



RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2025/675 DE LA COMMISSION

du 4 avril 2025

modifiant le règlement (UE) n° 1302/2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «matériel roulant» — «Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers» du système ferroviaire dans l'Union européenne et la décision d'exécution 2011/665/UE relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne ⁽¹⁾, et notamment son article 5, paragraphe 11,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 1302/2014 de la Commission ⁽²⁾ établit les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système «matériel roulant» — «Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers» du système ferroviaire dans l'Union européenne («STI LOC&PAS»).
- (2) La décision déléguée (UE) 2017/1474 de la Commission ⁽³⁾ définit les objectifs spécifiques qui devraient être intégrés dans les spécifications techniques d'interopérabilité. Conformément à l'article 4, paragraphe 5, de la décision, il convient que le règlement (UE) n° 1302/2014 tienne compte des modifications dans la procédure de mise sur le marché de sous-systèmes mobiles, notamment en ce qui concerne les vérifications préalables à la première utilisation des véhicules munis d'une autorisation.
- (3) Eu égard à la nécessité d'assurer la prise en charge des transports liés à la défense sur des réseaux répondant à différentes spécifications techniques, le secteur ferroviaire et le secteur de l'équipement ferroviaire ont demandé à la Commission de simplifier le processus d'autorisation des véhicules ferroviaires servant au personnel d'accompagnement des trains qui transportent des équipements (par exemple, le personnel militaire accompagnant des équipements liés à la défense, les pompiers, le personnel du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire). À la faveur des échanges menés entre la Commission et les experts, il s'est révélé nécessaire d'étendre le champ d'application de cette modification à une catégorie plus large de cas d'utilisation.
- (4) Le cadre actuel des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) permet l'autorisation de ces véhicules, comprenant la vérification du respect des règles nationales. Toutefois, la procédure d'autorisation gérée par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (AFE) lui impose de recueillir des évaluations auprès des différentes autorités nationales de sécurité, ce qui est source d'une grande complexité, d'incertitude et de retards dans la prise de décision.
- (5) Le règlement (UE) n° 1302/2014 définit les exigences à remplir dans le cadre du processus d'autorisation des véhicules et favorise l'interopérabilité du réseau ferroviaire européen, mais ne couvre pas actuellement les véhicules ne transportant pas de voyageurs et qui sont destinés à transporter du personnel sans être affectés à des services de transport de voyageurs relevant de la STI LOC&PAS.

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

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 1302/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «matériel roulant» — «Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers» du système ferroviaire dans l'Union européenne (JO L 356 du 12.12.2014, p. 228, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj>).

⁽³⁾ Décision déléguée (UE) 2017/1474 de la Commission du 8 juin 2017 complétant la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil relativement aux objectifs spécifiques pour l'élaboration, l'adoption et la révision des spécifications techniques d'interopérabilité (JO L 210 du 15.8.2017, p. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_del/2017/1474/oj).

- (6) La définition d'exigences communes pour les autorisations uniques facilite le processus d'autorisation des véhicules qui sont appelés à circuler sur l'ensemble du réseau de l'Union. Elle limite la charge que représentent les contrôles, les essais et la certification préalables à l'autorisation requis par les règles nationales en les réduisant au strict minimum nécessaire pour garantir la compatibilité des itinéraires avec les réseaux qui n'ont pas encore été harmonisés. Dans le cadre de ce concept, l'entreprise ferroviaire obtient une certaine souplesse pour l'utilisation des véhicules mais reste tenue d'effectuer le contrôle de compatibilité des itinéraires.
- (7) Il est donc nécessaire d'établir des spécifications techniques pour l'autorisation unique des véhicules ne transportant pas de voyageurs et destinés à transporter du personnel de service, tels que le personnel militaire, le personnel ferroviaire ou les pompiers.
- (8) Afin de permettre un processus d'autorisation rapide pour la mise sur le marché de voitures d'accompagnement dans l'ensemble de l'Union, il convient d'adapter les exigences spécifiques applicables à ces unités en tenant compte du fait qu'elles ont vocation à être exploitées en association avec des trains de marchandises et ne sont pas accessibles au public.
- (9) En outre, le champ d'application du cas spécifique prévu pour la Suède en ce qui concerne les détecteurs de boîtes chaudes a été réduit, ce qui renforce les exigences communes au niveau de l'UE et favorise donc le processus d'autorisation des véhicules.
- (10) Afin de n'avoir pas à appliquer les règles nationales et de permettre l'octroi d'une autorisation unique pour les voitures d'accompagnement, il convient de définir des exigences limitées en ce qui concerne, en particulier, la charge maximale à l'essieu et la vitesse maximale. En raison des caractéristiques des équipements interférant avec les systèmes de détection des trains, s'il existe une connexion électrique entre la voiture et la locomotive, une restriction spécifique devrait être élaborée. Afin de garantir que la voiture d'accompagnement ne provoque pas d'interférence avec les systèmes «sol» de détection des trains, il convient de fournir des spécifications dans un document technique de l'AFE. Celles-ci devraient être définies de manière à permettre l'autorisation unique de la voiture d'accompagnement sans qu'il soit nécessaire d'appliquer les règles nationales.
- (11) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) n° 1302/2014 en conséquence.
- (12) Les véhicules destinés à être utilisés dans des trains assurant des services de navette pour le transport de voitures particulières et de camions ainsi que de leurs conducteurs et passagers respectifs ne sont pas couverts. Ces véhicules, qui transportent des conducteurs et des passagers de véhicules routiers et qui sont intégrés dans des trains assurant des services de navette pour véhicules routiers, devraient faire l'objet d'autres dispositions du présent règlement applicables aux véhicules. Les véhicules intégrés dans des trains qui assurent des services de navette et transportent des conducteurs et des passagers à bord de véhicules routiers ne sont pas couverts par les STI.
- (13) Étant donné qu'aucune nouvelle compétence spécifique n'est requise pour l'évaluation de la conformité des constituants d'interopérabilité ou la vérification des sous-systèmes, il ne devrait pas y avoir de changement en ce qui concerne les organismes notifiés aux fins du règlement (UE) n° 1302/2014.
- (14) Il convient de modifier la décision d'exécution 2011/665/UE ⁽⁴⁾ établissant la spécification du registre des types de véhicules ferroviaires autorisés afin d'y inclure également le nouveau type «voiture d'accompagnement».
- (15) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 51, paragraphe 1, de la directive (UE) 2016/797,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'annexe du règlement (UE) n° 1302/2014 est modifiée conformément à l'annexe I du présent règlement.

⁽⁴⁾ Décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés (JO L 264 du 8.10.2011, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

Article 2

L'annexe de la décision d'exécution 2011/665/UE est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement.

Article 3

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 4 avril 2025.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE I

L'annexe du règlement (UE) n° 1302/2014 est modifiée comme suit:

- 1) Au point 2.2.2 «Matériel roulant», l'alinéa suivant est ajouté à la fin du point A), 3):

«Le terme "voiture d'accompagnement" désigne une unité capable de transporter des personnes mais qui n'est pas destinée à être utilisée pour le service de transport de voyageurs.»

- 2) Au point 2.3.1 «Types de matériel roulant», l'alinéa suivant est ajouté à la fin du point A), 3):

«Véhicules d'accompagnement (ne transportant pas de voyageurs) intégrés à un train n'assurant pas de services de transport de voyageurs:

Ce type inclut les véhicules non moteurs non accessibles au public, utilisés principalement pour le transport de personnel de service (par exemple, le personnel d'escorte militaire, les pompiers, le personnel du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire) et destinés à être intégrés à des trains qui, en principe, ne sont pas accessibles au public et ne sont pas destinés au transport de voyageurs; ils relèvent de la présente STI en tant que voitures d'accompagnement et peuvent être mis sur le marché sans limitation à un domaine d'emploi particulier, sous réserve des conditions énoncées au point 7.1.1.6.»

- 3) Au point 4.2.12.2, un nouveau point 28) est ajouté après le point 27):

«28) pour les unités appliquant les conditions indiquées au point 7.1.1.6, la conformité/non-conformité de l'unité aux exigences des points 13), 15), 26) et 27) du point 7.1.1.6.1 doit être fournie.»

- 4) Un nouveau point 7.1.1.6 est ajouté après le point 7.1.1.5.2:

«7.1.1.6. Conditions à respecter pour disposer d'une autorisation par type de véhicule et/ou d'une autorisation de mise sur le marché de voitures d'accompagnement non limitées à un domaine d'emploi particulier

- 1) Le point 7.1.1.6 s'applique aux voitures d'accompagnement telles que définies au point 2.2.2, A), 3) dans les conditions définies au point 2.3.1, A), 3).
- 2) Les conditions à respecter pour disposer d'une autorisation par type de véhicule et/ou d'une autorisation de mise sur le marché non limitées à un domaine d'emploi particulier sont énoncées aux points 7.1.1.6.1, 7.1.1.6.2 et 7.1.1.6.3 comme exigences supplémentaires devant être couvertes par la vérification "CE" du sous-système matériel roulant. Ces conditions doivent être considérées comme complétant les exigences définies dans la présente STI et doivent être remplies dans leur intégralité.
- 3) Le point 7.1.1.5 ne s'applique pas.
- 4) L'application du règlement (UE) n° 1304/2014 est limitée aux exigences en matière de bruit en stationnement et de bruit au passage, qui doivent être évalués sur la base des valeurs limites applicables aux éléments automoteurs diesels (EAD) énoncées au point 4.2.1, tableau 2, de l'annexe au règlement (UE) n° 1304/2014.
- 5) Le respect des conditions énoncées au point 7.1.1.6.1 est obligatoire.
- 6) Le respect des conditions énoncées au point 7.1.1.6.2 est facultatif et ne devient obligatoire que si la voiture d'accompagnement est destinée à une exploitation générale.
- 7) Le respect des conditions énoncées au point 7.1.1.6.3 est facultatif et ne devient obligatoire que si la voiture d'accompagnement en exploitation générale est destinée à être couplée à un train de voyageurs.

7.1.1.6.1. Conditions applicables aux voitures d'accompagnement destinées à être utilisées dans des formations prédéfinies

- 1) Le véhicule doit correspondre à une unité (telle que définie dans la présente STI) composée uniquement d'un sous-système "matériel roulant" sans installation du CCS à bord.
- 2) L'unité est dépourvue de traction.

- 3) L'unité doit être conçue pour une exploitation sur au moins un des écartements de voie suivants:
 - a) 1 435 mm,
 - b) 1 668 mm,
 - c) 1 520 mm, 1 524 mm et 1 600 mm. Lorsque s'appliquent des cas spécifiques visés au chapitre 7 ou des règles nationales correspondant aux points ouverts énumérés à l'appendice I qui ne figurent pas sur la liste du point 7.1.1.6.1, les unités sont exclues du recours à l'autorisation non limitée à un domaine d'emploi particulier.
- 4) L'unité doit être conforme, en plus de la catégorie de matériel roulant P-I, à la catégorie F-I pour tous les cas de charge longitudinale répondant à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index [1]. De plus, la vérification de l'exploitation en toute sécurité sous des efforts de compression longitudinaux doit s'effectuer conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index [75].
- 5) L'unité doit être équipée de roues forgées et laminées, évaluées conformément au point 6.1.3.1.
- 6) L'unité doit être équipée de roues d'un diamètre minimal supérieur à 760 mm.
- 7) L'unité doit être compatible avec les inclinaisons du rail suivantes: 1/20, 1/30 et 1/40. La non-compatibilité avec une ou plusieurs inclinaisons du rail exclut le(s) réseau(x) concerné(s) du domaine d'emploi.
- 8) L'unité doit être déclarée conforme à l'un des profils de référence suivants: G1, GA, GB, GC ou DE3, y compris ceux utilisés pour la partie inférieure, GI1, GI2 ou GI3.
- 9) L'unité doit avoir une charge maximale à l'essieu de 22,5 tonnes.
- 10) La vitesse maximale de l'unité doit être inférieure ou égale à 140 km/h.
- 11) L'unité doit appartenir au moins à la catégorie A visée au point 4.1.4.
- 12) L'unité doit être équipée de dispositifs d'autosauvetage destinés à toutes les personnes à bord, qui satisfont aux spécifications du point 4.7.1 du règlement (UE) n° 1303/2014.
- 13) Il n'est pas obligatoire que l'unité soit équipée d'un système de communication phonique tel que spécifié au point 4.2.5.2. Le cas échéant, des moyens opérationnels sont mis en place pour assurer la communication. La conformité/non-conformité avec le point 4.2.5.2 doit être consignée dans la documentation technique décrite au point 4.2.12.2.
- 14) L'unité doit être conforme au point 4.2.5.3, à l'exception des points suivants:
 - les points 4.2.5.3.2, 3) à 4.2.5.3.2, 5) ne sont pas applicables;
 - le point 4.2.5.3.3, 1) n'est pas applicable;
 - le point 4.2.5.3.3, 2) est applicable si l'unité est couplée à une locomotive compatible avec le signal de déclenchement de l'alarme passager. Dans le cas où l'unité n'est pas directement couplée à la locomotive, le freinage d'urgence s'enclenche automatiquement lorsque l'alarme est activée;
 - le point 4.2.5.3.4 n'est pas applicable;
 - le point 4.2.5.3.5 n'est pas applicable;
 - le point 4.2.5.3.6 n'est pas applicable. Au lieu de cela, si le système de signal d'alarme ne fonctionne pas, que ce soit parce qu'il a été isolé intentionnellement par le personnel ou qu'il a subi une avarie technique, cela doit être signalé en permanence au personnel transporté dans l'unité.
- 15) Il n'est pas obligatoire que l'unité soit équipée de moyens de communication à disposition des passagers tels que spécifiés au point 4.2.5.4. Le cas échéant, des moyens opérationnels sont mis en place pour assurer la communication. La conformité/non-conformité avec le point 4.2.5.4 doit être consignée dans la documentation technique décrite au point 4.2.12.2.

- 16) L'unité doit être conforme au point 4.2.5.5, à l'exception des points suivants:
- le point 4.2.5.5.2, 6) se lit comme suit: "Aux fins du présent point, 'le personnel de bord' désigne un membre du personnel de bord ou du personnel transporté chargé de vérifier les portes d'accès";
 - le point 4.2.5.5.7 n'est pas applicable;
 - le point 4.2.5.5.9, 1) s'applique sans limite de vitesse pour le dispositif. Il est toujours actif.
- 17) Si l'unité est équipée de dispositifs de graissage des boudins, il doit être possible de les activer/désactiver conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index [A].
- 18) Si l'unité est équipée de freins à courant de Foucault, il doit être possible de les activer/désactiver conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index [A].
- 19) Si l'unité est équipée de freins de voie magnétiques, il doit être possible de les activer/désactiver conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index [A].
- 20) Les unités équipées d'un système de freinage EN-UIC doivent être testées conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index [71].
- 21) L'unité doit être conforme à la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index [A].
- 22) Les caractéristiques de l'unité doivent être conformes à la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index [F].
- 23) Les interfaces électriques entre les unités et les protocoles de communication doivent être décrits dans la documentation générale décrite au point 4.2.12.2, 3 bis), en faisant référence aux normes ou autres documents normatifs qui ont été appliqués.
- 24) Le risque d'interférence des équipements électriques embarqués avec les systèmes "sol" de détection des trains doit être atténué par la composition du train. S'il existe une connexion électrique entre la voiture et la locomotive, un maximum de deux de ces unités utilisées dans un train, alimentées par une seule locomotive au maximum, est considéré comme une hypothèse de conformité, si le reste de la composition du train est dépourvu d'alimentation électrique.
- 25) Les réseaux de communication doivent être conformes aux exigences de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index [53].
- 26) Pour les unités destinées à être exploitées sur un écartement de voie de 1 435 mm, les cas spécifiques suivants doivent également être pris en considération:
- a) la conformité ou la non-conformité avec les exigences concernant le contrôle de l'état des boîtes d'essieu par des équipements en bord de voie, telles qu'énoncées au point 7.3.2.3, doit être consignée dans la documentation technique décrite au point 4.2.12.2. La non-conformité avec les exigences doit exclure la France et/ou la Suède du domaine d'emploi;
 - b) Pour les unités destinées à une exploitation en Allemagne sur des lignes dont la déclivité est supérieure à 40 %, la conformité/non-conformité avec les exigences définies dans le document mentionné à l'appendice J-2, index [D], doit être consignée dans la documentation technique décrite au point 4.2.12.2. La non-conformité n'empêche pas l'accès de l'unité au réseau national;
 - c) pour les unités destinées à une exploitation en Autriche sur des lignes spécifiques identifiées dans le document mentionné à l'appendice J-2, index [G], leur fonctionnement en toute sécurité sur ces lignes requiert une vérification de la capacité thermique du frein dans le cas de référence suivant: critères pour Tauern Süd: pente de déclivité constante de 28 % sur une distance de 25 km et vitesse maximale de 100/110 km/h. La non-conformité n'empêche pas l'accès de l'unité au réseau national mais limite l'accès à ces tronçons particuliers;

- d) pour les unités destinées à une exploitation en Autriche, la vérification de l'exigence relative à la géométrie du contact roue-rail doit tenir compte, en plus du point 4.2.3.4.3, des caractéristiques suivantes du réseau:

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

La conformité/non-conformité avec les exigences doit être consignée dans la documentation technique décrite au point 4.2.12.2. La non-conformité avec les exigences entraîne une limitation de la vitesse du véhicule;

- e) pour les unités destinées à une exploitation en Allemagne, la vérification de l'exigence relative à la géométrie du contact roue-rail doit tenir compte, en plus du point 4.2.3.4.3, des caractéristiques suivantes du réseau:

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

La conformité/non-conformité avec les exigences doit être consignée dans la documentation technique décrite au point 4.2.12.2. La non-conformité avec les exigences entraîne une limitation de la vitesse du véhicule;

- f) pour les unités destinées à une exploitation en Autriche, la sécurité de marche sur des voies présentant des courbes de rayon inférieur à 250 m doit être vérifiée conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index [9]. La conformité/non-conformité avec les exigences doit être consignée dans la documentation technique décrite au point 4.2.12.2. La non-conformité avec les exigences entraîne une limitation de l'accès aux itinéraires recensés dans le document mentionné à l'appendice J-2, index [G].
- 27) Pour les unités conçues pour une exploitation sur un écartement de voie de 1 668 mm, la conformité aux points 7.3.2.5 et 7.3.2.6 est obligatoire et les cas spécifiques suivants doivent être pris en considération:
- a) la conformité/non-conformité avec le cas spécifique concernant les bogies conçus pour circuler sur un écartement de voie de 1 668 mm au sens du point 7.3.2.5a doit être consignée dans la documentation technique décrite au point 4.2.12.2. La non-conformité doit exclure du domaine d'emploi le réseau espagnol d'écartement 1 668 mm.
- 28) Le non-respect de l'une des conditions environnementales spécifiques visées au point 7.4 entraîne des restrictions d'utilisation sur le réseau pour lequel la condition spécifique a été définie, mais n'exclut pas ce réseau du domaine d'emploi.
- 29) L'unité doit être marquée conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index [5].
- 30) Pour les voitures d'accompagnement, la détection d'un incendie doit déclencher un signal d'alerte acoustique et optique dans l'ensemble de la voiture. Le signal acoustique doit être suffisant pour réveiller le personnel de service transporté. Le signal doit être nettement visible et audible dans l'espace qu'il est destiné à alerter.

7.1.1.6.2. Conditions complémentaires facultatives applicables aux voitures d'accompagnement destinées à une exploitation générale

- 1) Ces conditions s'appliquent en plus du point 7.1.1.6.1.
- 2) La conformité avec l'ensemble des conditions énoncées ci-après aux points 2) à 10) est facultative et vise à faciliter l'échange d'unités destinées à être utilisées dans des compositions de trains qui ne sont pas définies lors de la phase de conception, c'est-à-dire des unités destinées à une exploitation générale. La conformité avec ces dispositions ne garantit pas que les unités sont totalement interchangeables et n'exempte pas l'entreprise ferroviaire de ses responsabilités en ce qui concerne l'utilisation de ces unités dans une composition de train telle que définie dans le point 6.2.7. Si le demandeur choisit cette option, un organisme notifié doit évaluer la conformité dans le cadre de la procédure de vérification "CE". Cela est indiqué dans le certificat et dans la documentation technique.
- 3) L'unité doit être équipée d'un système d'accouplement manuel tel que défini dans les points 4.2.2.2.3, b) et 5.3.2.

- 4) L'unité doit être équipée d'un système de freinage EN-UIC, conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index [12] et index [70]. Le système de freinage doit être testé conformément aux exigences de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index [71].
- 5) L'unité doit satisfaire aux exigences de la présente STI au moins pour la plage de température T1 (– 25 °C à + 40 °C; nominale), conformément au point 4.2.6.1 et à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index [18].
- 6) Les feux arrière exigés dans le point 4.2.7.1 doivent être des feux arrière fixes.
- 7) Si l'unité est équipée d'intercirculations, celles-ci doivent satisfaire aux exigences définies dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index [54].
- 8) L'alimentation unipolaire doit être conforme au point 4.2.11.6, 2).
- 9) L'interface physique entre les unités pour la transmission de signaux doit garantir la compatibilité du câble et de la prise d'au moins une ligne avec le câble à 18 conducteurs visé dans le tableau 2 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index [61].
- 10) Le dispositif de commande de porte spécifié au point 4.2.5.5.3 doit être conforme aux spécifications décrites à l'appendice J-1, index [17].

7.1.1.6.3. Conditions applicables aux voitures d'accompagnement destinées à être intégrées dans des trains de voyageurs

- 1) Ces conditions s'appliquent en plus des points 7.1.1.6.1 et 7.1.1.6.2 pour les unités qui peuvent être intégrées, lorsqu'elles sont inoccupées, dans un train de voyageurs.
 - 2) Une composition de train dans laquelle la voiture d'accompagnement est placée en bout de train et dépourvue d'alimentation électrique est considérée comme une hypothèse de conformité.
 - 3) L'unité doit relever des catégories A ou B. Les unités de la catégorie B doivent être équipées de cloisons transversales conformément au point 4.2.10.3.4, 3).».
- 5) Au point 7.3.2.3, pour le cas spécifique de la Suède, le tableau 19 est modifié comme suit:

«Tableau 19

Zone cible et zone interdite pour les unités destinées à circuler en Suède

Y _{TA} [mm]	W _{TA} [mm]	L _{TA} [mm]	Y _{PZ} [mm]	W _{PZ} [mm]	L _{PZ} [mm]
905 ± 20	≥ 40	toute la longueur	905	≥ 100	≥ 500»

- 6) Dans l'appendice J, le tableau J-1 est modifié comme suit:

«[1]	EN 12663-1:2010+A1:2014 Applications ferroviaires — Prescriptions de dimensionnement des structures de véhicules ferroviaires — Partie 1: Locomotives et matériels roulants voyageurs (et méthode alternative pour wagons)		
[1.9]	Résistance structurelle	7.1.1.6.1, 4)	5.2
[5]	EN 15877-2:2013 Applications ferroviaires — Inscriptions pour véhicules ferroviaires — Partie 2: Inscriptions extérieures sur voitures voyageurs, éléments automoteurs, locomotives et engins de travaux		
[5.2]	Voitures destinées à une exploitation générale Voitures d'accompagnement destinées à être utilisées dans des compositions prédéfinies	7.1.1.5.1, 23) 7.1.1.6.1, 29)	4.4

[9]	EN 14363:2016+A2:2022 Applications ferroviaires — Essais et simulations en vue de l'homologation des caractéristiques dynamiques des véhicules ferroviaires — Comportement dynamique et essais stationnaires		
[9.12]	Comportement dynamique sur courbe de rayon inférieur à 250 m	7.1.1.6.1, 26),- f)	4, 5, 7
[12]	EN 14198:2016+A1:2018+A2:2021 Applications ferroviaires — Freinage — Exigences concernant le système de freinage des trains tractés par locomotive		
[12.2]	Voitures destinées à une exploitation générale Voitures d'accompagnement destinées à une exploitation générale	7.1.1.5.2, 3) 7.1.1.6.2, 4)	5.3.2.6, 5.4
[17]	EN 14752:2019+A1:2021 Applications ferroviaires — Systèmes d'accès latéraux pour matériel roulant		
[17.4]	Voitures destinées à une exploitation générale — Dispositif de commande de la porte Voitures d'accompagnement destinées à une exploitation générale – Dispositif de commande de la porte	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 Applications ferroviaires — Conditions d'environnement pour le matériel — Partie 1: Équipement embarqué du matériel roulant		
[18.3]	Conditions environnementales — Température	7.1.1.5.2, 4) 7.1.1.6.2, 5)	4.3
[54]	EN 16286-1:2013 Applications ferroviaires — Systèmes d'intercirculation entre véhicules — Partie 1: Applications générales		
[54.1]	Intercirculations — Raccords à bride pour l'intercommunication	7.1.1.5.2, 6) 7.1.1.6.2, 7)	Annexes A et B
[53]	CEI 61375-1:2012 Matériel électronique ferroviaire — Réseau embarqué de train (TCN) — Partie 1: Architecture générale		
[53.1]	Réseaux de communication	7.1.1.5.1, 18) 7.1.1.6.1, 25)	5, 6
[61]	IRS UIC 50558:2017 Application ferroviaire — Matériel roulant — Contrôle à distance et interfaces de câbles de données — Caractéristiques techniques standards		
[61.1]	Interface physique entre les unités pour la transmission de signaux	7.1.1.5.2, 8) 7.1.1.6.2, 9)	7.1.1

[70]	UIC 541-6:2010-10 Freins — Freins électropneumatiques (freins ep) et signal d'alarme des voyageurs (SAV) pour les véhicules utilisés dans les compositions avec engins moteurs		
[70.1]	Voitures destinées à une exploitation générale Voitures d'accompagnement destinées à une exploitation générale	7.1.1.5.2, 3) 7.1.1.6.2, 4)	3, 7
[71]	EN 17065:2018 Applications ferroviaires — Freins — Procédure d'essai des voitures de voyageurs		
[71.1]	Voitures destinées à être utilisées dans des compositions prédéfinies Voitures d'accompagnement destinées à être utilisées dans des compositions prédéfinies Voitures d'accompagnement destinées à une exploitation générale	7.1.1.5.1, 13) 7.1.1.6.1, 20) 7.1.1.6.2, 4)	5, 6
[75]	EN 15839:2024 Applications ferroviaires — Essais et simulations en vue de la validation du comportement dynamique des véhicules ferroviaires — Sécurité de circulation sous force longitudinale de compression		
[75.1]	Vérification de l'exploitation en toute sécurité sous des efforts de compression longitudinale	7.1.1.6.1, 4)	Tous»

7) Dans l'appendice J, le tableau J-2 est modifié comme suit:

«[A]	ERA/ERTMS/033281 — version 5.0 Interface avec le sous-système “contrôle-commande et signalisation” et les autres sous-systèmes STI CCS, appendice A, tableau A 2, index [77]		
	Conditions pour une autorisation unique		7.1.1.5
	Conditions applicables aux voitures d'accompagnement destinées à être utilisées dans des formations prédéfinies		7.1.1.6
[A.22]	Unité équipée d'un dispositif de graissage des boudins	7.1.1.5, 10) 7.1.1.6.1, 17)	3.1.5
[A.23]	Unité équipée de freins à courant de Foucault	7.1.1.5.1, 11) 7.1.1.6.1, 18)	3.2.3
[A.24]	Unité équipée d'un frein magnétique	7.1.1.5.1, 12) 7.1.1.6.1, 19)	3.2.3
[A.25]	Conception de l'unité	7.1.1.5.1, 15) 7.1.1.6.1, 21)	3.1
[D.1]	Unités destinées à circuler en Allemagne sur des lignes dont la déclivité est supérieure à 40 ‰	7.1.1.5.1, 20), f) 7.1.1.6.1, 26), b)	Point correspondant

[F]	Exigences relatives aux voitures d'accompagnement garantissant la compatibilité avec les systèmes de détection des trains ERA/TD/2025-01/PECA v1.0		
[F.1]	Compatibilité des voitures d'accompagnement avec les systèmes de détection des trains	7.1.1.6.1, 22)	Tous
[G]	Anforderungskatalog Triebfahrzeuge, Triebzüge und Reisezugwagen ÖBB-INFRA RW 50.02.01 (version 27.6.2024)		
[G.1]	Capacité thermique de freinage	7.1.1.6.1, 26), c)	6.1.3
[G.2]	Sécurité de marche sur courbe de rayon inférieur à 250 m	7.1.1.6.1, 26), f)	Appendice 6»

ANNEXE II

À l'annexe III de la décision 2011/665/UE, dans le tableau, dans la colonne «Catégorie», la deuxième catégorie «Véhicules remorqués pour voyageurs» est remplacée par «Véhicules remorqués» et, en ce qui concerne le code 32, dans la colonne «Sous-catégorie», «Réservé» est remplacé par «Voiture d'accompagnement».
