



**PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2025/675**

**ze dne 4. dubna 2025,**

**kterým se mění nařízení (EU) č. 1302/2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii a prováděcí rozhodnutí 2011/665/EU o evropském registru povolených typů železničních vozidel**

**(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii <sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 5 odst. 11 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 <sup>(2)</sup> stanoví technické specifikace pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii (dále jen „TSI LOC&PAS“).
- (2) Rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474 <sup>(3)</sup> stanoví konkrétní cíle, které by měly být začleněny do technických specifikací pro interoperabilitu. V souladu s čl. 4 odst. 5 uvedeného rozhodnutí má nařízení (EU) č. 1302/2014 zohlednit změny postupu uvedení mobilních subsystémů na trh, včetně kontrol před prvním použitím vozidel s povolením.
- (3) Vzhledem k nutnosti podporovat dopravu pro obranné účely napříč sítěmi s různými technickými specifikacemi zaslaly železniční odvětví a železniční dodavatelský průmysl Komisi žádost o zjednodušení postupu povolování železničních vozidel pro personál doprovázející vlaky, které přepravují vybavení (např. vojenský personál doprovázející vybavení pro obranné účely, hasiči, personál provozovatele infrastruktury nebo železničního podniku). Výměna názorů mezi Komisí a odborníky ukázala, že je potřeba rozšířit působnost této změny na širší kategorii případů použití.
- (4) Stávající rámec technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) povolení takových vozidel umožňuje, včetně kontroly souladu s vnitrostátními předpisy. Postup povolování, který spravuje Agentura EU pro železnice (ERA), však vyžaduje, aby agentura shromáždila posouzení od jednotlivých vnitrostátních bezpečnostních orgánů, což způsobuje velkou složitost, nejistotu a prodlevy při rozhodování.
- (5) Nařízení (EU) č. 1302/2014 stanoví požadavky, které musí být při postupu povolování vozidel splněny, a podporuje interoperabilitu evropské železniční sítě, ale v současnosti se nevztahuje na vozy nepřevážující cestující, které jsou určeny k přepravě personálu, ale nejsou určeny k použití pro osobní dopravu, v rámci působnosti TSI LOC&PAS.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>.

<sup>(2)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 228, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj>).

<sup>(3)</sup> Rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474 ze dne 8. června 2017, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, pokud jde o konkrétní cíle pro vypracování, přijetí a přezkoumání technických specifikací pro interoperabilitu (Úř. věst. L 210, 15.8.2017, s. 5, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_del/2017/1474/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_del/2017/1474/oj)).

- (6) Stanovení společných požadavků pro jedinečná povolení usnadňuje postup povolování vozidel, která mají být provozována v celé síti Unie. Omezuje zátěž spojenou s kontrolami, zkouškami a certifikací před udělením povolení, které jsou vyžadovány vnitrostátními předpisy, na naprosté minimum nezbytné k zajištění kompatibility trati se sítěmi, jež dosud nebyly harmonizovány. V rámci této koncepce železniční podnik získává při používání vozidel flexibilitu, je ovšem povinen provést kontrolu kompatibility trati.
- (7) Je proto nezbytné stanovit technické specifikace pro jedinečné povolení vozů nepřevážujících cestující, které jsou určeny k přepravě personálu, jako je vojenský personál, železniční personál nebo hasiči.
- (8) Aby byl umožněn rychlý postup povolování za účelem uvedení vozů, které jsou určeny k přepravě personálu, na trh v celé Unii, měly by být zvláštní požadavky vztahující se na tyto vozy upraveny tak, aby odražely skutečnost, že tyto vozy budou provozovány v rámci nákladních vlaků a nebudou přístupné veřejnosti.
- (9) Dále byl zredukován rozsah švédského zvláštního případu týkajícího se detektorů horkoběžnosti nápravových ložisek, čímž se posílí společné požadavky na úrovni EU, a usnadní se tak postup povolování vozidel.
- (10) Aby se zabránilo nutnosti uplatňovat vnitrostátní předpisy a umožnilo se jedinečné povolení vozů pro přepravu personálu, měly by být stanoveny omezené požadavky, zejména pokud jde o maximální hmotnost na nápravu a maximální rychlost. Vzhledem k vlastnostem vybavení, které narušuje systémy detekce vlaků, musí být v případě elektrického spojení mezi vozem a lokomotivou stanoveno zvláštní omezení. Aby se zajistilo, že vůz pro přepravu personálu nezpůsobí žádné narušení traťových systémů detekce vlaků, měly by být stanoveny specifikace v technickém dokumentu agentury ERA. Tyto specifikace musí být vymezeny tak, aby umožňovaly jedinečné povolení vozů pro přepravu personálu, aniž by bylo nutné uplatňovat vnitrostátní předpisy.
- (11) Nařízení (EU) č. 1302/2014 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (12) Vozidla určená k použití ve vlacích zajišťujících kyvadlovou přepravu osobních a nákladních automobilů spolu s jejich řidiči a cestujícími nejsou zahrnuta. Na uvedená vozidla – přepravující řidiče a cestující v silničních vozidlech – zapojená do vlaků zajišťujících kyvadlovou přepravu silničních vozidel by se měla vztahovat jiná ustanovení tohoto nařízení týkající se vozidel. TSI se nevztahují na vozidla zapojená do vlaků zajišťujících kyvadlovou přepravu řidičů a cestujících v silničních vozidlech.
- (13) Vzhledem k tomu, že pro posuzování shody prvků interoperability nebo ověřování subsystémů není vyžadována žádná nová zvláštní pravomoc, nemělo by dojít k žádné změně, pokud jde o oznámené subjekty pro účely nařízení (EU) č. 1302/2014.
- (14) Prováděcí rozhodnutí Komise 2011/665/EU (\*), kterým se stanoví specifikace registru povolených typů železničních vozidel, by mělo být změněno tak, aby zahrnovalo i nový typ „vozy pro přepravu personálu“.
- (15) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 51 odst. 1 směrnice (EU) 2016/797,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

### Článek 1

Příloha nařízení (EU) č. 1302/2014 se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

(\*) Prováděcí rozhodnutí Komise 2011/665/EU ze dne 4. října 2011 o evropském registru povolených typů železničních vozidel (Úř. věst. L 264, 8.10.2011, s. 32, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2011/665/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj)).

*Článek 2*

Příloha prováděcího rozhodnutí 2011/665/EU se mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

*Článek 3*

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 4. dubna 2025.

*Za Komisi*  
*předsedkyně*  
Ursula VON DER LEYEN

## PŘÍLOHA I

Příloha nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 se mění takto:

- 1) v bodě 2.2.2 „Kolejová vozidla“, na konci podbodů A odst. 3 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„Vůz pro přepravu personálu je vozidlo umožňující přepravu osob, které však není určeno k použití pro osobní dopravu.“;

- 2) v bodě 2.3.1 „Typy kolejových vozidel“, na konci podbodů A odst. 3 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„Vozy přepravující personál (nepřepravující cestující) zapojené do vlaku neprovozujícího osobní dopravu:

Tento typ zahrnuje vozidla bez pohonu, která nejsou přístupná veřejnosti, používaná především pro přepravu personálu (např. vojenského doprovodného personálu, hasičů, personálu provozovatele infrastruktury nebo železničního podniku) a určená k zapojení do vlaků, které obvykle nejsou přístupné veřejnosti a nejsou určeny k přepravě cestujících; tato vozidla patří do působnosti této TSI jako vozy pro přepravu personálu a mohou být povolena k uvedení na trh, které není omezeno na určitou oblast použití, za podmínek uvedených v bodě 7.1.1.6.“;

- 3) v bodě 4.2.12.2, za odstavec 27 se doplňuje nový odstavec 28, který zní:

„28) U vozidel, na která se vztahují podmínky uvedené v bodě 7.1.1.6, se uvede soulad/nesoulad vozidla s požadavky odst. 13, 15, 26 a 27 bodu 7.1.1.6.1.“;

- 4) za bod 7.1.1.5.2 se doplňuje nový bod 7.1.1.6, který zní:

„7.1.1.6 Podmínky pro získání povolení typu vozidla a/nebo povolení k uvedení na trh vozů pro přepravu personálu, které nejsou omezeny na určitou oblast použití

- 1) Bod 7.1.1.6 se vztahuje na vozy pro přepravu personálu definované v bodě 2.2.2 podbodě A odst. 3 za podmínek vymezených v bodě 2.3.1 podbodě A odst. 3.
- 2) Podmínky pro získání povolení typu vozidla a/nebo povolení k uvedení na trh, které není omezeno na určitou oblast použití, jsou uvedeny v bodech 7.1.1.6.1, 7.1.1.6.2 a 7.1.1.6.3 jako dodatečné požadavky, které je třeba zahrnout do ES ověření subsystému kolejová vozidla. Tyto podmínky se považují za doplňkové k požadavkům vymezeným v této TSI a musí být splněny v celém rozsahu.
- 3) Bod 7.1.1.5 se nepoužije.
- 4) Použití nařízení (EU) č. 1304/2014 se omezí na požadavky na hluk při stání a hluk při průjezdu, které se posuzují na základě mezních hodnot platných pro motorové ucelené jednotky (DMU) stanovené v bodě 4.2.1 tabulce 2 přílohy nařízení (EU) č. 1304/2014.
- 5) Splnění podmínek uvedených v bodě 7.1.1.6.1 je povinné.
- 6) Splnění podmínek uvedených v bodě 7.1.1.6.2 je nepovinné; povinné je pouze v případě, že vozy pro přepravu personálu jsou určeny k použití ve volném oběhu.
- 7) Splnění podmínek uvedených v bodě 7.1.1.6.3 je nepovinné; povinné je pouze v případě, že vozy pro přepravu personálu ve volném oběhu jsou určeny k zapojení do vlaků osobní dopravy.

7.1.1.6.1 Podmínky platné pro vozy pro přepravu personálu určené k použití v předem definovaných sestavách

- 1) Vozidlo musí odpovídat vozidlu (jak je definováno v této TSI), které se skládá pouze ze subsystému kolejová vozidla bez nainstalovaného palubního CCS.
- 2) Vozidlo je bez pohonu.

- 3) Vozidlo musí být určeno k provozu na alespoň jednom z následujících rozchodů koleje:
  - a) 1 435 mm;
  - b) 1 668 mm;
  - c) 1 520 mm, 1 524 mm a 1 600 mm. Pokud platí zvláštní případy podle kapitoly 7 nebo vnitrostátní předpisy v souladu s otevřenými body uvedenými v dodatku I, které nejsou uvedeny v bodě 7.1.1.6.1, jsou vozidla vyloučena z použití povolení, které není omezeno na určitou oblast použití.
- 4) Vozidlo musí být kromě kategorie kolejových vozidel P-I v souladu také s kategorií F-I pro všechny případy podélného zatížení podle specifikace uvedené v dodatku J-1, index [1]. Dále se provádí ověření bezpečné jízdy za působení podélných tlakových sil v souladu se specifikací uvedenou v dodatku J-1, index [75].
- 5) Vozidlo musí být vybaveno kovanými a válcovanými koly posouzenými v souladu s bodem 6.1.3.1.
- 6) Vozidlo musí být vybaveno koly o minimálním průměru nad 760 mm.
- 7) Vozidlo musí být kompatibilní s následujícím úklonem kolejnice: 1/20, 1/30 a 1/40. Nekompatibilita s jedním nebo více úklony kolejnice vylučuje dotčenou síť (sítě) z oblasti použití.
- 8) Vozidlo musí být prohlášeno za shodné s jednou z následujících vztažných linií obrysu: G1, GA, GB, GC nebo DE3, včetně těch, které se používají pro spodní část G11, G12 nebo G13.
- 9) Vozidlo musí mít maximální hmotnost na nápravu 22,5 tuny.
- 10) Vozidlo musí mít maximální rychlost 140 km/h nebo nižší.
- 11) Vozidlo musí být alespoň kategorie A uvedené v bodě 4.1.4.
- 12) Vozidlo musí být vybaveno zařízením pro samostatnou evakuaci pro všechny osoby ve vlaku, které splňuje specifikace v bodě 4.7.1 nařízení (EU) č. 1303/2014.
- 13) Vybavení vozidla zvukovým komunikačním systémem specifikovaným v bodě 4.2.5.2 není povinné. V takovém případě se k zajištění komunikace zavedou provozní prostředky. Soulad/nesoulad s bodem 4.2.5.2 se zaznamená do technické dokumentace popsané v bodě 4.2.12.2.
- 14) Vozidlo musí být v souladu s bodem 4.2.5.3 s výjimkou těchto bodů:
  - Body 4.2.5.3.2 odst. 3 až 4.2.5.3.2 odst. 5 se nepoužijí.
  - Bod 4.2.5.3.3 odst. 1 se nepoužije.
  - Bod 4.2.5.3.3 odst. 2 se použije, pokud je vozidlo připojeno k lokomotivě kompatibilní se signálem k aktivaci nouzové signalizace pro cestující. V případě, že vozidlo není přímo připojeno k lokomotivě, se při aktivaci nouzové signalizace automaticky aktivuje nouzová brzda.
  - Bod 4.2.5.3.4 se nepoužije.
  - Bod 4.2.5.3.5 se nepoužije.
  - Bod 4.2.5.3.6 se nepoužije. Místo toho, pokud systém nouzové signalizace pro cestující nefunguje buď v důsledku úmyslného vypnutí ze strany personálu, nebo z důvodu technické závady, musí to být personálu přepravovanému ve vozidle trvale signalizováno.
- 15) Vybavení vozidla komunikačním zařízením pro cestující specifikovaným v bodě 4.2.5.4 není povinné. V takovém případě se k zajištění komunikace zavedou provozní prostředky. Soulad/nesoulad s bodem 4.2.5.4 se zaznamená do technické dokumentace popsané v bodě 4.2.12.2.

- 16) Vozidlo musí být v souladu s bodem 4.2.5.5 s výjimkou těchto bodů:
- Bod 4.2.5.5.2 odst. 6 by měl znít takto: „Pro účely tohoto bodu se „personálem vlaku“ rozumí jeden člen personálu ve vlaku nebo přepravovaný personál, který odpovídá za kontroly související se systémem dveří.“
  - Bod 4.2.5.5.7 se nepoužije.
  - Bod 4.2.5.5.9 odst. 1 se použije bez omezení rychlosti pro dané zařízení. Zařízení je aktivní neustále.
- 17) Pokud je vozidlo vybaveno mazníky okolků, musí být možné je aktivovat/deaktivovat v souladu se specifikací uvedenou v dodatku J-2, index [A].
- 18) Pokud je vozidlo vybaveno kolejnicovou brzdou s vířivými proudy, musí být možné ji aktivovat/deaktivovat v souladu se specifikací uvedenou v dodatku J-2, index [A].
- 19) Pokud je vozidlo vybaveno magnetickou kolejnicovou brzdou, musí být možné ji aktivovat/deaktivovat v souladu se specifikací uvedenou v dodatku J-2, index [A].
- 20) Vozidla vybavená brzdovým systémem EN-UIC musí být zkoušena v souladu se specifikací uvedenou v dodatku J-1, index [71].
- 21) Vozidlo musí být v souladu se specifikací uvedenou v dodatku J-2, index [A].
- 22) Vlastnosti vozidla musí být v souladu se specifikací uvedenou v dodatku J-2, index [F].
- 23) Elektrická rozhraní mezi vozidly a komunikační protokoly musí být popsány v obecné dokumentaci uvedené v bodě 4.2.12.2 odst. 3a s odkazem na použité normy nebo jiné normativní dokumenty.
- 24) Riziko narušení traťových systémů detekce vlaků elektrickým palubním zařízením musí být zmírněno řazením vlaku. V případě elektrického spojení mezi vozem a lokomotivou se za předpoklad shody považuje použití nejvýše dvou z těchto vozidel ve vlaku, poháněných nejvýše jednou lokomotivou, pokud je zbývající řazení vlaku bez elektrického pohonu.
- 25) Komunikační sítě musí být v souladu se specifikací uvedenou v dodatku J-1, index [53].
- 26) U vozidel určených k provozu na rozchodu 1 435 mm je třeba vzít v úvahu také následující zvláštní případy:
- a) Soulad/nesoulad s požadavky týkajícími se monitorování stavu nápravových ložisek zařízením umístěným podél trati podle bodu 7.3.2.3 se zaznamená do technické dokumentace popsané v bodě 4.2.12.2. Nesoulad s požadavky vyloučí z oblasti použití Francie a/nebo Švédska.
  - b) U vozidel určených k provozu v Německu na tratích se sklonem nad 40 ‰ se soulad/nesoulad s požadavky stanovenými v dokumentu uvedeném v dodatku J-2, index [D] zaznamená do technické dokumentace popsané v bodě 4.2.12.2. Nesoulad s požadavky nebrání přístupu vozidla do vnitrostátní sítě.
  - c) U vozidel určených k provozu v Rakousku na specifických tratích stanovených v dokumentu uvedeném v dodatku J-2, index [G] se pro bezpečný provoz na těchto tratích tepelná kapacita brzd ověřit s následujícím referenčním případem: kritéria Taury-jih – konstantní sklon 28 ‰ v délce 25 km a při maximální rychlosti 100/110 km/h. Nesoulad s požadavky nebrání přístupu vozidla do vnitrostátní sítě, ale má za následek omezení přístupu na tyto specifické úseky.

- d) U vozidel určených k provozu v Rakousku se při ověřování požadavku na geometrii kontaktu kola a kolejnice kromě bodu 4.2.3.4.3 dále zohlední tyto charakteristiky sítě:

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

Soulad/nesoulad s požadavky se zaznamená do technické dokumentace popsané v bodě 4.2.12.2. Nesoulad s požadavky má za následek omezení rychlosti vozidla.

- e) U vozidel určených k provozu v Německu se při ověřování požadavku na geometrii kontaktu kola a kolejnice kromě bodu 4.2.3.4.3 dále zohlední tyto charakteristiky sítě:

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

Soulad/nesoulad s požadavky se zaznamená do technické dokumentace popsané v bodě 4.2.12.2. Nesoulad s požadavky má za následek omezení rychlosti vozidla.

- f) U vozidel určených k provozu v Rakousku musí být bezpečnost jízdy na trati s oblouky o poloměru oblouku menším než 250 m ověřena v souladu se specifikací uvedenou v dodatku J-1, index [9]. Soulad/nesoulad s požadavky se zaznamená do technické dokumentace popsané v bodě 4.2.12.2. Nesoulad s požadavky má za následek omezení přístupu na tratě stanovené v dokumentu uvedeném v dodatku J-2, index [G].
- 27) U vozidel určených k provozu na rozchodu 1 668 mm je soulad s body 7.3.2.5 a 7.3.2.6 povinný a je třeba vzít v úvahu následující zvláštní případy:
- a) Soulad/nesoulad se zvláštním případem týkajícím se podvozků určených k provozu na rozchodu 1 668 mm definovaným v bodě 7.3.2.5a se zaznamená do technické dokumentace popsané v bodě 4.2.12.2. Při nesouladu je španělská síť o rozchodu 1 668 mm vyloučena z oblasti použití.
- 28) Nesoulad s některou zvláštní podmínkou ochrany životního prostředí stanovenou v bodě 7.4 má za následek omezení používání sítě, pro kterou byla daná zvláštní podmínka stanovená, nikoli však vyloučení této sítě z oblasti použití.
- 29) Vozidlo se označí v souladu se specifikací uvedenou v dodatku J-1, index [5].
- 30) U vozů pro přepravu personálu je při detekci požáru aktivován akustický a optický varovný signál v celém voze. Akustický signál musí být dostatečný, aby vzbudil přepravovaný personál. Signál musí být v prostoru, ve kterém má varovat, jasně viditelný a slyšitelný.

#### 7.1.1.6.2 Další volitelné podmínky platné pro vozy pro přepravu personálu určené k použití ve volném oběhu

- 1) Tyto podmínky platí navíc k bodu 7.1.1.6.1.
- 2) Splnění následujícího souboru podmínek stanovených v odstavcích 2 až 10 je nepovinné a jeho cílem je pouze usnadnit výměnu vozidel určených k použití ve vlakových sestavách, které nejsou definovány ve fázi návrhu, tj. vozidel pro volný oběh. Dodržování těchto ustanovení nezaručuje úplnou zaměnitelnost vozidel a nezbavuje železniční podnik odpovědnosti za používání těchto vozidel ve vlakové sestavě podle definice v bodě 6.2.7. Pokud si žadatel zvolí tuto možnost, oznámený subjekt posoudí shodu v rámci postupu ES ověření. Ta bude uvedena na certifikátu a v technické dokumentaci.
- 3) Vozidlo musí být vybaveno manuálním spřahovacím systémem podle definice v bodě 4.2.2.2.3 písm. b) a bodě 5.3.2.

- 4) Vozidlo musí být vybaveno brzdovým systémem EN-UIC podle definice ve specifikaci uvedené v dodatku J-1, index [12] a index [70]. Brzdový systém musí být zkoušen v souladu se specifikací uvedenou v dodatku J-1, index [71].
- 5) Vozidlo musí splňovat požadavky této TSI minimálně v teplotním rozmezí T1 (-25 °C až +40 °C; nominální) podle definice v bodě 4.2.6.1 a ve specifikaci uvedené v dodatku J-1, index [18].
- 6) Na koncových světlech požadovaných v bodě 4.2.7.1 musí být umístěny pevné koncovky.
- 7) Pokud je vozidlo vybaveno mezivozovým přechodem, musí tento přechod splňovat specifikace uvedené v dodatku J-1, index [54].
- 8) „Jednopolové“ napájení musí být v souladu s bodem 4.2.11.6 odst. 2.
- 9) Fyzické rozhraní mezi vozidly pro přenos signálů musí zajišťovat, aby kabel se zástrčkou minimálně jednoho vedení byl kompatibilní s 18žilovým kabelem definovaným na štítku 2 specifikace uvedené v dodatku J-1, index [61].
- 10) Zařízení na ovládání dveří uvedené v bodě 4.2.5.5.3 musí být v souladu se specifikacemi popsány v dodatku J-1, index [17].

#### 7.1.1.6.3 Podmínky platné pro vozy pro přepravu personálu určené k zapojení do vlaků osobní dopravy

- 1) Tyto podmínky platí navíc k bodům 7.1.1.6.1 a 7.1.1.6.2 pro vozidla, která mohou být při neobsazení zapojena do vlaku osobní dopravy.
  - 2) Za předpoklad shody se považuje řazení vlaku s vozem pro přepravu personálu na konci vlaku a bez elektrického pohonu.
  - 3) Vozidlo musí být kategorie A nebo kategorie B. Vozidla kategorie B musí být vybavena příčkami vyplňujícími celý průřez vozu v souladu s bodem 4.2.10.3.4 odst. 3;“
- 5) v bodě 7.3.2.3, pro zvláštní případ Švédska se tabulka 19 mění takto:

„Tabulka 19

#### Cílová a zakázaná zóna pro vozidla, která mají být provozována ve Švédsku

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

- 6) v dodatku J se tabulka J-1 mění takto:

„[1]	<b>EN 12663-1:2010+A1:2014</b> <b>Železniční aplikace – Pevnostní požadavky na konstrukce skříní kolejových vozidel – Část 1: Lokomotivy a vozidla osobní dopravy (a alternativní metoda pro nákladní vozy)</b>		
[1.9]	Konstrukční pevnost	Bod 7.1.1.6.1 odst. 4	5.2
[5]	<b>EN 15877-2:2013</b> <b>Železniční aplikace – Označení železničních vozidel – Část 2: Vnější značení osobních vozů, hnacích jednotek, lokomotiv a speciálních vozidel</b>		
[5.2]	Osobní vozy určené k použití ve volném oběhu Vozy pro přepravu personálu určené k použití v předem definovaných sestavách	Bod 7.1.1.5.1 odst. 23 Bod 7.1.1.6.1 odst. 29	4.4

[9]	<b>EN 14363:2016+A2:2022</b> <i>Železniční aplikace – Zkoušení a simulace pro schvalování železničních vozidel z hlediska jízdních vlastností – Jízdní chování a stacionární zkoušky</i>		
[9.12]	Dynamické chování za jízdy na obloucích o poloměru menším než 250 m	Bod 7.1.1.6.1 odst. 26 písm. f)	4, 5, 7
[12]	<b>EN 14198:2016+A1:2018+A2:2021</b> <i>Železniční aplikace – Brzdění – Požadavky na brzdový systém vlaků tažených lokomotivou</i>		
[12.2]	Osobní vozy určené k použití ve volném oběhu Vozy pro přepravu personálu určené k použití ve volném oběhu	Bod 7.1.1.5.2 odst. 3 Bod 7.1.1.6.2 odst. 4	5.3.2.6, 5.4
[17]	<b>EN 14752:2019+A1:2021</b> <i>Železniční aplikace – Boční vstupní systémy kolejových vozidel</i>		
[17.4]	Osobní vozy určené k použití ve volném oběhu – zařízení na ovládání dveří Vozy pro přepravu personálu určené k použití ve volném oběhu – zařízení na ovládání dveří	Bod 7.1.1.5.2 odst. 9 Bod 7.1.1.6.2 odst. 10	5.1.1, 5.1.2, 5.1.5, 5.1.6
[18]	<b>EN 50125-1:2014</b> <i>Drážní zařízení – Podmínky prostředí pro zařízení – Část 1: Drážní vozidla a jejich zařízení</i>		
[18.3]	Podmínky prostředí – teplota	Bod 7.1.1.5.2 odst. 4 Bod 7.1.1.6.2 odst. 5	4.3
[54]	<b>EN 16286-1:2013</b> <i>Železniční aplikace – Zařízení pro přechod mezi vozidly – Část 1: Hlavní aplikace</i>		
[54.1]	Mezivozové přechody – mezikomunikační spojení okolků	Bod 7.1.1.5.2 odst. 6 Bod 7.1.1.6.2 odst. 7	Přílohy A a B
[53]	<b>IEC 61375-1:2012</b> <i>Elektronická drážní zařízení – Vlaková komunikační síť (TCN) – Část 1: Obecná architektura</i>		
[53.1]	Komunikační síť	Bod 7.1.1.5.1 odst. 18 Bod 7.1.1.6.1 odst. 25	5, 6
[61]	<b>IRS UIC 50558:2017</b> <i>Železniční aplikace – Kolejová vozidla – Rozhraní kabelů dálkového řízení a datových přenosů – Standardní technické parametry</i>		
[61.1]	Fyzické rozhraní mezi vozidly pro přenos signálů	Bod 7.1.1.5.2 odst. 8 Bod 7.1.1.6.2 odst. 9	7.1.1

[70]	<b>UIC 541-6:2010-10</b> <b>Brzdy – Elektropneumatická brzda a nouzová signalizace pro cestující u vozidel používaných v tažených soupravách</b>		
[70.1]	Osobní vozy určené k použití ve volném oběhu Vozy pro přepravu personálu určené k použití ve volném oběhu	Bod 7.1.1.5.2 odst. 3 Bod 7.1.1.6.2 odst. 4	3, 7
[71]	<b>EN 17065:2018</b> <b>Železniční aplikace – Brzdění – Postup zkoušky u osobních vozů</b>		
[71.1]	Osobní vozy určené k použití v předem definovaných sestavách Vozy pro přepravu personálu určené k použití v předem definovaných sestavách Vozy pro přepravu personálu určené k použití ve volném oběhu	Bod 7.1.1.5.1 odst. 13 Bod 7.1.1.6.1 odst. 20 Bod 7.1.1.6.2 odst. 4	5, 6
[75]	<b>EN 15839:2024</b> <b>Železniční aplikace – Zkoušení a simulace pro schvalování železničních vozidel z hlediska jízdních vlastností – Jízdní bezpečnost za působení podélné tlakové síly</b>		
[75.1]	Ověření bezpečné jízdy za působení podélných tlakových sil	Bod 7.1.1.6.1 odst. 4	Všechny“

7) v dodatku J se tabulka J-2 mění takto:

„[A]	<b>ERA/ERTMS/033281 – V. 5.0</b> <b>Rozhraní mezi traťovým subsystémem řízení a zabezpečení a ostatními subsystémy</b> <b>TSI CCS, dodatek A, tabulka A.2, index [77]</b>		
<b>Podmínky pro jedinečné povolení</b>			7.1.1.5
<b>Podmínky platné pro vozy pro přepravu personálu určené k použití v předem definovaných sestavách</b>			7.1.1.6
[A.22]	Vozidlo vybavené mazníky okolků	Bod 7.1.1.5 odst. 10 Bod 7.1.1.6.1 odst. 17	3.1.5
[A.23]	Vozidlo vybavené kolejnicovou brzdou s vířivými proudy	Bod 7.1.1.5.1 odst. 11 Bod 7.1.1.6.1 odst. 18	3.2.3
[A.24]	Vozidlo vybavené magnetickou kolejnicovou brzdou	Bod 7.1.1.5.1 odst. 12 Bod 7.1.1.6.1 odst. 19	3.2.3
[A.25]	Konstrukce vozidla	Bod 7.1.1.5.1 odst. 15 Bod 7.1.1.6.1 odst. 21	3.1
[D.1]	Vozidla určená k provozu v Německu na tratích se sklonem nad 40 ‰	Bod 7.1.1.5.1 odst. 20 písm. f) Bod 7.1.1.6.1 odst. 26 písm. b)	Příslušný bod

[F]	<b>Požadavky na vozy pro přepravu personálu zajišťující kompatibilitu se systémy detekce vlaků ERA/TD/2025-01/PECA v1.0</b>		
[F.1]	Kompatibilita vozů pro přepravu personálu se systémy detekce vlaků	Bod 7.1.1.6.1 odst. 22	Všechny
[G]	<b>Anforderungskatalog Triebfahrzeuge, Triebzüge und Reisezugwagen ÖBB-INFRA RW 50.02.01 (verze z 27. 6. 2024)</b>		
[G.1]	Tepelná kapacita brzd	Bod 7.1.1.6.1 odst. 26 písm. c)	6.1.3
[G.2]	Bezpečnost jízdy na oblouku o poloměru oblouku menším než 250 m	Bod 7.1.1.6.1 odst. 26 písm. f)	Dodatek 6“

## PŘÍLOHA II

V příloze III rozhodnutí 2011/665/EU, v tabulce, ve sloupci „Kategorie“ se druhá kategorie „Tažená vozidla pro cestující“ nahrazuje kategorií „Tažená vozidla“ a u kódu 32 se ve sloupci „Skupina“ slovo „Vyhrazeno“ nahrazuje slovy „Vůz pro přepravu personálu“.

---