

KOMMISJONSFORORDNING (EU) nr. 1236/2013**2019/EØS/18/48**

av 2. desember 2013

om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkvegne som gjelder for delsystemet «Rullende materiell – godsvogner» i Den europeiske unions jernbanesystem, og om endring av forordning (EU) nr. 321/2013(*)

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF av 17. juni 2008 om samtrafikkvegnen i Fellesskapets jernbanesystem⁽¹⁾, særlig artikkel 6 nr. 1, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I artikkel 12 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 881/2004 av 29. april 2004 om opprettelse av et europeisk jernbanebyrå⁽²⁾ er det fastsatt at Det europeiske jernbanebyrå (heretter kalt «Byrået») skal sikre at de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkvegne (heretter kalt «TSI-ene») tilpasses den tekniske utviklingen, markedsutviklingen og de samfunnsmessige kravene, og foreslå for Kommisjonen de endringer av TSI-ene som Byrået finner nødvendig.
- 2) Ved beslutning K(2007) 3371 av 13. juli 2007 ga Kommisjonen Byrået et rammemandat til å utøve visse former for virksomhet i henhold til rådsdirektiv 96/48/EF av 23. juli 1996 om samtrafikkvegnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog⁽³⁾ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/16/EF av 19. mars 2001 om samtrafikkvegnen til det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog⁽⁴⁾. I henhold til rammemandatets vilkår ble Byrået anmodet om å revidere TSI-en for godsvogner.

- 3) Den 25. mars 2013 utstedte Byrået en anbefaling om endringer av TSI-en for godsvogner (ERA/REC/01-2013/INT).
- 4) Det er derfor nødvendig å endre kommisjonsforordning (EU) nr. 321/2013 av 13. mars 2013 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkvegne som gjelder for delsystemet «Rullende materiell – godsvogner» i Den europeiske unions jernbanesystem⁽⁵⁾.
- 5) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra komiteen nedsatt ved artikkel 29 nr. 1 i direktiv 2008/57/EF —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

I forordning (EU) nr. 321/2013 gjøres følgende endringer:

- 1) Artikkel 8 nr. 4 skal lyde:

«4. Etter en overgangsperiode på ett år etter at denne forordning er trådt i kraft, skal nyproduserte samtrafikkkomponenter for «bakendesignaler» være omfattet av den påkrevde EF-samsvarserklæringen.»
- 2) Vedlegget endres i samsvar med vedlegget til denne forordning.

Artikkel 2

Denne forordning trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 1. januar 2014.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 2. desember 2013.

For Kommisjonen

José Manuel BARROSO

President

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 322 av 3.12.2013, s. 23, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 92/2014 av 16. mai 2014 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 63 av 30.10.2014, s. 48.

⁽¹⁾ EUT L 191 av 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 164 av 30.4.2004, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 235 av 17.9.1996, s. 6.

⁽⁴⁾ EFT L 110 av 20.4.2001, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 104, 12.4.2013, s. 1.

VEDLEGG

I vedlegget til forordning (EU) nr. 321/2013 (TSI for godsvogner) gjøres følgende endringer:

1) Nr. 1.2 «Geografisk virkeområde» skal lyde:

«Det geografiske virkeområdet for denne TSI-en er hele jernbanesystemet bestående av

- det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog (TEN), som beskrevet i nr. 1.1 «Jernbanenett» i vedlegg I til direktiv 2008/57/EF,
- det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog (TEN), som beskrevet i nr. 1.1 «Jernbanenett» i vedlegg I til direktiv 2008/57/EF,
- andre deler av nettet i hele jernbanesystemet, etter utvidelsen av virkeområdet beskrevet i avsnitt 4 i vedlegg I til direktiv 2008/57/EF,

unntatt de tilfellene som er nevnt i artikkel 1 nr. 3 i direktiv 2008/57/EF.»

2) I nr. 4.2.3.5.2 «Dynamiske egenskaper under kjøring» skal fjerde ledd lyde:

«Det er tillatt å vurdere de dynamiske egenskapene under kjøring som en samtrafikkkomponent i samsvar med nr. 6.1.2.1. I så fall er det ikke nødvendig å foreta en særlig prøving eller simulering på delsystemnivå.»

3) I nr. 4.2.3.6.1 «Boggirammens konstruksjon» skal annet ledd lyde:

«Det er tillatt å vurdere stabiliteten til boggirammens konstruksjon som en samtrafikkkomponent i samsvar med nr. 6.1.2.1. I så fall er det ikke nødvendig å foreta en særlig prøving eller simulering på delsystemnivå.»

4) I nr. 4.2.4.3.2.1 «Driftsbrems»

a) skal annet ledd annet strekpunkt lyde:

«— UIC-standardblad 544-1:2013.»

b) skal tredje ledd lyde:

«Beregningen skal valideres ved prøving. Beregning av bremseevne i samsvar med UIC 544-1 skal valideres som fastsatt i UIC 544-1:2013.»

5) I nr. 4.2.4.3.2.2 «Parkeringsbrems» skal annet ledd tredje strekpunkt lyde:

«— Parkeringsbremsens minste bremseevne ved vindstille skal bestemmes ved beregningene definert i nr. 6 i EN 14531-6:2009.»

6) I nr. 4.2.4.3.3 «Varmekapasitet» skal annet ledd lyde:

«Varmebelastningen som enheten kan motstå uten tap av bremseevne på grunn av termisk eller mekanisk påvirkning, skal defineres og uttrykkes ved hjelp av hastighet, aksellast, helling og stopplengde.»

7) I nr. 4.2.4.3.4 «Glidevern (WSP)» skal fjerde ledd lyde:

«Følgende typer enheter skal være utstyrt med glidevern:

- enheter utstyrt med alle typer bremseklosser unntatt komposittbremseklosser, der den høyeste gjennomsnittlige utnyttelsen av adhesjonen er større enn 0,12,
- enheter utstyrt med bare skrivebrems og/eller komposittbremseklosser, der den høyeste gjennomsnittlige utnyttelsen av adhesjonen er større enn 0,11.»

8) Nr. 4.2.6.3 «Festeinnretninger for bakendesignal» skal lyde:

På alle enheter som er konstruert for å motta et bakendesignal, skal to innretninger på enden av enheten sikre at det kan monteres to lykter eller to reflekterende plater som angitt i tillegg E, på samme høyde over skinnen, men ikke høyere enn 2 000 mm. Målene og klaringen for disse festeinnretningene skal være som beskrevet i kapittel 1 i Det europeiske jernbanebyrås tekniske dokument ERA/TD/2012-04/INT versjon 1.2 av 18.1.2013, offentliggjort på Det europeiske jernbanebyrås nettsted (<http://www.era.europa.eu>).»

9) I nr. 4.3.3 «Grensesnitt mot delsystemet Styring, kontroll og signal» skal tabell 7 «Grensesnitt mot delsystemet «Styring, kontroll og signal» lyde:

Henvisning i denne TSI-en	Henvisning i kommisjonsbeslutning 2012/88/EU Vedlegg A tabell A2 indeks 77
4.2.3.3 a) Egenskaper for rullende materiell som er kompatible med togdeteksjonssystemer basert på sporfelt	— akselavstander (3.1.2.1, 3.1.2.4, 3.1.2.5 og 3.1.2.6) — aksellast (3.1.7.1) — impedans mellom hjulene (3.1.9) — bruk av komposittbremseklosser (3.1.6)
4.2.3.3 b) Egenskaper for rullende materiell som er kompatible med togdeteksjonssystemer basert på akseltellere	— akselavstander (3.1.2.1, 3.1.2.2, 3.1.2.5 og 3.1.2.6) — hjulgeometri (3.1.3.1-3.1.3.4) — område mellom hjul uten komponenter av metall eller induktivt materiale (3.1.3.5) — hjulmateriale (3.1.3.6)
4.2.3.3 c) Egenskaper for rullende materiell som er kompatible med togdeteksjonssystemer basert på sløyfeutstyr	— kjøretøyets metallkonstruksjon (3.1.7.2)

10) I nr. 4.4 «Driftsregler» skal tredje ledd første strekpunkt lyde:

«— en beskrivelse av driften under normale forhold, herunder enhetens driftsegenskaper og driftsbegrensninger (f.eks. konstruksjonsprofil, høyeste konstruksjonshastighet, aksellast, bremseevne og kompatibilitet med togdeteksjonssystemer og tillatte miljøforhold),»

11) I nr. 4.7 «Helse- og sikkerhetsvilkår» skal første ledd lyde:

«Bestemmelsene om helse og sikkerhet for det personalet som skal forestå drift og vedlikehold av enheter, er omfattet av de grunnleggende kravene i nr. 1.1.5, 1.3.1, 1.3.2, 2.5.1 og 2.6.1 angitt i vedlegg III til direktiv 2008/57/EF.»

12) I nr. 4.8 «Parametere som skal registreres i den tekniske dokumentasjonen» gjøres følgende endringer:

a) Tittelen skal lyde:

«4.8. Parametere som skal registreres i den tekniske dokumentasjonen og i det europeiske registeret over godkjente kjøretøytyper»

b) Attende strekpunkt skal lyde:

«— Bremskomponentenes varmekapasitet uttrykt ved hastighet, aksellast, helling og stopplengde,»

c) Nytt annet ledd skal lyde:

«Data for rullende materiell som skal føres inn i det europeiske registeret over godkjente kjøretøytyper (ERATV), er fastsatt i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2011/665/EU av 4. oktober 2011 om det europeiske registeret over godkjente typer kjøretøyer(*).»

(*) EUT L 264 av 8.10.2011, s. 32.»

13) I nr. 6.1.2.1 «Løpeverk» skal første ledd lyde:

«Dokumentasjon av samsvar for løpeverk er fastsatt i kapittel 2 i Det europeiske jernbanebyrås tekniske dokument ERA/TD/201301/INT versjon 1.0 av 11.2.2013, offentliggjort på Det europeiske jernbanebyrås nettsted (<http://www.era.europa.eu>).»

14) I nr. 6.1.2.3 «Hjul» skal bokstav b) annet ledd lyde:

«Det skal foreligge en framgangsmåte for verifisering for å sikre at ingen mangler i produksjonsfasen kan ha negativ innvirkning på sikkerheten på grunn av endringer i de mekaniske egenskapene til hjulene. Hjulmaterialets strekkfasthet, felgens hardhet, bruddstyrke (bare for hjul med skobrem), motstandskraft mot støt, material-egenskaper og materialenhet skal verifiseres. Verifiseringsmetoden skal angi hvordan prøvetakingen skal utføres for hver egenskap som skal verifiseres.»

15) Nr. 6.1.2.4 «Aksel» skal lyde:

«I tillegg til ovennevnte krav til montering skal dokumentasjonen av samsvar for mekanisk motstand og tretthetsegenskaper for akselen bygge på nr. 4, 5 og 6 i EN13103:2009 + A2:2012.

- Beslutningskriteriene for tillatt spenning er angitt i nr. 7 i EN13103:2009 + A2:2012. Det skal foreligge en framgangsmåte for verifisering for å sikre at ingen mangler i produksjonsfasen kan ha negativ innvirkning på sikkerheten på grunn av endringer i akslenes mekaniske egenskaper. Akselmaterialets strekkfasthet, motstandskraft mot støt, overflateintegritet, materialeegenskaper og materialrenhet skal verifiseres. Verifiseringsmetoden skal angi hvordan prøvetakingen skal utføres for hver egenskap som skal verifiseres.»
- 16) I nr. 6.2.2.3 «Dynamiske egenskaper under kjøring» skal fjerde ledd lyde:
- «Når det kreves prøving på sporet med normal målemetode, skal enheten vurderes mot de grenseverdiene som er fastsatt i avsnitt 1.2 og 1.3 i Det europeiske jernbanebyrås tekniske dokument ERA/TD/2013/01/INT versjon 1.0 av 11.2.2013, offentliggjort på Det europeiske jernbanebyrås nettsted (<http://www.era.europa.eu>).»
- 17) I nr. 6.2.2.5 «Løpeverk for manuelt skifte av hjulsats» skal teksten i leddet «Omstilling mellom 1435 mm og 1668 mm sporvidde» lyde:
- «De tekniske løsningene beskrevet i følgende figurer i UIC-standardblad 430-1:2012 anses å oppfylle kravene i nr. 4.2.3.6.7:
- for akselenheter: figur 9 og 10 i vedlegg B.4, og figur 18 i vedlegg H til UIC-standardblad 430-1:2012,
 - for boggienheter: figur 18 i vedlegg H til UIC-standardblad 430-1:2012.»
- 18) I nr. 6.3 skal tittelen lyde: «Delsystem som inneholder komponenter tilsvarende samtrafikkkomponenter som ikke har EF-erklæring», og første ledd skal lyde:
- «Et meldt organ har tillatelse til å utstede et EF-verifiseringssertifikat for et delsystem, selv om én eller flere av komponentene som tilsvarende samtrafikkkomponentene som inngår i delsystemet, ikke er omfattet av en relevant EF-samsvarserklæring etter denne TSI-en (ikke-sertifiserte samtrafikkkomponenter), dersom komponenten er framstilt før denne TSI-en trådte i kraft, og typen komponent er
- brukt i et delsystem som allerede er godkjent, og
 - tatt i bruk i minst én medlemsstat før denne TSI-en trådte i kraft.»
- 19) I nr. 6.5 «Komponenter som har EF-samsvarserklæring» skal bokstav b) lyde:
- «b) EF-samsvarssertifikatene, EF-typeprøvingssertifikatene og EF-sertifikatene for designkontroll til følgende samtrafikkkomponenter er fortsatt gyldige i henhold til denne TSI til de utløper:
- hjulsats,
 - hjul,
 - aksel.»
- 20) Tillegg B «Særlige framgangsmåter for dynamiske egenskaper under kjøring» skal lyde:
- «Tillegg B*
- Benyttes ikke.»
- 21) I tillegg C «Valgfrie tilleggsvilkår» gjøres følgende endringer:
- a) I første ledd i nr. 1 «Manuelt koplingsystem» gjøres følgende endringer:
- i) Femte strekpunkt skal lyde:
- «— Dragkrokens klaring skal være i samsvar med kapittel 2 i Det europeiske jernbanebyrås tekniske dokument ERA/TD/2012-04/INT versjon 1.2 av 18.1.2013, offentliggjort på Byråets nettsted (<http://www.era.europa.eu>).»
- ii) Niende strekpunkt skal lyde:
- «— Det rommet som skiftepersonalet har til å utføre sitt arbeid, skal være i samsvar med kapittel 3 i Det europeiske jernbanebyrås tekniske dokument ERA/TD/2012-04/INT versjon 1.2 av 18.1.2013, offentliggjort på Byråets nettsted (<http://www.era.europa.eu>).»
- b) Nr. 2 «UIC-trinn og håndlister» skal lyde:
- «Enheden skal være utstyrt med trinn og håndlister i samsvar med kapittel 4 i Det europeiske jernbanebyrås tekniske dokument ERA/TD/2012-04/INT versjon 1.2 av 18.1.2013, offentliggjort på Byråets nettsted (<http://www.era.europa.eu>).»
- c) Tabell C.3 «Minste bremseevne for bremsemåte G og P» skal lyde:

Bremsenåte	Kontrollstyr	Type enhet	Lastestatus	Krav ved kjørehastighet på 100 km/t		Krav ved kjørehastighet på 120 km/t	
				Største stopplengde	Minste stopplengde	Største stopplengde	Minste stopplengde
Bremsenåte «P»	Omstilling ^(*)	«S1» ⁽²⁾	Tom	$S_{maks} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 65 \%$ $a_{min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{min} = 390 \text{ m}$ $\lambda_{maks} = 125 \%$ (130 %) ^(*) $a_{maks} = 1,15 \text{ m/s}^2$	$S_{maks} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 100 \%$ $a_{min} = 0,88 \text{ m/s}^2$	$S_{min} = 580 \text{ m}$ $\lambda_{maks} = 125 \%$ (130 %) ^(*) $a_{maks} = 1,08 \text{ m/s}^2$
			Middels	$S_{maks} = 810 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 55 \%$ $a_{min} = 0,51 \text{ m/s}^2$	$S_{min} = 390 \text{ m}$ $\lambda_{maks} = 125 \%$ $a_{maks} = 1,15 \text{ m/s}^2$		
			Lastet	$S_{maks} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 65 \%$ $a_{min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{min} = \text{Maks} [(S = 480 \text{ m}, \lambda_{maks} = 100 \%, a_{maks} = 0,91 \text{ m/s}^2) (S \text{ oppnås med en gjennomsnittlig retardasjonskraft på } 16,5 \text{ kN per aksel})]^{(5)}$		
	Lastvekselventil ⁽¹⁰⁾	«S2» ⁽³⁾	Tom	$S_{maks} = 480 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 100 \%$ ⁽¹⁾ $a_{min} = 0,91 \text{ m/s}^2$ ⁽¹⁾	$S_{min} = 390 \text{ m}$ $\lambda_{maks} = 125 \%$ (130 %) ^(*) $a_{maks} = 1,15 \text{ m/s}^2$	$S_{maks} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 100 \%$ $a_{min} = 0,88 \text{ m/s}^2$	$S_{min} = 580 \text{ m}$ $\lambda_{maks} = 125 \%$ (130 %) ^(*) $a_{maks} = 1,08 \text{ m/s}^2$
			Lastet	$S_{maks} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 65 \%$ $a_{min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{min} = \text{Maks} [(S = 480 \text{ m}, \lambda_{maks} = 100 \%, a_{maks} = 0,91 \text{ m/s}^2) (S \text{ oppnås med en gjennomsnittlig retardasjonskraft på } 16,5 \text{ kN per aksel})]^{(6)}$		
		«SS» ⁽⁴⁾	Lastet (18 t per aksel for bremseløsser)			$S_{maks}^{(8)} = \text{Maks} [S = 700 \text{ m}, \lambda_{maks} = 100 \%, a_{maks} = 0,88 \text{ m/s}^2) (S \text{ oppnås med en gjennomsnittlig retardasjonskraft på } 16 \text{ kN per aksel})]^{(7)}$	
Bremsenåte «G»				Det skal ikke foretas noen egen vurdering av bremskraften for enheter i G-stilling. En enhets bremsvekt i G-stilling er resultatet av bremsvekten i P-stilling (se UIC 544-1:2013)			

(*) Bare for totrinn lastbrems (omstillerkontroll) og P10 (bremseklosser av støpejern med 10 % fosfor)- eller LL-bremseklosser.

(1) «a» = (((hastighet (km/t))/3,62)/(2 × (S-(Te) × (hastighet (km/t)/3,6))))), med Te = 2 s. Avstandsberegning i samsvar med EN 14531-1:2005 nr. 5.11.

(2) En «S1»-enhet er en enhet med en tom/lastet-innretning. Største last per aksel er 22,5 t.

(3) En «S2»-enhet er en enhet med en lastvekselventil. Største last per aksel er 22,5 t.

(4) En «SS»-enhet skal være utstyrt med en lastvekselventil. Største last per aksel er 22,5 t.

- (5) Den største gjennomsnittlige retardasjonskraften som er tillatt (for en kjørehastighet på 100 km/t), er $18 \times 0,91 = 16,5$ kN/aksel. Denne verdien kommer fra den største tillatte bremseenergien som under bremsing (bremsevekten skal være begrenset til 18 tonn/aksel) tilføres et hjul som avbremses med bremseklosser, og som har en nominell ny diameter i området [920 mm; 1 000 mm].
- (6) Den største gjennomsnittlige retardasjonskraften som er tillatt (for en kjørehastighet på 100 km/t), er $18 \times 0,91 = 16,5$ kN/aksel. Denne verdien kommer fra den største tillatte bremseenergien som under bremsing (bremsevekten skal være begrenset til 18 tonn/aksel) tilføres et hjul som avbremses med bremseklosser, og som har en nominell ny diameter i området [920 mm; 1 000 mm]. Vanligvis er en enhet, med $V_{\text{maks}} = 100$ km/t og utstyrt med en lastvekselventil, konstruert for å oppnå $\lambda = 100$ % opp til 14,5 t/aksel.
- (7) Den største gjennomsnittlige retardasjonskraften som er tillatt (for en kjørehastighet på 120 km/t), er $18 \times 0,88 = 16$ kN/aksel. Denne verdien kommer fra den største tillatte bremseenergien som under bremsing (bremsevekten skal være begrenset til 18 tonn) tilføres et hjul som avbremses med bremseklosser, og som har en nominell ny diameter i området [920 mm; 1 000 mm]. Massen/akselen er begrenset til 20 t/aksel, og tilsvarende λ er 90 %. Dersom det kreves $\lambda > 100$ % med masse/aksel > 18 t, må en annen type brems vurderes.
- (8) λ skal ikke overstige 125 %, idet det legges til grunn at det er brems bare på hjul (bremseklosser), og at den største tillatte gjennomsnittlige retardasjonskraften er 16 kN/aksel (for kjørehastighet på 120 km/t).
- (9) Omstilling i samsvar med EN 15624:2008+A1:2010.
- (10) Lastvekselventil i samsvar med EN 15611:2008+A1:2010 i kombinasjon med innretning for registrering av variabel belastning i samsvar med EN 15625:2008+A1:2010.

22) I tillegg D «Standarder eller normative dokumenter som det vises til i denne TSI-en» gjøres følgende endringer:

- a) Første tabell – teksten «Innholdet i prEN 16235 er omfattet av tillegg B til denne TSI-en» i rad 17 i kolonnen «Henvisning til obligatorisk standard» erstattes med følgende tekst:
«Det europeiske jernbanebyrås tekniske dokument ERA/TD/201301/INT versjon 1.0 av 11.2.2013, offentliggjort på Byråets nettsted (<http://www.era.europa.eu>)»
- b) Første tabell – teksten «Innholdet i prEN 16235 er omfattet av tillegg B til denne TSI-en» i rad 20 i kolonnen «Henvisning til obligatorisk standard» erstattes med følgende tekst:
«Det europeiske jernbanebyrås tekniske dokument ERA/TD/201301/INT versjon 1.0 av 11.2.2013, offentliggjort på Byråets nettsted (<http://www.era.europa.eu>)»
- c) Første tabell – teksten «EN 13103:2009 + A1:2010» i rad 28 i kolonnen «Henvisning til obligatorisk standard» erstattes med følgende tekst:
«EN13103:2009 + A2:2012»
- d) Første tabell – teksten «UIC 430-1:2006» i rad 32 i kolonnen «Henvisning til obligatorisk standard» erstattes med følgende tekst:
«UIC-standardblad 430-1:2012»
- e) Første tabell – teksten «UIC 544-1:2012» i rad 35 i kolonnen «Henvisning til obligatorisk standard» erstattes med følgende tekst:
«UIC 544-1:2013»
- f) Første tabell – teksten «Det europeiske jernbanebyrås tekniske dokument ERA/TD/2012-04/INT versjon 1.0 av 4.6.2012» i siste rad i kolonnen «Henvisning til obligatorisk standard» erstattes med følgende tekst:
«Det europeiske jernbanebyrås tekniske dokument ERA/TD/2012-04/INT versjon 1.2 av 18.1.2013, offentliggjort på Byråets nettsted (<http://www.era.europa.eu>)»
- g) Andre tabell – teksten «Det europeiske jernbanebyrås tekniske dokument ERA/TD/2012-04/INT versjon 1.0 av 4.6.2012» i fjerde rad i kolonnen «Standard/UIC-blad» erstattes med følgende tekst:
«Det europeiske jernbanebyrås tekniske dokument ERA/TD/2012-04/INT versjon 1.2 av 18.1.2013, offentliggjort på Byråets nettsted (<http://www.era.europa.eu>)»
- h) Andre tabell – teksten «Det europeiske jernbanebyrås tekniske dokument ERA/TD/2012-04/INT versjon 1.0 av 4.6.2012» i sjettede rad i kolonnen «Standard/UIC-blad» erstattes med følgende tekst:
«Det europeiske jernbanebyrås tekniske dokument ERA/TD/2012-04/INT versjon 1.2 av 18.1.2013, offentliggjort på Byråets nettsted (<http://www.era.europa.eu>)»