Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2025/675

7.4.2025

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2025/675

av den 4 april 2025

om ändring av förordning (EU) nr 1302/2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon i Europeiska unionens järnvägssystem och av genomförandebeslut 2011/665/EU om det europeiska registret över godkända typer av fordon

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen ([1]), särskilt artikel 5.11, och

av följande skäl:

(1) I kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 ([2]) fastställs tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon i Europeiska unionens järnvägssystem (TSD ”Lok och passagerarfordon”).

(2) I kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/1474 ([3]) fastställs de särskilda mål som bör integreras i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet. I enlighet med artikel 4.5 i beslutet ska förordning (EU) nr 1302/2014 beakta ändringar av förfarandet för utsläppandet av mobila delsystem på marknaden, inklusive kontroller före första användning av godkända fordon.

(3) På grund av behovet av att stödja försvarsrelaterad transport över järnvägsnät med olika tekniska specifikationer har järnvägssektorn och underleverantörerna inom järnvägsindustrin riktat en begäran till kommissionen om att förenkla förfarandet för godkännande av järnvägsfordon för personal som medföljer tåg som transporterar utrustning (t.ex. militär personal som eskorterar försvarsrelaterad utrustning, brandmän, infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets personal). Kommissionens diskussion med experter har visat att det finns ett behov av att utvidga tillämpningsområdet för en sådan ändring till en bredare kategori av användningsfall.

(4) Den nuvarande ramen för tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) gör det möjligt att godkänna sådana fordon och kontrollera deras överensstämmelse med nationella bestämmelser. Den godkännandeprocess som förvaltas av Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) kräver dock att den samlar in bedömningar från enskilda nationella säkerhetsmyndigheter, vilket ger upphov till stor komplexitet, osäkerhet och förseningar i beslutsfattandet.

(5) Förordning (EU) nr 1302/2014 fastställer de krav som ska uppfyllas för förfarandet för fordonsgodkännande samt främjar driftskompatibiliteten hos det europeiska järnvägsnätet, men omfattar för närvarande inte fordon som inte är avsedda för persontransport och som är avsedda att transportera personal men som inte är avsedda att användas för persontrafik, inom ramen för TSD ”Lok och passagerarfordon”.

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

([2]) Kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 av den 18 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon i Europeiska unionens järnvägssystem (EUT L 356, 12.12.2014, s. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([3]) Kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/1474 av den 8 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 vad gäller särskilda mål för utarbetande, antagande och översyn av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (EUT L 210, 15.8.2017, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_del/2017/1474/oj).

(6) Fastställandet av gemensamma krav för unika godkännanden underlättar förfarandet för godkännande av fordon som ska användas på hela unionens järnvägsnät. Det begränsar den börda för kontroller, provningar och certifiering före godkännande som krävs enligt nationella regler till det minimum som är nödvändigt för att säkerställa ruttkompatibilitet med järnvägsnät som ännu inte är harmoniserade. Enligt detta koncept får järnvägsföretaget flexibilitet när det gäller användningen av fordon samtidigt som det är skyldigt att utföra kontrollen av ruttkompatibiliteten.

(7) Det är därför nödvändigt att fastställa tekniska specifikationer för ett unikt godkännande av fordon som inte är avsedda för persontransport och som är avsedda att transportera personal, såsom militär personal, järnvägspersonal eller brandmän.

(8) För att möjliggöra ett snabbt förfarande för godkännande för utsläppande på marknaden av personalvagnar inom hela unionen bör de särskilda krav som gäller för personalvagnar anpassas så att de återspeglar det faktum att dessa enheter planeras användas inom godståg och inte är tillgängliga för allmänheten.

(9) Vidare har det svenska specialfallet avseende varmgångsdetektering minskat i omfattning, vilket förstärker de gemensamma kraven på EU-nivå och därmed gynnar förfarandet för godkännande av fordon.

(10) För att undvika behovet av att tillämpa nationella bestämmelser och för att möjliggöra ett unikt godkännande av personalvagnar bör begränsade krav fastställas, särskilt när det gäller maximal axellast och maximal hastighet. På grund av egenskaperna hos den utrustning som stör tågdetekteringssystemen ska en specifik begränsning inrättas om det finns en elektrisk koppling mellan vagnen och loket. För att säkerställa att personalvagnen inte orsakar någon störning av markbaserade tågdetekteringssystem bör specifikationer tillhandahållas i ett tekniskt dokument från ERA. Dessa ska definieras på ett sådant sätt att de möjliggör ett unikt godkännande av personalvagnar utan att nationella bestämmelser behöver tillämpas.

(11) Förordning (EU) nr 1302/2014 bör därför ändras i enlighet med detta.

(12) Fordon som är avsedda att användas i tåg som bedriver skytteltrafik för transport av personbilar och lastbilar tillsammans med deras respektive förare och passagerare omfattas inte. Dessa fordon – som transporterar vägfordons förare och passagerare – som är integrerade i tåg som bedriver skytteltrafik för vägfordon bör omfattas av andra bestämmelser för fordon i denna förordning. Fordon som är integrerade i tåg som bedriver skytteltrafik för transport av vägfordons förare och passagerare omfattas inte av TSD:er.

(13) Eftersom det inte krävs någon särskild ny kompetens för att bedöma driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller för att kontrollera delsystem bör det inte göras några ändringar när det gäller de anmälda organen i förordning (EU) nr 1302/2014.

(14) Kommissionens genomförandebeslut 2011/665/EU ([4]) om fastställande av specifikationer för registret över godkända typer av fordon bör ändras så att det även omfattar den nya typen ”personalvagn”.

(15) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 51.1 i direktiv (EU) 2016/797.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilagan till förordning (EU) nr 1302/2014 ska ändras i enlighet med bilaga I till denna förordning.

([4]) Kommissionens genomförandebeslut 2011/665/EU av den 4 oktober 2011 om det europeiska registret över godkända typer av fordon (EUT L 264, 8.10.2011, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

Artikel 2

Bilagan till genomförandeförordning (EU) 2011/665/EU ska ändras i enlighet med bilaga II till den här förordningen.

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 4 april 2025.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

BILAGA I

Bilagan till förordning (EU) nr 1302/2014 ska ändras på följande sätt:

(1) I punkt 2.2.2 *"Rullande materiel"* ska följande stycke läggas till sist i punkt A 3:

"En personalvagn är en enhet som kan transportera personer men som inte är avsedd att användas för persontransport."

(2) I punkt 2.3.1 *"Typer av rullande materiel"* ska följande stycke läggas till sist i punkt A 3:

"Fordon som transporterar personal (men inte passagerare) som ingår i ett tåg som inte används för persontrafik:

Denna typ omfattar fordon utan egen traktion som inte är tillgängliga för allmänheten och som främst används för transport av personal (t.ex. militär eskortpersonal, brandmän, infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets personal) samt är avsedda att ingå i tåg som vanligtvis inte är tillgängliga för allmänheten och inte är avsedda för persontransport. De omfattas av tillämpningsområdet för denna TSD i egenskap av personalvagnar och kan godkännas för utsläppande på marknaden utan begränsning till ett särskilt område för användning enligt villkoren i punkt 7.1.1.6."

(3) I punkt 4.2.12.2 ska följande nya led 28 läggas till efter led 27:

"28. För enheter som omfattas av villkoren i punkt 7.1.1.6 ska överensstämmelse eller icke-överensstämmelse med kraven i leden 13, 15, 26 och 27 i punkt 7.1.1.6.1 anges."

(4) Efter punkt 7.1.1.5.2 ska följande nya punkt läggas till som punkt 7.1.1.6:

"7.1.1.6 Villkor för att ett fordonstypgodkännande och/eller ett godkännande för utsläppande på marknaden av personalvagnar inte ska vara begränsat till ett särskilt område för användning

(1) Punkt 7.1.1.6 är tillämplig på personalvagnar enligt definitionen i punkt 2.2.2 A 3 under de förhållanden som anges i punkt 2.3.1 A 3.

(2) Villkoren för att ett fordonstypgodkännande och/eller ett godkännande för utsläppande på marknaden inte ska vara begränsat till ett särskilt område för användning specificeras i punkterna 7.1.1.6.1, 7.1.1.6.2 samt 7.1.1.6.3 som ytterligare krav som ska täckas av EG-kontrollen av delsystemet Rullande materiel. Dessa villkor ska ses som komplement till kraven som definieras i denna TSD och ska uppfyllas helt och hållet.

(3) Punkt 7.1.1.5 är inte tillämplig.

(4) Tillämpningen av förordning (EU) nr 1304/2014 ska begränsas till kraven om stationärt buller och förbifartsbuller, vilka ska bedömas på grundval av de gränsvärden som gäller för dieseldrivna motorvagnståg enligt tabell 2 under punkt 4.2.1 i bilagan till förordning (EU) nr 1304/2014.

(5) Efterlevnad av villkoren i punkt 7.1.1.6.1. är obligatorisk.

(6) Överensstämmelse med villkoren i punkt 7.1.1.6.2 är frivillig och blir endast obligatorisk om personalvagnen är avsedd att användas i allmän drift.

(7) Överensstämmelse med villkoren i punkt 7.1.1.6.3 är frivillig och blir endast obligatorisk om personalvagnen i allmän drift är avsedd att ingå i persontåg.

7.1.1.6.1 Villkor för personalvagnar avsedda att användas i fördefinierade sammansättningar

(1) Fordonet ska motsvara en enhet (enligt definitionen i denna TSD) som omfattar endast ett delsystem för rullande materiel, utan fordonsbaserad trafikstyrning och signalering.

(2) Enheten har ingen egen traktion.

(3) Enheten ska vara konstruerad för att trafikera minst en av följande spårvidder:

a) 1 435 mm,

b) 1 668 mm,

c) 1 520 mm, 1 524 mm och 1 600 mm. Där särskilda fall i enlighet med kapitel 7 eller nationella regler i enlighet med öppna punkter som anges i bilaga I men som inte anges i 7.1.1.6.1 är tillämpliga ska enheterna exkluderas från godkännandet som inte begränsas till ett särskilt område för användning.

(4) Enheten ska, utöver kategori P-I för rullande materiel, överensstämma med kategori F-I för alla längsgående lastfall i enlighet med den specifikation som det hänvisas till i tillägg J.1, index 1. Kontrollen av säker drift under längsgående tryckkrafter ska dessutom göras i enlighet med den specifikation som det hänvisas till i tillägg J.1, index 75.

(5) Enheten ska vara utrustad med smidda och valsade hjul som bedömts enligt punkt 6.1.3.1.

(6) Enheten ska vara utrustad med hjul med en minsta hjuldiameter på 760 mm.

(7) Enheten ska vara kompatibel med följande rällutningar: 1/20, 1/30 och 1/40. Om enheten inte är kompatibel med en eller flera rällutningar ska de berörda järnvägsnäten uteslutas från området för användning.

(8) Enheten ska förklaras överensstämma med en av följande referensprofiler: G1, GA, GB, GC eller DE3, inbegripet profilerna avseende de undre delarna GI1, GI2 eller GI3.

(9) Enheten ska ha en maximal axellast på 22,5 ton.

(10) Enheten ska ha en maximal hastighet som är lägre än eller lika med 140 km/tim.

(11) Enheten ska vara av minst kategori A i enlighet med punkt 4.1.4.

(12) Enheten ska vara utrustad med hjälpmedel för självräddning för alla personer ombord, som uppfyller specifikationerna i punkt 4.7.1 i förordning (EU) nr 1303/2014.

(13) Det är inte obligatoriskt att enheten, såsom anges i punkt 4.2.5.2, är utrustad med ett ljudkommunikationssystem. I sådana fall ska resurser inrättas för att säkerställa kommunikation. Överensstämmelse eller icke-överensstämmelse med punkt 4.2.5.2 ska registreras i den tekniska dokumentation som beskrivs i punkt 4.2.12.2.

(14) Enheten ska uppfylla kraven i punkt 4.2.5.3, med undantag för följande punkter:

— Punkterna 4.2.5.3.2 (3)–4.2.5.3.2 (5) är inte tillämpliga.

— Punkt 4.2.5.3.3 (1) är inte tillämplig.

— Punkt 4.2.5.3.3 (2) är tillämplig om enheten är kopplad till ett lok som är kompatibelt med aktiveringssignalen för passagerarlarmet. Om enheten inte är direkt kopplad till loket aktiveras nödbromsen automatiskt när larmet aktiveras.

— Punkt 4.2.5.3.4 är inte tillämplig.

— Punkt 4.2.5.3.5 är inte tillämplig.

— Punkt 4.2.5.3.6 är inte tillämplig. Om passagerarlarmsystemet inte fungerar, antingen efter en avsiktlig avstängning av personalen eller på grund av ett tekniskt fel, ska detta i stället visas med en permanent indikering för personalen som transporteras i enheten.

(15) Det är inte obligatoriskt att enheten, såsom anges i punkt 4.2.5.4, är utrustad med en kommunikationsanordning för passagerare. I sådana fall ska resurser inrättas för att säkerställa kommunikation. Överensstämmelse eller icke-överensstämmelse med punkt 4.2.5.4 ska registreras i den tekniska dokumentation som beskrivs i punkt 4.2.12.2.

(16) Enheten ska uppfylla kraven i punkt 4.2.5.5, med undantag för följande punkter:

— Punkt 4.2.5.5.2 (6) ska ha följande lydelse: ”I denna punkt avses med ”tågpersonal” en medlem av ombordpersonalen eller personalen som transporteras och som ansvarar för kontrollen av dörrsystemet.

— Punkt 4.2.5.5.7 är inte tillämplig.

— Punkt 4.2.5.5.9 (1) gäller utan hastighetsbegränsning för anordningen. Den är alltid aktiv.

(17) Om enheten är utrustad med anordningar för flänssmörjning ska de kunna aktiveras/avaktiveras i enlighet med den specifikation som det hänvisas till i tillägg J.2, index A.

(18) Om enheten är utrustad med virvelströmsbroms ska den kunna aktiveras/avaktiveras i enlighet med den specifikation som det hänvisas till i tillägg J.2, index A.

(19) Om enheten är utrustad med magnetskenbroms ska den kunna aktiveras/avaktiveras i enlighet med den specifikation som det hänvisas till i tillägg J.2, index A.

(20) De enheter som är utrustade med ett bromssystem enligt EN-UIC ska provas i enlighet med den specifikation som det hänvisas till i tillägg J.1, index 71.

(21) Enheten ska överensstämma med den specifikation som det hänvisas till i tillägg J.2 index A.

(22) Enhetsegenskaperna ska överensstämma med den specifikation som det hänvisas till i tillägg J.2 index F.

(23) Elektriska gränssnitt mellan enheter och kommunikationsprotokoll ska beskrivas i den allmänna dokumentation som avses i led 3a i punkt 4.2.12.2, med en hänvisning till de standarder eller andra normgivande dokument som har tillämpats.

(24) Risken för att elektronisk ombordbaserad utrustning stör de markbaserade tågdetekteringssystemen ska minskas genom tågsammansättningen. Om det finns en elektrisk anslutning mellan vagnen och loket ses användningen av högst två av dessa enheter i ett tåg med högst ett lok som ett antagande om överensstämmelse om resten av tågets sammansättning saknar elförsörjning.

(25) Kommunikationsnäten ska överensstämma med den specifikation som det hänvisas till i tillägg J.1, index 53.

(26) För enheter konstruerade för att trafikera system med spårvidden 1 435 mm ska även följande specialfall beaktas:

a) Överensstämmelse eller icke-överensstämmelse med kraven på övervakning av axellagrets tillstånd genom utrustning längs spåret enligt punkt 7.3.2.3 ska registreras i den tekniska dokumentation som beskrivs i punkt 4.2.12.2. Icke-överensstämmelse med kraven ska utesluta Frankrike och/eller Sverige från området för användning.

b) För enheter som är avsedda att användas i Tyskland på linjer med en lutning på över 40 ‰ ska överensstämmelse eller icke-överensstämmelse med de krav som anges i det dokument som det hänvisas till i tillägg J.2, index D registreras i den tekniska dokumentation som beskrivs i punkt 4.2.12.2. Icke-överensstämmelse förhindrar inte enhetens tillträde till det nationella järnvägsnätet.

c) För att enheter som är avsedda att användas i Österrike på specifika linjer som anges i det dokument som det hänvisas till i tillägg J.2 index G ska kunna användas säkert på sådana linjer ska bromsens termiska kapacitet kontrolleras med följande referensfall: Tauern South-kriterier: konstant lutning på 28 ‰ över en sträcka på 25 km och med en maximal hastighet på upp till 100/110 km/tim. Icke-överensstämmelse förhindrar inte enhetens tillträde till det nationella järnvägsnätet men begränsat tillträde till dessa specifika sektioner.

d) För enheter som är avsedda att användas i Österrike ska man vid kontroll av geometrikraven för kontakt mellan hjul och räls, utöver punkt 4.2.3.4.3, beakta följande egenskaper hos järnvägsnätet:

$$V \leq 160 \text{ km/tim: } 0{,}7 \leq \tan \gamma e < 0{,}8$$

Överensstämmelse eller icke-överensstämmelse med kraven ska registreras i den tekniska dokumentation som beskrivs i punkt 4.2.12.2. Icke-överensstämmelse med kraven ska resultera i en begränsning av fordonshastigheten.

e) För enheter som är avsedda att användas i Tyskland ska man vid kontroll av geometrikraven för kontakt mellan hjul och räls, utöver punkt 4.2.3.4.3, beakta följande egenskaper hos järnvägsnätet:

$$V \leq 160 \text{ km/tim: } \tan \gamma e \leq 0{,}8$$

Överensstämmelse eller icke-överensstämmelse med kraven ska registreras i den tekniska dokumentation som beskrivs i punkt 4.2.12.2. Icke-överensstämmelse med kraven ska resultera i en begränsning av fordonshastigheten.

f) För enheter som är avsedda att användas i Österrike ska gångsäkerheten på spår med en kurvradie på under 250 m kontrolleras i enlighet med den specifikation som det hänvisas till i tillägg J.1, index 9. Överensstämmelse eller icke-överensstämmelse med kraven ska registreras i den tekniska dokumentation som beskrivs i punkt 4.2.12.2. Icke-överensstämmelse med kraven ska resultera i ett begränsat tillträde till de rutter som anges i det dokument som det hänvisas till i tillägg J.2 index G.

(27) Enheter konstruerade för att trafikera system med spårvidden 1 668 mm måste överensstämma med punkterna 7.3.2.5 och 7.3.2.6, och följande specialfall ska beaktas:

a) Överensstämmelse eller icke-överensstämmelse med det specialfall avseende boggier konstruerade för att trafikera spårvidden 1 668 mm som avses i punkt 7.3.2.5a ska registreras i den tekniska dokumentation som beskrivs i punkt 4.2.12.2. Icke-överensstämmelse ska utesluta Spaniens järnvägsnät med 1 668 mm spårvidd från området för användning.

(28) Icke-överensstämmelse med de särskilda klimat- och miljöförhållanden som avses i punkt 7.4 ska leda till restriktioner för användning av det järnvägsnät för vilket det särskilda förhållandet har definierats. Däremot ska järnvägsnätet inte uteslutas från området för användning.

(29) Enheten ska märkas i enlighet med den specifikation som det hänvisas till i tillägg J.1 index 5.

(30) I personalvagnar ska detektering av brand aktivera ett akustiskt och optiskt larm i hela vagnen. Den akustiska signalen ska vara tillräckligt kraftig för att väcka personalen ombord. Signalen ska vara klart synlig och hörbar i det område som den är avsedd att varna inom.

7.1.1.6.2 Ytterligare frivilliga villkor för personalvagnar som är avsedda för användning i allmän drift

(1) Dessa villkor gäller utöver punkt 7.1.1.6.1.

(2) Överensstämmelse med följande villkor 2–10 är frivillig och syftar till att underlätta utbyte av enheter som är avsedda för tågsammansättningar som inte bestäms i konstruktionsfasen, dvs. enheter för allmän drift. Efterlevnad av dessa bestämmelser garanterar inte fullständig utbytbarhet av enheter och befriar inte järnvägsföretag från sitt ansvar avseende användning av dessa enheter i en tågsammansättning enligt definition i punkt 6.2.7. Om sökanden väljer detta alternativ ska ett anmält organ bedöma överensstämmelsen inom EG-kontrollförfarandet. Detta ska rapporteras i intyget och i den tekniska dokumentationen.

(3) Enheten ska vara utrustad med ett manuellt koppelsystem, så som anges i punkterna 4.2.2.2.3 b och 5.3.2.

(4) Enheten ska vara utrustad med ett bromssystem enligt EN-UIC, så som anges i den specifikation som det hänvisas till i tillägg J.1, index 12 och index 70. Bromssystemet ska provas i enlighet med den specifikation som det hänvisas till i tillägg J-1, index 71.

(5) Enheten ska uppfylla kraven i denna TSD åtminstone inom temperaturområdet T1 (–25 °C till +40 °C; nominellt intervall) så som anges i punkt 4.2.6.1 och i den specifikation som det hänvisas till i tillägg J.1, index 18.

(6) De slutsignallyktor som krävs enligt punkt 4.2.7.1 ska utgöras av fasta slutsignallyktor.

(7) Om enheten har en övergång mellan vagnar ska övergången uppfylla den specifikation som det hänvisas till i tillägg J.1, index 54.

(8) Tågvärmekabel för 1-fas kraftförsörjning ska överensstämma med punkt 4.2.11.6 punkt 2.

(9) Det fysiska gränssnittet för signalöverföring mellan enheter ska säkerställa att kabel och kontakt för åtminstone en ledare är kompatibla med den 18-ledarkabel som definieras i diagram 2 i den specifikation som det hänvisas till i tillägg J.1, index 61.

(10) Den dörrstyrningsanordning som anges i punkt 4.2.5.5.3 ska överensstämma med de specifikationer som beskrivs i tillägg J.1, index 17.

7.1.1.6.3 Villkor för personalvagnar avsedda att ingå i persontåg

(1) Dessa villkor gäller utöver punkterna 7.1.1.6.1 och 7.1.1.6.2 för enheter som, när ingen finns ombord, kan ingå i ett persontåg.

(2) En tågsammansättning som har personalvagnen i slutet av tåget och som saknar elförsörjning betraktas som ett antagande om överensstämmelse.

(3) Enheten ska vara av kategori A eller kategori B. Enheter av kategori B ska vara utrustade med skiljeväggar i enlighet med punkt 4.2.10.3.4 (3).”

(5) I punkt 7.3.2.3 för specialfallet Sverige ska tabell 19 ändras på följande sätt:

”Tabell 19

Målområde och förbjudet område för enheter som är avsedda för användning i Sverige

Y_{TA} (mm)	W_{TA} (mm)	L_{TA} (mm)	Y_{PZ} (mm)	W_{PZ} (mm)	L_{PZ} (mm)
905 ± 20	≥ 40	hela	905	≥ 100	≥ 500”

(6) I tillägg J ska tabell J-1 ändras på följande sätt:

”[1]	**EN 12663–1:2010+A1:2014** **Järnvägar – Strukturella krav för fordonskorgar – Del 1: Lok och rullande materiel för passagerare (och alternativ metod för godsvagnar)**		
[1.9]	Strukturell hållfasthet	7.1.1.6.1 (4)	5.2
[5]	**EN 15877–2:2013** **Järnvägar – Märkning av järnvägsfordon – Del 2: Utvändig märkning på personvagnar, motorvagnar, lok och på spårburna arbetsmaskiner**		
[5.2]	Personvagnar avsedda att användas i allmän drift Personalvagnar avsedda att användas i fördefinierade sammansättningar	7.1.1.5.1 (23) 7.1.1.6.1 (29)	4.4

[9]	**EN 14363:2016+A2:2022** **Järnvägar – Provning och simulation gällande acceptans av gångegenskaper hos järnvägsfordon – Gångdynamik och stationära provningar**		
[9.12]	Gångdynamiska egenskaper på spår med en kurvradie på under 250 m	7.1.1.6.1 (26)(f)	4, 5 och 7
[12]	**EN 14198:2016+A1:2018+A2:2021** **Järnvägar – Bromsning – Krav på bromssystem i loktåg**		
[12.2]	Personvagnar avsedda att användas i allmän drift Personalvagnar avsedda att användas i allmän drift	7.1.1.5.2 (3) 7.1.1.6.2 (4)	5.3.2.6, 5.4
[17]	**EN 14752:2019+A1:2021** **Järnvägar – Dörrsystem för passagerarfordon**		
[17.4]	Personvagnar avsedda att användas i allmän drift – dörrstyrningsanordning Personalvagnar avsedda att användas i allmän drift – dörrstyrningsanordning	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** **Järnvägsanläggningar – Miljöförhållanden – Del 1: Fordon och utrustning i fordon**		
[18.3]	Klimat- och miljöförhållanden – temperatur	7.1.1.5.2 (4) 7.1.1.6.2 (5)	4.3
[54]	**EN 16286–1:2013** **Järnvägar – Gångvägar mellan fordon – Del 1: Huvudsaklig tillämpning**		
[54.1]	Övergångar – Gummivulstbälgar	7.1.1.5.2 (6) 7.1.1.6.2 (7)	Bilagorna A och B
[53]	**IEC 61375–1:2012** **Elektronisk utrustning för järnvägar – Kommunikationsnätverk för tåg (TCN) – Del 1: Allmän uppbyggnad**		
[53.1]	Kommunikationsnät	7.1.1.5.1 (18) 7.1.1.6.1 (25)	5, 6
[61]	**IRS UIC 50558:2017** **Railway Application – Rolling Stock – Remote control and data cables interfaces - Standard technical features (finns inte i svensk version)**		
[61.1]	Fysiskt gränssnitt mellan enheter för signalöverföring	7.1.1.5.2 (8) 7.1.1.6.2 (9)	7.1.1

[70]	**UIC 541–6:2010–10** **Brakes – Electropneumatic brake (ep brake) and Passenger alarm signal (PAS) for vehicles used in hauled consists (finns inte i svensk version)**		
[70.1]	Personvagnar avsedda att användas i allmän drift Personalvagnar avsedda att användas i allmän drift	7.1.1.5.2 (3) 7.1.1.6.2 (4)	3, 7
[71]	**EN 17065:2018** **Järnvägar – Bromssystem – Testförfarande för passagerarvagn**		
[71.1]	Personvagnar avsedda att användas i fördefinierade sammansättningar Personalvagnar avsedda att användas i fördefinierade sammansättningar Personalvagnar avsedda att användas i allmän drift	7.1.1.5.1 (13) 7.1.1.6.1 (20) 7.1.1.6.2 (4)	5, 6
[75]	**EN 15839:2024** **Järnvägar – Provning och simulation gällande acceptans av gångegenskaper hos järnvägsfordon – Gångsäkerhet under längsgående tryckkrafter**		
[75.1]	Kontroll av säker drift under längsgående tryckkrafter	7.1.1.6.1 (4)	Alla”

(7) I tillägg J ska tabell J-2 ändras på följande sätt:

”[A]	**ERA/ERTMS/033281 – V 5.0** **Gränssnitt mellan markbaserad trafikstyrning och signalering och andra delsystem** **TSD Trafikstyrning och signalering, tillägg A tabell A 2 index 77**		
Villkor för unikt godkännande **Villkor för personalvagnar avsedda att användas i fördefinierad sammansättning**			7.1.1.5 7.1.1.6
[A.22]	Enhet utrustad med anordningar för flänssmörjning	7.1.1.5 (10) 7.1.1.6.1 (17)	3.1.5
[A.23]	Enhet utrustad med virvelströmsbroms	7.1.1.5.1 (11) 7.1.1.6.1 (18)	3.2.3
[A.24]	Enhet utrustad med magnetskenbroms	7.1.1.5.1 (12) 7.1.1.6.1 (19)	3.2.3
[A.25]	Enhetens konstruktion	7.1.1.5.1 (15) 7.1.1.6.1 (21)	3.1
[D.1]	Enheter som är avsedda att användas i Tyskland på linjer med en lutning på över 40 ‰	7.1.1.5.1 (20)(f) 7.1.1.6.1 (26)(b)	Relevant punkt

[F]	**Krav som säkerställer personalvagnars kompatibilitet med tågdetekteringssystem ERA/TD/2025–01/PECA v1.0**		
[F.1]	Personalvagnars kompatibilitet med tågdetekteringssystem	7.1.1.6.1 (22)	Alla
[G]	**Anforderungskatalog Triebfahrzeuge, Triebzüge und Reisezugwagen ÖBB-INFRA RW 50.02.01 (version 27.06.2024)**		
[G.1]	Bromsens termiska kapacitet	7.1.1.6.1 (26)(c)	6.1.3
[G.2]	Gångsäkerhet i en kurva med en kurvradie på under 250 m	7.1.1.6.1 (26)(f)	Tillägg 6”

BILAGA II

I bilaga III till beslut 2011/665/EU, i tabellen, i kolumnen ”Kategori”, ska den andra kategorin, ”Dragna passagerarfordon”, ersättas med ”Dragna fordon” och för kod 32 i kolumnen ”Underkategori” ska ”Reserverad” ersättas med ”Personalvagn”.