

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 1236/2013

av den 2 december 2013

om den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Rullande materiel – godsvagnar" i Europeiska unionens järnvägssystem och om ändring av förordning (EU) nr 321/2013

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen ⁽¹⁾, särskilt artikel 6.1, och

av följande skäl:

- (1) Enligt artikel 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå ⁽²⁾ ska Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad *byrån*) säkerställa att de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (nedan kallade *TSD:er*) anpassas efter den tekniska utvecklingen, förändringar på marknaden och samhällets krav, samt lägga fram förslag för kommissionen om sådana anpassningar av TSD:erna som den bedömer vara nödvändiga.
- (2) Genom beslut K(2007)3371 av den 13 juli 2007, gav kommissionen byrån ett rammandat att genomföra vissa verksamheter enligt rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg ⁽³⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg ⁽⁴⁾. Enligt villkoren i det rammandatet skulle byrån se över TSD:n om godsvagnar.
- (3) Den 25 mars 2013 utfärdade byrån en rekommendation om ändringar av TSD:n om godsvagnar (ERA/REC/01–2013/INT).

(4) Det är därför nödvändigt att ändra kommissionens förordning (EU) nr 321/2013 av den 13 mars 2013 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – godsvagnar i Europeiska unionens järnvägssystem ⁽⁵⁾.

(5) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 29.1 i direktiv 2008/57/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EU) nr 321/2013 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 8.4 ska ersättas med följande:

"4. Efter en övergångsperiod på ett år efter det att denna förordning har trätt i kraft ska nyproducerade driftskompatibilitetskomponenter i form av slutsignaler omfattas av den EG-försäkran om överensstämmelse som krävs."

2. Bilagan ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

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

Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2014.

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

Utfärdad i Bryssel den 2 december 2013.

På kommissionens vägnar
José Manuel BARROSO
Ordförande

⁽¹⁾ EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 164, 30.4.2004, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 235, 17.9.1996, s. 6.

⁽⁴⁾ EGT L 110, 20.4.2001, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 104, 12.4.2013, s. 1.

BILAGA

Bilagan till förordning (EU) nr 321/2013 (TSD "Godsvagnar") ska ändras på följande sätt:

- (1) Punkt 1.2 "Geografiskt tillämpningsområde" ska ersättas med följande:

"Det geografiska tillämpningsområdet för denna TSD är järnvägsnätet i hela järnvägssystemet, som består av följande delar:

- Järnvägsnätet för det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik (TEN), såsom det beskrivs i punkt 1.1 'Järnvägsnät' i bilaga I till direktiv 2008/57/EG.
- Järnvägsnätet för det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetstrafik (TEN), såsom det beskrivs i punkt 2.1 'Järnvägsnät' i bilaga I till direktiv 2008/57/EG.
- Andra delar av järnvägsnätet för hela järnvägssystemet, efter utvidgningen av tillämpningsområdet i enlighet med punkt 4 i bilaga I till direktiv 2008/57/EG.

De fall som avses i artikel 1.3 i direktiv 2008/57/EG är undantagna från tillämpningsområdet."

- (2) I punkt 4.2.3.5.2 "Gängdynamiska egenskaper" ska fjärde stycket ersättas med följande:

"Gängdynamiska egenskaper får bedömas på driftskompatibilitetskomponentnivå i enlighet med punkt 6.1.2.1. I detta fall behövs inte någon specifik provning eller simulering på delsystemnivå."

- (3) I punkt 4.2.3.6.1 "Boggiramens strukturella konstruktion" ska andra stycket ersättas med följande:

"Motståndskraften hos boggiramens struktur får bedömas på driftskompatibilitetskomponentnivå i enlighet med punkt 6.1.2.1. I detta fall behövs inte någon specifik provning eller simulering på delsystemnivå."

- (4) Punkt 4.2.4.3.2.1 "Driftbroms" ska ändras på följande sätt:

- a) Andra stycket andra strecksatsen ska ersättas med följande:

"— UIC-norm 544-1:2013".

- b) Tredje stycket ska ersättas med följande:

"Beräkningen ska valideras genom provningar. Beräkningar av bromsprestanda i enlighet med UIC 544-1 ska valideras enligt de bestämmelser som anges i UIC 544-1:2013."

- (5) I punkt 4.2.4.3.2.2 "Parkeringsbroms" ska andra stycket tredje strecksatsen ersättas med följande:

"— Minsta tillåtna parkeringsbromsprestanda, vid vindstilla, ska fastställas genom de beräkningar som anges i avsnitt 6 i EN 14531-6:2009."

- (6) I punkt 4.2.4.3.3 "Termisk kapacitet" ska andra stycket ersättas med följande:

"Den termiska belastning som enheten ska klara utan någon förlust av bromsprestanda till följd av termiska eller mekaniska effekter ska definieras och uttryckas i termer av hastighet, axellast, lutning och bromssträcka."

- (7) I punkt 4.2.4.3.4 "Fastbromsningsskydd (WSP)" ska fjärde stycket ersättas med följande:

"Följande typer av enheter ska vara utrustade med fastbromsningsskydd:

- Enhetstyper utrustade med alla typer av bromsblock utom kompositbromsblock, för vilka det maximala genomsnittliga utnyttjandet av adhesionen är större än 0,12.
- Enhetstyper utrustade enbart med skivbromsar och/eller med kompositbromsblock, för vilka det maximala genomsnittliga utnyttjandet av adhesionen är större än 0,11."

- (8) Punkt 4.2.6.3 "Fastsättningsanordningar för slutsignal" ska ersättas med följande:

"På alla enheter som är konstruerade för att förses med slutsignal ska två anordningar i änden av enheten möjliggöra installation av två lampor eller två reflekterande plattor enligt bestämmelserna i tillägg E, på samma höjd ovanför rälsen och inte högre upp än 2 000 mm. Måtten och det fria utrymmet för dessa fastsättningsanordningar ska vara i enlighet med beskrivningen i kapitel 1 i ERA:s tekniska dokument ERA/TD/2012-04/INT version 1.2 av den 18 januari 2013 som finns publicerat på ERA:s webbplats (<http://www.era.europa.eu>)."

- (9) I punkt 4.3.3 "Gränssnitt mot delsystemet "Trafikstyrning och signalering" ska tabell 7 "Gränssnitt mot delsystemet "Trafikstyrning och signalering" ersättas med följande:

"Referens i denna TSD	Referens Kommissionens beslut 2012/88/EU Bilaga A, tabell A2, index 77
4.2.3.3 a) Egenskaper för rullande materiel som är kompatibel med tågdetekteringssystem baserade på spårledning	— axelavstånd (3.1.2.1, 3.1.2.4, 3.1.2.5 och 3.1.2.6) — fordons axellast (3.1.7.1) — impedans mellan hjulen (3.1.9) — användning av kompositbromsblock (3.1.6)
4.2.3.3 b) Egenskaper för rullande materiel som är kompatibel med tågdetekteringssystem baserade på axelräknare	— axelavstånd (3.1.2.1, 3.1.2.2, 3.1.2.5 och 3.1.2.6) — hjulgeometri (3.1.3.1–3.1.3.4) — metall/induktiva komponenter – fritt utrymme mellan hjul (3.1.3.5) — hjulmaterial (3.1.3.6)
4.2.3.3 c) Egenskaper för rullande materiel som är kompatibel med tågdetekteringssystem baserade på slingutrustning	— fordons metallkonstruktion (3.1.7.2)"

(10) I punkt 4.4 "Driftsregler" ska tredje stycket första strecksatsen ersättas med följande:

"— En beskrivning av drift i normaltillstånd, vilket innefattar enhetens driftsegenskaper och begränsningar (t.ex. fordonsprofil, högsta konstruktionshastighet, axellaster, bromsprestanda, kompatibilitet med tågdetekteringssystem samt tillåtna klimat- och miljöförhållanden)."

(11) I punkt 4.7 "Hälso- och säkerhetskrav" ska första stycket ersättas med följande:

"Bestämmelserna om personalens hälsa och säkerhet vid drift och underhåll av enheter omfattas av de väsentliga kraven 1.1.5, 1.3.1, 1.3.2, 2.5.1 och 2.6.1 i bilaga III till direktiv 2008/57/EG."

(12) Punkt 4.8 "Parametrar som ska anges i det tekniska underlaget" ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

"4.8 Parametrar som ska anges i det tekniska underlaget och i det europeiska registret över godkända typer av fordon".

b) 18:e strecksatsen ska ersättas med följande:

"— Bromskomponenternas termiska belastning uttryckt i termer av hastighet, axellast, lutning och bromssträcka."

c) Följande andra stycke ska läggas till i slutet:

"De uppgifter om den rullande materielen som måste föras in i det europeiska registret över godkända typer av fordon (ERATV) finns angivna i 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."

(13) I punkt 6.1.2.1 "Löpverk" ska första stycket ersättas med följande:

"Hur överensstämelsen för löpverket ska visas beskrivs i kapitel 2 i ERA:s tekniska dokument ERA/TD/2013/01/INT version 1.0 av den 11 februari 2013 som finns publicerat på ERA:s webbplats (<http://www.era.europa.eu>)."

(14) I punkt 6.1.2.3 "Hjul" ska led b andra stycket ersättas med följande:

"Ett kontrollförfarande ska finnas för att vid tillverkningsfasen säkerställa att inga defekter på ett negativt sätt kan påverka säkerheten på grund av förändringar av hjulens mekaniska egenskaper. Hjulmaterialets draghållfasthet, hjulringens hårdhet, brottsegheten (endast för blockbromsade hjul), motståndskraften mot slag, materialets egenskaper och materialets renhet ska kontrolleras. Kontrollförfarandet ska specificera den batchprovtagning som används för varje egenskap som ska kontrolleras."

(15) Punkt 6.1.2.4 "Axel" ska ersättas med följande:

"I tillägg till kraven på montaget ovan, ska överensstämelsen vad gäller den mekaniska hållfastheten och utmattningsegenskaperna för axeln visas enligt avsnitten 4, 5 och 6 i EN 13103:2009 + A2:2012."

Beslutskriterierna för den tillåtna spänningen specificeras i avsnitt 7 i SS-EN 13103:2009 + A2:2012. Ett kontrollförfarande ska finnas för att vid tillverkningsfasen säkerställa att inga defekter på ett negativt sätt kan påverka säkerheten på grund av förändringar av hjulens mekaniska egenskaper. Axelmaterialets draghållfasthet, motståndskraften mot slag, ytans hållfasthet, materialets egenskaper och materialets renhet ska kontrolleras. Kontrollförfarandet ska specificera den batchprovtagning som används för varje egenskap som ska kontrolleras.”

- (16) I punkt 6.2.2.3 ”Gångdynamiska egenskaper” ska fjärde stycket ersättas med följande:

”När ett prov på spår med normal mätmetod krävs, ska enheten bedömas mot de gränsvärden som anges i punkterna 1.2 och 1.3 i ERA:s tekniska dokument ERA/TD/2013/01/INT version 1.0 av den 11 februari 2013 som finns publicerat på ERA:s webbplats (<http://www.era.europa.eu>).”

- (17) I punkt 6.2.2.5 ”Löpverk för manuellt byte av hjulpar” ska stycket under rubriken ”Byte mellan spårvidderna 1 435 mm och 1 668 mm” ersättas med följande:

”De tekniska lösningar som beskrivs i följande figurer i UIC-norm 430-1:2012 bedöms vara i överensstämmelse med kraven i punkt 4.2.3.6.7:

— För axelenheter: figurerna 9 och 10 i bilaga B.4 och figur 18 i bilaga H till UIC-norm 430-1:2012.

— För boggiener: figur 18 i bilaga H till UIC-norm 430-1:2012.”

- (18) I punkt 6.3 ”Delsystem innehållande komponenter som motsvarar driftskompatibilitetskomponenter som saknar EG-försäkran” ska första stycket ersättas med följande:

”Ett anmält organ kan utfärda ett EG-kontrollintyg för ett delsystem även om en eller flera av komponenterna som motsvarar driftskompatibilitetskomponenter inom delsystemet inte omfattas av en relevant EG-försäkran om överensstämmelse i enlighet med denna TSD (ej certifierade driftskompatibilitetskomponenter), om komponenten tillverkades innan denna TSD trädde i kraft och komponenttypen har

— använts i ett redan godkänt delsystem, och

— tagits i bruk i åtminstone en medlemsstat innan denna TSD trädde i kraft.”

- (19) I punkt 6.5 ”Komponenter med en EG-försäkran om överensstämmelse” ska led b ersättas med följande:

”b) EG-intyg om överensstämmelse, EG-typkontrollintyg och EG-konstruktionskontrollintyg som avser följande driftskompatibilitetskomponenter ska fortsätta att gälla enligt denna TSD till dess att de löper ut:

— Hjulpar.

— Hjul.

— Axel.”

- (20) Tillägg B ”Särskilda förfaranden för gångdynamik” ska ersättas med följande:

”Tillägg B

Används inte.”

- (21) Tillägg C ”Ytterligare frivilliga villkor” ska ändras på följande sätt:

- a) I punkt 1 ”Manuellt koppelsystem” ska första stycket ändras på följande sätt:

- i) Den femte strecksatsen ska ersättas med följande:

”— Det fria utrymmet kring dragkroken ska vara i enlighet med kapitel 2 i ERA:s tekniska dokument ERA/TD/2012-04/INT version 1.2 av den 18 januari 2013 som finns publicerat på byråns webbplats (<http://www.era.europa.eu>).”

- ii) Den nionde strecksatsen ska ersättas med följande:

”— Utrymmet för växlingspersonalen ska vara i enlighet med kapitel 3 i ERA:s tekniska dokument ERA/TD/2012-04/INT version 1.2 av den 18 januari 2013 som finns publicerat på ERA:s webbplats (<http://www.era.europa.eu>).”

- b) Punkt 2 ”UIC-fotsteg och -handtag” ska ersättas med följande:

”Enheten ska vara utrustad med fotsteg och handtag i enlighet med kapitel 4 i ERA:s tekniska dokument ERA/TD/2012-04/INT version 1.2 av den 18 januari 2013 som finns publicerat på ERA:s webbplats (<http://www.era.europa.eu>).”

- c) Tabell C.3 ”Minsta bromsprestanda för bromslägena G och P” ska ersättas med följande tabell, inbegripet fotnoterna:

Bromsläge	Signalutrustning	Enhetsstyp	Laststillstånd	Krav vid driftshastighet på 100 km/tim		Krav vid driftshastighet på 120 km/tim	
				Längsta tillåtna bromssträcka	Kortaste tillåtna bromssträcka	Längsta tillåtna bromssträcka	Kortaste tillåtna bromssträcka
Bromsläge 'P'	Omställning ⁽⁹⁾	'S1' ⁽⁷⁾	Tom	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 65 \%$ $a_{\min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = 390 \text{ m}$ $\lambda_{\max} = 125 \%$ (130 %) ^(*) $a_{\max} = 1,15 \text{ m/s}^2$	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 100 \%$ $a_{\min} = 0,88 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = 580 \text{ m}$ $\lambda_{\max} = 125 \%$ (130 %) ^(*) $a_{\max} = 1,08 \text{ m/s}^2$
			Mellanläge	$S_{\max} = 810 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 55 \%$ $a_{\min} = 0,51 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = 390 \text{ m}$ $\lambda_{\max} = 125 \%$ $a_{\max} = 1,15 \text{ m/s}^2$		
			Lastad	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 65 \%$ $a_{\min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = \text{Max} [(S = 480 \text{ m}, \lambda_{\max} = 100 \%, a_{\max} = 0,91 \text{ m/s}^2) (S \text{ erhålls med en medelretardationskraft på } 16,5 \text{ kN per axel})] \text{ } ^{(?)}$.		
	Variabelt lastrelä ⁽¹⁰⁾	'SS', 'S2'	Tom	$S_{\max} = 480 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 100 \%$ ⁽¹⁾ $a_{\min} = 0,91 \text{ m/s}^2$ ⁽¹⁾	$S_{\min} = 390 \text{ m}$ $\lambda_{\max} = 125 \%$ (130 %) ^(*) $a_{\max} = 1,15 \text{ m/s}^2$	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 100 \%$ $a_{\min} = 0,88 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = 580 \text{ m}$ $\lambda_{\max} = 125 \%$ (130 %) ^(*) $a_{\max} = 1,08 \text{ m/s}^2$
			Lastad	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 65 \%$ $a_{\min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = \text{Max} [(S = 480 \text{ m}, \lambda_{\max} = 100 \%, a_{\max} = 0,91 \text{ m/s}^2) (S \text{ erhålls med en medelretardationskraft på } 16,5 \text{ kN per axel})] \text{ } ^{(6)}$.		
		'SS' ⁽⁴⁾	Lastad (18 ton per axel för bromsblock)			$S_{\max} \text{ } ^{(8)} = \text{Max} [S = 700 \text{ m}, \lambda_{\max} = 100 \%$ $a_{\max} = 0,88 \text{ m/s}^2) (S \text{ erhålls med en medelretardationskraft på } 16 \text{ kN per axel})] \text{ } ^{(7)}$	
'Bromsläge 'G'			Det ska inte göras någon separat bedömning av bromsprestandan för enheter i läge G. En enhets bromsvikt i läge G är ett resultat av bromsvikten i läge P (se UIC 544-1:2013)				

^(*) Endast för lastomställning i två steg (omställningskommando) och P10- (bromsblock av gjutjärn med 10 % fosfor) eller LL-bromsblock.

⁽¹⁾ "a" = $\frac{((\text{Hastighet (km/tim)})/3,6)^2}{2 \times (S - ((Te) \times (\text{Hastighet (km/tim)})/3,6))}$, med $Te = 2$ sek. Avståndsberäkning i enlighet med avsnitt 5.11 i EN 14531-1:2005.

⁽²⁾ En "S1"-enhet är en enhet med tom/last-omställare. Fordonets största tillåtna axellast är 22,5 ton.

⁽³⁾ En "S2"-enhet är en enhet med variabelt lastrelä. Fordonets största tillåtna axellast är 22,5 ton.

⁽⁴⁾ En "SS"-enhet ska vara utrustad med ett variabelt lastrelä. Fordonets största tillåtna axellast är 22,5 ton.

- (5) Den största medelretardationskraft som tillåts (vid en driftshastighet på 100 km/tim) är $18 \times 0,91 = 16,5$ kN/axel. Detta värde kommer från den största tillåtna bromsenergiinmatningen på ett hjul med dubbla bromsbommar som har en nominell diameter i nyskick inom intervallet [920 mm–1 000 mm] under bromsning (bromsvikten ska begränsas till 18 ton/axel).
- (6) Den största medelretardationskraft som tillåts (vid en driftshastighet på 100 km/tim) är $18 \times 0,91 = 16,5$ kN/axel. Detta värde kommer från den största tillåtna bromsenergiinmatningen på ett hjul med dubbla bromsbommar som har en nominell diameter i nyskick inom intervallet [920 mm–1 000 mm] under bromsning (bromsvikten ska begränsas till 18 ton/axel). Vanligtvis är en enhet med $V_{\max} = 100$ km/tim som är försedd med ett variabelt relä konstruerad för att uppnå $\lambda = 100$ % med upp till 14,5 ton/axel.
- (7) Den största medelretardationskraft som tillåts (vid en driftshastighet på 120 km/tim) är $18 \times 0,88 = 16$ kN/axel. Detta värde kommer från den största tillåtna bromsenergiinmatningen på ett hjul med dubbla bromsbommar som har en nominell diameter i nyskick inom intervallet [920 mm–1 000 mm] under bromsning (bromsvikten ska begränsas till 18 ton). Förhållandet massa/axel är begränsat till 20 ton per axel och motsvarande λ är 90 %. Om det finns behov av $\lambda > 100$ % med massa/axel > 18 ton måste man överväga att använda en annan typ av broms.
- (8) λ får inte överstiga 125 %, med beaktande av bromsning enbart på hjul (bromsblock) och med en största tillåten medelretardationskraft på 16 kN/axel (vid en driftshastighet på 120 km/tim).
- (9) Omställning i enlighet med EN 15624:2008 + A1:2010.
- (10) Variabelt lastrelä i enlighet med EN 15611:2008 + A1:2010 i kombination med en lastavkänningsanordning i enlighet med EN 15625:2008 + A1:2010.”

(22) Tillägg D ”Standarder och normgivande dokument som avses i denna TSD” ska ändras på följande sätt:

- a) Första tabellen – texten ”Innehållet i prEN 16235 inkluderat i tillägg B till denna TSD” i cellen i kolumnen ”Referenser till obligatorisk standard”, 17:e raden, ska ersättas med följande:
- ”ERA:s tekniska dokument ERA/TD/2013/01/INT version 1.0 av den 11 februari 2013 som finns publicerat på ERA:s webbplats (<http://www.era.europa.eu>).”
- b) Första tabellen – texten ”Innehållet i prEN 16235 inkluderat i tillägg B till denna TSD” i cellen i kolumnen ”Referenser till obligatorisk standard”, 20:e raden, ska ersättas med följande:
- ”ERA:s tekniska dokument ERA/TD/2013/01/INT version 1.0 av den 11 februari 2013 som finns publicerat på ERA:s webbplats (<http://www.era.europa.eu>).”
- c) Första tabellen – texten ”EN 13103:2009 + A1:2010” i cellen i kolumnen ”Referenser till obligatorisk standard”, 28:e raden, ska ersättas med följande:
- ”EN 13103:2009 + A2:2012”.
- d) Första tabellen – texten ”UIC 430-1:2006” i cellen i kolumnen ”Referenser till obligatorisk standard”, 32:a raden, ska ersättas med följande:
- ”UIC-norm 430-1:2012”.
- e) Första tabellen – texten ”UIC 544-1:2012” i cellen i kolumnen ”Referenser till obligatorisk standard”, 35:e raden, ska ersättas med följande:
- ”UIC 544-1:2013”.
- f) Första tabellen – texten ”ERA:s tekniska dokument ERA/TD/2012-04/INT version 1.0 av den 4 juni 2012” i cellen i kolumnen ”Referenser till obligatorisk standard”, sista raden, ska ersättas med följande:
- ”ERA:s tekniska dokument ERA/TD/2012-04/INT version 1.2 av den 18 januari 2013 som finns publicerat på ERA:s webbplats (<http://www.era.europa.eu>).”
- g) Andra tabellen – texten ”ERA:s tekniska dokument ERA/TD/2012-04/INT version 1.0 av den 4 juni 2012” i cellen i kolumnen ”Standard/UIC-norm”, fjärde raden, ska ersättas med följande:
- ”ERA:s tekniska dokument ERA/TD/2012-04/INT version 1.2 av den 18 januari 2013 som finns publicerat på ERA:s webbplats (<http://www.era.europa.eu>).”
- h) Andra tabellen – texten ”ERA:s tekniska dokument ERA/TD/2012-04/INT version 1.0 av den 4 juni 2012” i cellen i kolumnen ”Standard/UIC-norm”, sjätte raden, ska ersättas med följande:
- ”ERA:s tekniska dokument ERA/TD/2012-04/INT version 1.2 av den 18 januari 2013 som finns publicerat på ERA:s webbplats (<http://www.era.europa.eu>).”