. Nesúlad nebráni prístupu jednotky k vnútroštátnej sieti, ale obmedzuje prístup k týmto špecifickým úsekom;

d) v prípade jednotiek určených na prevádzku v Rakúsku sa pri overovaní požiadavky na geometriu styku kolesa a koľajnice zohľadňujú popri bode 4.2.3.4.3 tieto charakteristiky siete:

[V ≤ 160 km/h: 0,7 ≤ tan γe < 0,8].

V technickej dokumentácii, ktorá sa opisuje v bode 4.2.12.2, sa zaznamená súlad/nesúlad s požiadavkami. Výsledkom nesúladu s požiadavkami je obmedzenie rýchlosti vozidla;

e) v prípade jednotiek určených na prevádzku v Nemecku sa pri overovaní požiadavky na geometriu styku kolesa a koľajnice zohľadňujú popri bode 4.2.3.4.3 tieto charakteristiky siete:

[V ≤ 160 km/h: tan γe ≤ 0,8].

V technickej dokumentácii, ktorá sa opisuje v bode 4.2.12.2, sa zaznamená súlad/nesúlad s požiadavkami. Výsledkom nesúladu s požiadavkami je obmedzenie rýchlosti vozidla;

f) v prípade jednotiek určených na prevádzku v Rakúsku sa bezpečnosť jazdy na trati s oblúkmi o polomere menšom než 250 m overí v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. [9]. V technickej dokumentácii, ktorá sa opisuje v bode 4.2.12.2, sa zaznamená súlad/nesúlad s požiadavkami. Výsledkom nesúladu s požiadavkami je obmedzenie prístupu k tratiam určeným v dokumente uvedenom v dodatku J-2 pod indexom [G].

27. V prípade jednotiek určených na prevádzku v systéme s rozchodom koľaje 1 668 mm je súlad s bodmi 7.3.2.5 a 7.3.2.6 povinný a zohľadniť sa musia tieto špecifické prípady:

a) súlad/nesúlad so špecifickým prípadom týkajúcim sa podvozkov určených na rozchod koľaje 1 668 mm podľa vymedzenia v bode 7.3.2.5a sa zaznamená v technickej dokumentácii, ktorá sa opisuje v bode 4.2.12.2. Pri nesúlade sa z oblasti použitia vylúči španielska sieť s rozchodom koľaje 1 668 mm.

28. Výsledkom nesúladu s akoukoľvek špecifickou podmienkou prostredia stanovenou v bode 7.4 sú obmedzenia pri používaní v sieti, pre ktorú bola špecifická podmienka určená, ale nie vylúčenie uvedenej siete z oblasti použitia.

29. Jednotka sa označí v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. [5].

30. Vo vozňoch prepravujúcich personál sa pri zistení požiaru spustí v celom vozni zvukový a optický poplach. Zvukový signál musí byť dostatočne hlasný nato, aby zobudil prepravovaný personál. Signál musí byť zreteľne viditeľný a počuteľný v priestore, v ktorom sa má spustiť.

7.1.1.6.2. Ďalšie voliteľné podmienky vzťahujúce sa na vozne prepravujúce personál určené na použitie vo všeobecnej prevádzke

1. Tieto podmienky sa uplatňujú dodatočne k bodu 7.1.1.6.1.

2. Súlad so súborom podmienok stanovených v nasledujúcich odsekoch 2 až 10 je voliteľný a má uľahčiť výmenu jednotiek určených na použitie vo vlakových zostavách, ktoré nie sú definované vo fáze konštrukčného riešenia, t. j. jednotiek na všeobecnú prevádzku. Splnenie týchto ustanovení nezaručuje úplnú zameniteľnosť jednotiek a nezbavuje železničný podnik jeho zodpovednosti v súvislosti s použitím týchto jednotiek v zostave vlaku podľa vymedzenia v bode 6.2.7. Ak si žiadateľ zvolí túto možnosť, notifikovaný orgán posúdi súlad v rámci postupu overovania ES. Táto skutočnosť sa uvedie v osvedčení a v technickej dokumentácii.

3. Jednotka musí byť vybavená manuálnym spriahacím systémom podľa vymedzenia v bode 4.2.2.2.3 písm. b) a bode 5.3.2.

4. Jednotka musí byť vybavená brzdovým systémom EN-UIC podľa vymedzenia v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. [12] a [70]. Brzdový systém sa skúša v súlade so špecifikáciou uvedenou v dodatku J-1 pod indexovým č. [71].

5. Jednotka musí spĺňať požiadavky tejto TSI aspoň v rámci teplotného rozsahu T1 (– 25 °C do + 40 °C; menovitý) v súlade s vymedzením v bode 4.2.6.1 a v špecifikácii uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. [18].

6. Koncové svetlá v zmysle požiadavky bodu 4.2.7.1 musia byť v pevnom vyhotovení.

7. Ak je jednotka vybavená prechodovou lávkou, prechodová lávka musí spĺňať špecifikácie uvedené v dodatku J-1 pod indexovým č. [54].

8. Jednopólové napájanie musí byť v súlade s bodom 4.2.11.6 ods. 2.

9. Fyzickým rozhraním medzi jednotkami na prenos signálu sa musí zabezpečiť, aby kábel a zástrčka boli na aspoň jednom vedení kompatibilné s 18-vodičovým káblom podľa vymedzenia na obr. 2 špecifikácie uvedenej v dodatku J-1 pod indexovým č. [61].

10. Zariadenie na ovládanie dverí uvedené v bode 4.2.5.5.3 musí byť v súlade so špecifikáciami uvedenými v dodatku J-1 pod indexovým č. [17].

7.1.1.6.3. Podmienky platné pre vozne prepravujúce personál určené na zaradenie do osobných vlakov

1. Tieto podmienky sa uplatňujú dodatočne k bodom 7.1.1.6.1 a 7.1.1.6.2 v prípade jednotiek, ktoré môžu byť zaradené v osobnom vlaku, ak nie sú obsadené.

2. Zostava vlaku s vozňom prepravujúcim personál na konci vlaku a bez elektrického napájania sa považuje za predpoklad súladu.

3. Jednotka musí byť kategórie A alebo kategórie B. Jednotky kategórie B musia byť vybavené plnými priečkami v celom priereze vozidla v súlade s bodom 4.2.10.3.4 ods. 3).“

5. V bode 7.3.2.3 pri špecifickom prípade Švédsko sa tabuľka 19 mení takto:

„Tabuľka 19

Cieľové a zakázané zóny pri jednotkách určených na prevádzku vo Švédsku

Y_{TA} [mm]	W_{TA} [mm]	L_{TA} [mm]	Y_{PZ} [mm]	W_{PZ} [mm]	L_{PZ} [mm]
905 ± 20	≥ 40	celá dĺžka	905	≥ 100	≥ 500“

6. V dodatku J sa tabuľka J-1 mení takto:

„[1]	**EN 12663-1:2010+A1:2014** **Dráhové aplikácie – Konštrukčné požiadavky na skrine koľajových vozidiel. Časť 1: Rušne a koľajové vozidlá pre osobnú dopravu (a alternatívna metóda pre nákladné vozne)**		
[1.9]	Pevnosť konštrukcie	7.1.1.6.1 ods. 4	5.2
[5]	**EN 15877-2:2013** **Železnice – Označovanie železničných vozidiel – Časť 2: Vonkajšie značky na vozňoch, energetických jednotkách, lokomotívach a traťových strojoch**		
[5.2]	Osobné vozne určené na použitie vo všeobecnej prevádzke Vozne prepravujúce personál určené na použitie vo vopred určených zostavách	7.1.1.5.1 ods. 23 7.1.1.6.1 ods. 29	4.4

[9]	**EN 14363:2016+ A2:2022** **Dráhové aplikácie – Skúšanie a simulácia na schvaľovanie jazdných vlastností železničných vozidiel – Skúšanie jazdných vlastností a statické skúšky**		
[9.12]	Dynamické správanie pri jazde v oblúku s polomerom menším ako 250 m	7.1.1.6.1 ods. 26 písm. f)	4, 5, 7.
[12]	**EN 14198:2016+A1:2018+A2:2021** **Železnice. Brzdenie. Požiadavky na brzdovú sústavu vlakov ťahaných rušňom**		
[12.2]	Osobné vozne určené na použitie vo všeobecnej prevádzke Vozne prepravujúce personál určené na použitie vo všeobecnej prevádzke	7.1.1.5.2 ods. 3 7.1.1.6.2 ods. 4	5.3.2.6, 5.4
[17]	**EN 14752:2019+A1:2021** **Železnice. Bočné vstupné systémy koľajových vozidiel**		
[17.4]	Osobné vozne určené na použitie vo všeobecnej prevádzke – zariadenie na ovládanie dverí Vozne prepravujúce personál určené na použitie vo všeobecnej prevádzke – zariadenie na ovládanie dverí	7.1.1.5.2 ods. 9 7.1.1.6.2 ods. 10	5.1.1, 5.1.2, 5.1.5, 5.1.6
[18]	**EN 50125-1:2014** **Železnice. Podmienky prostredia pre zariadenia. Časť 1: Koľajové vozidlá a zariadenia na koľajových vozidlách**		
[18.3]	Podmienky prostredia – teplota	7.1.1.5.2 ods. 4 7.1.1.6.2 ods. 5	4.3
[54]	**EN 16286-1:2013** **Železnice – Prechodové systémy medzi vozidlami – Časť 1: Hlavné aplikácie**		
[54.1]	Prechodové lávky – Medzivozňové prechody	7.1.1.5.2 ods. 6 7.1.1.6.2 ods. 7	Prílohy A a B
[53]	**IEC 61375-1:2012** **Elektronické železničné zariadenia – Vlaková komunikačná sieť (TCN) – Časť 1: Všeobecná architektúra**		
[53.1]	Komunikačné siete	7.1.1.5.1 ods. 18 7.1.1.6.1 ods. 25	5, 6
[61]	**IRS UIC 50558:2017** **Dráhové aplikácie. Železničné koľajové vozidlá. Rozhrania diaľkového ovládania a dátových káblov. Štandardné technické prvky**		
[61.1]	Fyzické rozhranie medzi jednotkami na prenos signálu	7.1.1.5.2 ods. 8 7.1.1.6.2 ods. 9	7.1.1

[70]	**UIC 541-6:2010-10** **Brzdy. Elektropneumatická brzda (ep brzda) a núdzový signál pre cestujúcich (PAS) v prípade vozidiel používaných v ťahaných súpravách**		
[70.1]	Osobné vozne určené na použitie vo všeobecnej prevádzke Vozne prepravujúce personál určené na použitie vo všeobecnej prevádzke	7.1.1.5.2 ods. 3 7.1.1.6.2 ods. 4	3, 7
[71]	**EN 17065:2018** **Železnice. Brzdenie. Postup skúšania osobného vozňa**		
[71.1]	Osobné vozne určené na použitie vo vopred určených zostavách Vozne prepravujúce personál určené na použitie vo vopred určených zostavách Vozne prepravujúce personál určené na použitie vo všeobecnej prevádzke	7.1.1.5.1 ods. 13 7.1.1.6.1 ods. 20 7.1.1.6.2 ods. 4	5, 6
[75]	**EN 15839:2024** **Dráhové aplikácie – Skúšanie a simulácia na schvaľovanie jazdných vlastností železničných vozidiel – Bezpečnosť chodu pri pôsobení pozdĺžnych tlakových síl**		
[75.1]	Overovanie bezpečnosti chodu pri pôsobení pozdĺžnych tlakových síl	7.1.1.6.1 ods. 4	všetky“.

7. V dodatku J sa tabuľka J-2 mení takto:

„[A]	**ERA/ERTMS/033281 – V 5.0** **Rozhrania medzi subsystémom „traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia“ a inými subsystémami** **TSI CCS dodatok A tabuľka A 2 indexové číslo [77]**		
Podmienky pre jedinečné povolenie			7.1.1.5
Podmienky platné pre vozne prepravujúce personál určené na používanie vo vopred určených zostavách			7.1.1.6
[A.22]	Jednotka vybavená mazadlami okolesníkov	7.1.1.5 ods. 10 7.1.1.6.1 ods. 17	3.1.5
[A.23]	Jednotka vybavená koľajnicovou brzdou na vírivý prúd	7.1.1.5.1 ods. 11 7.1.1.6.1 ods. 18	3.2.3
[A.24]	Jednotka vybavená magnetickou koľajovou brzdou	7.1.1.5.1 ods. 12 7.1.1.6.1 ods. 19	3.2.3
[A.25]	Konštrukčné riešenie jednotky	7.1.1.5.1 ods. 15 7.1.1.6.1 ods. 21	3.1
[D.1]	Jednotky určené na prevádzku v Nemecku na tratiach so sklonom nad 40 ‰	7.1.1.5.1 ods. 20 písm. f) 7.1.1.6.1 ods. 26 písm. b)	Príslušné ustanovenia

[F]	**Požiadavky na vozne prepravujúce personál na zabezpečenie zlučiteľnosti so systémami detekcie vlakov ERA/TD/2025-01/PECA v1.0**		
[F.1]	Zlučiteľnosť vozňov prepravujúcich personál so systémami detekcie vlakov	7.1.1.6.1 ods. 22	všetky
[G]	**Anforderungskatalog Triebfahrzeuge, Triebzüge und Reisezugwagen ÖBB-INFRA RW 50.02.01 (verzia z 27.6.2024)**		
[G.1]	Tepelná zaťažiteľnosť bŕzd	7.1.1.6.1 ods. 26 písm. c)	6.1.3
[G.2]	Bezpečnosť jazdy v oblúku s polomerom oblúka menším ako 250 m	7.1.1.6.1 ods. 26 písm. f)	Dodatok 6“.

PRÍLOHA II

V prílohe III k rozhodnutiu 2011/665/EÚ, v tabuľke, v stĺpci „kategória“ sa druhá kategória „Ťahané osobné vozne“ nahrádza textom „Ťahané vozidlá“ a pri kóde 32 v stĺpci „podkategória“ sa slovo „Vyhradené“ nahrádza slovom „Vozeň prepravujúci personál“.