

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1236/2013

ze dne 2. prosince 2013

o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“ železničního systému v Evropské unii a o změně nařízení Komise (EU) č. 321/2013

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství⁽¹⁾, a zejména na čl. 6 odst. 1 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Článek 12 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice⁽²⁾ požaduje, aby Evropská agentura pro železnice (dále jen „agentura“) zajišťovala přizpůsobování technických specifikací pro interoperabilitu (dále jen „TSI“) technickému pokroku, vývoji trhu a sociálním požadavkům a navrhovala Komisi změny TSI, které považuje za nezbytné.
- (2) Rozhodnutím K(2007) 3371 ze dne 13. července 2007 Komise dala agentuře rámcový mandát k provádění určitých činností na základě směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému⁽³⁾ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému⁽⁴⁾. Na základě podmínek tohoto rámcového mandátu byla agentura požádána o provedení revize TSI týkajících se nákladních vozů.
- (3) Dne 25. března vydala agentura doporučení týkající se změn TSI nákladních vozů (ERA/REC/01–2013/INT).

(4) Vzhledem k tomu je nezbytné změnit nařízení Komise (EU) č. 321/2013 ze dne 13. března 2013 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“ železničního systému v Evropské unii⁽⁵⁾.

(5) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) č. 321/2013 se mění takto:

1) V článku 8 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„4. Po jednoletém přechodném období od vstupu tohoto nařízení v platnost musí mít nově vyrobené prvky interoperability „návěst konce vlaku“, požadované ES prohlášení o shodě.“

2) Příloha se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

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

Použije se ode dne 1. ledna 2014.

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

V Bruselu dne 2. prosince 2013.

Za Komisi

José Manuel BARROSO

předseda

⁽¹⁾ Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.⁽²⁾ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1.⁽³⁾ Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6.⁽⁴⁾ Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1.⁽⁵⁾ Úř. věst. L 104, 12.4.2013, s. 1.

PŘÍLOHA

Příloha nařízení (EU) č. 321/2013 (TSI nákladní vozy) se mění takto:

- 1) V bodě 1.2 se „místní oblast působnosti“ nahrazuje tímto:

„Místní oblast působnosti této TSI je celý železniční systém skládající se z:

- síť transevropského konvenčního železničního systému (TEN), jak je uvedena v příloze I oddílu 1.1 „Síť“ směrnice 2008/57/ES,
- síť transevropského vysokorychlostního železničního systému (TEN), jak je uvedena v příloze I oddílu 2.1 „Síť“ směrnice 2008/57/ES,
- ostatních částí sítě celého systému železnic po rozšíření oblasti působnosti, jak je uvedeno v příloze I oddílu 4 směrnice 2008/57/ES,

a nezahrnuje případy uvedené v čl. 1 odst. 3 směrnice 2008/57/ES“.

- 2) V bodě 4.2.3.5.2 „Dynamické chování za jízdy“ se čtvrtý odstavce nahrazuje tímto:

„Dynamické chování za jízdy je možné posuzovat na úrovni prvků interoperability v souladu s bodem 6.1.2.1. V takovém případě se zvláštní zkouška nebo simulace na úrovni subsystému nevyžaduje.“

- 3) V bodě 4.2.3.6.1 „Konstrukční řešení rámu podvozku“ se druhý odstavce nahrazuje tímto:

„Neporušenost konstrukce rámu podvozku se může posuzovat na úrovni prvků interoperability v souladu s bodem 6.1.2.1. V takovém případě se zvláštní zkouška nebo simulace na úrovni subsystému nevyžaduje.“

- 4) V bodě 4.2.4.3.2.1 „Provozní brzda“:

- a) se znění druhého odstavce druhé odrážky nahrazuje tímto:

„— Vyhláška UIC 544-1:2013“;

- b) znění třetího odstavce se nahrazuje tímto:

„Výpočet se ověří pomocí zkoušek. Výpočet účinku brzdy v souladu s vyhláškou UIC 544-1 se ověří podle ustanovení vyhlášky UIC 544-1:2013“.

- 5) V bodě 4.2.4.3.2.2 „Parkovací brzda“ se druhý odstavce třetí odrážky nahrazuje tímto:

„— minimální účinek parkovací brzdy za stavu bezvětrí se stanoví výpočty podle kapitoly 6 normy EN 14531-6:2009.“

- 6) V bodě 4.2.4.3.3 „Tepelná kapacita“ se druhý odstavce nahrazuje tímto:

„Tepelné zatížení, které je jednotka schopná snést bez jakékoli nepříznivé ztráty účinku brzdy v důsledku tepelných nebo mechanických účinků, musí být stanoveno a vyjádřeno ve vztahu k rychlosti, hmotnosti na nápravu, sklonu a brzdě dráze.“

- 7) V bodě 4.2.4.3.4 „Zařízení protismykové ochrany kola (WSP)“ se znění čtvrtého odstavce nahrazuje tímto:

„Zařízením protismykové ochrany kola (WSP) musí být vybaveny tyto typy jednotek:

- typy jednotek vybavené všemi typy brzdových špalíků, s výjimkou kompozitních brzdových špalíků, u kterých je maximální střední využití adheze vyšší než 0,12,
- typy jednotek vybavených pouze kotoučovými brzdami a/nebo kompozitními brzdovými špalíky, u kterých je maximální střední využití adheze vyšší než 0,11.“

- 8) Znění bodu 4.2.6.3 „Přípojná zařízení pro návěst konce vlaku“ se nahrazuje tímto:

„Na všech jednotkách navržených k montáži návěstí konce vlaku musí dvě zařízení na konci jednotky umožňovat montáž dvou světél nebo dvou odrazek podle dodatku E ve stejné výšce nad kolejnicí, nejvýše 2 000 mm. Rozměry a vzdálenost těchto přípojných zařízení musí odpovídat popisu v kapitole 1 technické dokumentace Evropské agentury pro železnice ERA/TD/2012-04/INT verze 1.2 ze dne 18.1.2013 zveřejněné na internetových stránkách agentury (<http://www.era.europa.eu>).“

- 9) V bodě 4.3.3 „Rozhraní se subsystémem“ „Řízení a zabezpečení“ se tabulka 7 „Rozhraní se subsystémem“ „Řízení a zabezpečení“ nahrazuje tímto:

„Odkaz v této TSI	Odkaz v rozhodnutí Komise 2012/88/EU příloha A, tabulka A2, index 77
4.2.3.3 písm. a) Vlastnosti kolejových vozidel pro kompatibilitu se systémem detekce vlaků na bázi kolejových obvodů	— vzdálenosti náprav (3.1.2.1, 3.1.2.4, 3.1.2.5 a 3.1.2.6), — hmotnosti na nápravu (3.1.7.1), — impedance mezi koly (3.1.9), — použití kompozitních brzdových špalíků (3.1.6).
4.2.3.3 písm. b) Vlastnosti kolejových vozidel pro kompatibilitu se systémem detekce vlaků na bázi počítačů náprav	— vzdálenosti náprav (3.1.2.1, 3.1.2.2, 3.1.2.5 a 3.1.2.6), — geometrie kol (3.1.3.1 – 3.1.3.4), — prostor mezi koly bez kovových a indukčních součástí (3.1.3.5), — materiál kol (3.1.3.6).
4.2.3.3 písm. c) Vlastnosti kolejových vozidel pro kompatibilitu se systémem detekce vlaků na bázi indukčních smyček	— kovová konstrukce vozidla (3.1.7.2).“

10) V bodě 4.4 „Provozní pravidla“ se první odrážka třetího odstavce nahrazuje tímto:

„— popis provozu v normálním režimu včetně provozních vlastností a omezení jednotky (např. obrys vozidla, maximální konstrukční rychlost, hmotnosti na nápravu, brzdící výkonnost, kompatibilita se systémy detekce vlaků, povolené povětrnostní podmínky).“

11) V bodě 4.7 „Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti“ se první odstavec nahrazuje tímto:

„Opatření týkající se ochrany zdraví a bezpečnosti pracovníků vyžadovaná pro provoz a údržbu jednotek jsou předmětem základních požadavků bodů 1.1.5, 1.3.1, 1.3.2, 2.5.1 a 2.6.1 přílohy III směrnice 2008/57/ES.“

12) Bod 4.8 „Parametry, které se zaznamenávají do technické dokumentace“ se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

„4.8 Parametry, které se zaznamenávají do technické dokumentace a evropského registru povolených typů železničních vozidel“;

b) znění osmnácté odrážky se nahrazuje tímto:

„— Tepelné zatížení brzdových součástí ve vztahu k rychlosti, hmotnosti na nápravu, sklonu a brzdné dráze.“;

c) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„Údaje, které se musí zaznamenat v „evropském registru povolených typů železničních vozidel (EARTV)“ „, jsou stanoveny v prováděcím 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.“

13) V bodě 6.1.2.1 „Pojezd“ se první věta nahrazuje tímto:

„Prokázání shody u pojezdu je stanoveno v kapitole 2 technické dokumentace Evropské agentury pro železnice ERA/TD/2013/01/INT verze 1.0 ze dne 11. února 2013 zveřejněné na internetových stránkách agentury (<http://www.era.europa.eu>).“

14) V bodě 6.1.2.3 „Kolo“ se znění druhého odstavce písmene b) nahrazuje tímto:

„Musí existovat postup ověřování, aby v etapě výroby bylo zajištěno, že žádné vady nebudou nepříznivě ovlivňovat bezpečnost z důvodu jakékoli změny mechanických vlastností kol. Je nutné ověřit pevnost v tahu materiálu kola, tvrdost jízdní plochy, lomovou houževnatost (pouze u kol brzděných na jízdní ploše), odolnost proti nárazu, vlastnosti materiálu a čistotu materiálu. Ověřovací postup musí stanovit dávky vzorků používaných pro každou ověřovanou vlastnost.“

15) Bod 6.1.2.4 „Náprava“ se nahrazuje tímto:

„Kromě výše uvedeného požadavku na sestavu musí prokázání shody mechanické odolnosti a únavových charakteristik nápravy vycházet z kapitol 4, 5 a 6 normy EN13103:2009 + A2:2012.“

Kritéria rozhodování týkající se přípustného napětí jsou specifikována v kapitole 7 normy EN13103:2009 + A2:2012. Musí existovat postup ověřování, aby v etapě výroby bylo zajištěno, že žádné vady nebudou nepříznivě ovlivňovat bezpečnost z důvodu jakékoli změny mechanických vlastností náprav. Je nutné ověřit pevnost v tahu materiálu nápravy, odolnost proti nárazu, povrchovou celistvost, vlastnosti materiálu a čistotu materiálu. Ověřovací postup musí stanovit dávky vzorků používaných pro každou ověřovanou vlastnost.“

- 16) V bodě 6.2.2.3 „Dynamické chování za jízdy“ se čtvrtý odstavec nahrazuje tímto:

„V případě, že je vyžadována traťová zkouška pomocí běžné metody měření, jednotka se posuzuje vůči mezním hodnotám stanoveným v oddílech 1.2 a 1.3 technické dokumentace Evropské agentury pro železnice ERA/TD/2013/01/INT verze 1.0 ze dne 11.2.2013 zveřejněné na internetových stránkách agentury (<http://www.era.europa.eu>)“.

- 17) V bodě 6.2.2.5 „Pojezd pro manuální výměnu dvojkolí“ se odstavec „Přechod mezi rozchody koleje 1 435 mm a 1 668 mm“ nahrazuje tímto:

„Má se za to, že technická řešení popsaná v těchto obrázcích vyhlášky UIC 430-1:2012 splňují požadavky uvedené v bodě 4.2.3.6.7:

- pro jednotky s nápravami: obrázky 9 a 10 přílohy B.4 a obrázek 18 přílohy H vyhlášky UIC 430-1:2012,
- pro jednotky s podvozky: obrázek 18 přílohy H vyhlášky UIC 430-1:2012.“

- 18) V bodě 6.3 má název znít takto: „Subsystem obsahující součásti odpovídající prvkům interoperability bez ES prohlášení“ a první odstavec tohoto bodu se nahrazuje tímto:

„Oznámený subjekt může vydat ES prohlášení o ověření subsystému, i když na jeden nebo více dílů odpovídajících prvkům interoperability začleněných do subsystému nebylo vydáno příslušné ES prohlášení o shodě v souladu s touto TSI (necertifikované prvky interoperability), pokud byl prvek vyroben před vstupem této TSI v platnost a typ prvku byl:

- použit v již schváleném subsystému a
- uveden do provozu v nejméně jednom členském státě před vstupem této TSI v platnost.“

- 19) V bodě 6.5 „Prvky, na něž bylo vydáno ES prohlášení o shodě“ se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) ES osvědčení o shodě prvků, certifikáty ES přezkoušení typu a certifikáty ES přezkoušení návrhu zůstávají podle této TSI nadále v platnosti až do jejich vypršení pro následující prvky interoperability:

- dvojkolí;
- kolo;
- náprava.“

- 20) Dodatek B „Zvláštní postupy pro dynamiku jízdy“ se nahrazuje tímto:

„Dodatek B

Nepoužije se.“

- 21) Dodatek C „Další volitelné podmínky“ se mění takto:

- a) první odstavec bodu 1 „Manuální spřahovací systém“ se mění takto:

- i) pátá odrážka se nahrazuje tímto:

„— Volný prostor pro táhlový hák musí být v souladu s kapitolou 2 technické dokumentace Evropské agentury pro železnice ERA/TD/2012-04/INT verze 1.2 ze dne 18. ledna 2013 zveřejněné na internetových stránkách agentury (<http://www.era.europa.eu>)“.

- ii) devátá odrážka se nahrazuje tímto:

„— Prostor pro činnost posunovačů musí být v souladu s kapitolou 3 technické dokumentace Evropské agentury pro železnice ERA/TD/2012-04/INT verze 1.2 ze dne 18. ledna 2013 zveřejněné na internetových stránkách agentury (<http://www.era.europa.eu>)“.

- b) bod 2 „Stupátka a madla UIC“ se nahrazuje tímto:

„Jednotka musí být vybavena stupátkem a madly v souladu s kapitolou 4 technické dokumentace Evropské agentury pro železnice ERA/TD/2012-04/INT verze 1.2 ze dne 18. ledna 2013 zveřejněné na internetových stránkách agentury (<http://www.era.europa.eu>)“.

- c) Tabulka C.3 „Minimální brzdící výkonnost pro režimy brzdění G a P“ se nahrazuje tímto:

Režim brzdění	Ovládací zařízení	Typ jednotky:	Stav ložení	Požadavek při rychlosti jízdy 100 km/h		Požadavek při rychlosti jízdy 120 km/h	
				Maximální brzdná dráha	Minimální brzdná dráha	Maximální brzdná dráha	Minimální brzdná dráha
Režim brzdění „P“	Přestavovač ⁽⁹⁾	„S1“ ⁽²⁾	Prázdný	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 65 \%$ $a_{\min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = 390 \text{ m}$, $\lambda_{\max} = 125 \%$, (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 %) (*), $a_{\max} = 1,08 \text{ m/s}^2$
			Středně ložený	$S_{\max} = 810 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 55 \%$ $a_{\min} = 0,51 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = 390 \text{ m}$, $\lambda_{\max} = 125 \%$, $a_{\max} = 1,15 \text{ m/s}^2$		
			Ložený	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 65 \%$ $a_{\min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = \text{Max} [(S = 480 \text{ m}, \lambda_{\max} = 100 \%, a_{\max} = 0,91 \text{ m/s}), (S \text{ získáno při střední zpomalovací síle } 16,5 \text{ kN na nápravu})]^{(5)}$.		
	Relé proměnného zatížení ⁽¹⁰⁾	„SS“ ⁽⁴⁾	Prázdný	$S_{\max} = 480 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 100 \%$ ⁽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 %) (*), $a_{\max} = 1,08 \text{ m/s}^2$
			Ložený	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 65 \%$ $a_{\min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = \text{Max} [(S = 480 \text{ m}, \lambda_{\max} = 100 \%, a_{\max} = 0,91 \text{ m/s}^2), (S \text{ získáno při střední zpomalovací síle } 16,5 \text{ kN na nápravu})]^{(6)}$.		
		„SS“ ⁽⁴⁾	Ložený (18 t na nápravu pro brzdové špalíky)			$S_{\max}^{(8)} = \text{Max} [S = 700 \text{ m}, \lambda_{\max} = 100 \%, a_{\max} = 0,88 \text{ m/s}^2], (S \text{ získáno při střední zpomalovací síle } 16 \text{ kN na nápravu})]^{(7)}$.	
„Režim brzdění „G“				Samostatné posouzení brzdící výkonnosti jednotek v pozici G se neprovádí. Brzdná váha jednotky v pozici G je výsledkem brzdné váhy v pozici P (viz UIC 544-1:2013)			

(*) Pouze pro dvoustupňovou nákladní brzdu (ovládání přestavením) a P10 (litinové špalíky s obsahem 10 % fosforu) – nebo brzdové špalíky typu LL

⁽¹⁾ „a“ = $\frac{((\text{Rychlost (km/h)})/3,6)^2}{2 \times (S - ((\text{Te}) \times (\text{Rychlost (Km/h)}/3,6)))}$, kdy s Te = 2sec. Výpočet drah dle EN 14531-1:2005 článku 5.11

⁽²⁾ jednotka „S1“ je jednotka se zařízením prázdný/ložený. Maximální hmotnost na nápravu je 22,5 t.

⁽³⁾ jednotka „S2“ je jednotka s relé proměnného zatížení. Maximální hmotnost na nápravu je 22,5 t.

⁽⁴⁾ jednotka „SS“ musí být vybavena relé proměnného zatížení. Maximální hmotnost na nápravu je 22,5 t.

- (⁵) Maximální přípustná střední zpomalovací síla (při rychlosti jízdy 100 km/h) je $18 \times 0,91 = 16,5$ kN na nápravu. Tato hodnota vychází z maximálního přípustného příkonu brzdové energie na kole brzděném dvouzdržovou brzdou, jehož jmenovitý průměr v novém stavu je během brzdění v rozmezí [920 mm; 1 000 mm] (brzdná váha musí být omezena na 18 t na nápravu).
- (⁶) Maximální přípustná střední zpomalovací síla (při rychlosti jízdy 100 km/h) je $18 \times 0,91 = 16,5$ kN na nápravu. Tato hodnota vychází z maximálního přípustného příkonu brzdové energie na kole brzděném dvouzdržovou brzdou, jehož jmenovitý průměr v novém stavu je v rozmezí [920 mm; 1 000 mm] během brzdění (brzdná váha musí být omezena na 18 t na nápravu). Jednotka s $V_{\max} = 100$ km/h a vybavená relé proměnného zatížení se obvykle konstruuje tak, aby obdržela $\lambda = 100$ % až do 14,5 t na nápravu.
- (⁷) Maximální přípustná střední zpomalovací síla (při rychlosti jízdy 120 km/h) je $18 \times 0,88 = 16$ kN na nápravu. Tato hodnota vychází z maximálního přípustného příkonu brzdové energie na kole brzděném dvouzdržovou brzdou, jehož jmenovitý průměr v novém stavu je v rozmezí [920 mm; 1 000 mm] během brzdění (brzdná váha musí být omezena na 18 t). Hmotnost na nápravu je omezena na 20 t na nápravu a odpovídající hodnota λ je 90 %. Jestliže je vyžadována hodnota $\lambda > 100$ % při hmotnosti na nápravu > 18 t, pak je nutno uvažovat o jiném typu brzdy.
- (⁸) λ nesmí překročit 125 %, v případě brzdy pouze na kolech (brzdové špalíky), maximální přípustné střední zpomalovací síly 16 kN na nápravu (při rychlosti jízdy 120 km/h).
- (⁹) Přestavovač v souladu s normou EN 15624:2008 + A1:2010.
- (¹⁰) Relé proměnného zatížení v souladu s normou EN 15611:2008 + A1:2010 v kombinaci se spojitým snímačem proměnného zatížení v souladu s normou EN 15625:2008 + A1:2010.“

22) Dodatek D „Normy nebo normativní dokumenty uvedené v této TSI“ se mění takto:

- a) V první tabulce – se slova „Obsah normy prEN 16235 je zahrnut v dodatku B této TSI“ uvedené v okénku ve sloupci „Odkazy na závaznou normu“ na řádku 17 nahrazuje tímto:
- „Technická dokumentace ERA ERA/TD/2013/01/INT verze 1.0 ze dne 11.2.2013, zveřejněný na internetových stránkách agentury (<http://www.era.europa.eu>).“
- b) V první tabulce – se znění „Obsah normy prEN 16235 je zahrnut v dodatku B této TSI“ uvedené v okénku ve sloupci „Odkazy na závaznou normu“ na řádku 20 nahrazuje tímto:
- „Technická dokumentace ERA ERA/TD/2013/01/INT verze 1.0 ze dne 11.2.2013, zveřejněný na internetových stránkách agentury (<http://www.era.europa.eu>).“
- c) V první tabulce – se znění „EN 13103:2009 + A1:2010“ uvedené v okénku ve sloupci „Odkazy na závaznou normu“ na řádku 28 nahrazuje tímto:
- „EN13103:2009 + A2:2012“.
- d) V první tabulce – se znění „UIC 430-1:2006“ uvedené v okénku ve sloupci „Odkazy na závaznou normu“ na řádku 32 nahrazuje tímto:
- „Vyhláška UIC 430-1:2012“.
- e) V první tabulce – se znění „UIC 544-1:2012“ uvedené v okénku ve sloupci „Odkazy na závaznou normu“ na řádku 35 nahrazuje tímto:
- „UIC 544-1:2013“.
- f) V první tabulce – se znění „Technická dokumentace ERA ERA/TD/2012-04/INT verze 1.0 ze dne 4.6.2012“ uvedené v okénku ve sloupci „Odkazy na závaznou normu“ na posledním řádku nahrazuje tímto:
- „Technická dokumentace ERA ERA/TD/2012-04/INT verze 1.2 ze dne 18.1.2013, zveřejněná na internetových stránkách agentury (<http://www.era.europa.eu>).“
- g) Ve druhé tabulce – se znění „Technická dokumentace ERA ERA/TD/2012-04/INT verze 1.0 ze dne 4.6.2012“ uvedené v okénku ve sloupci „Norma/vyhláška UIC“ na čtvrtém řádku nahrazuje tímto:
- „Technická dokumentace ERA ERA/TD/2012-04/INT verze 1.2 ze dne 18.1.2013, zveřejněná na internetových stránkách agentury (<http://www.era.europa.eu>).“
- h) Ve druhé tabulce – se znění „Technická dokumentace ERA ERA/TD/2012-04/INT verze 1.0 ze dne 4.6.2012“ uvedené v okénku ve sloupci „Norma/vyhláška UIC“ na šestém řádku nahrazuje tímto:
- „Technická dokumentace ERA ERA/TD/2012-04/INT verze 1.2 ze dne 18. ledna 2013, zveřejněná na internetových stránkách agentury (<http://www.era.europa.eu>).“