

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 1236/2013

af 2. december 2013

om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for godsvogne i delsystemet Rullende materiel til jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ændring af forordning (EU) nr. 321/2013

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet ⁽¹⁾, særlig artikel 6, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ifølge artikel 12 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur ⁽²⁾ skal Det Europæiske Jernbaneagentur (i det følgende benævnt »agenturet«) sikre, at de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'erne) er tilpasset de tekniske fremskridt, markedsudviklingen og de samfundsmæssige krav, og foreslå Kommissionen de ændringer i TSI'erne, som det finder nødvendige.
- (2) Ved afgørelse K(2007) 3371 af 13. juli 2007 gav Kommissionen agenturet et rammemandat til at udføre visse aktiviteter i henhold til Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog ⁽³⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog ⁽⁴⁾. I henhold til betingelserne i dette rammemandat blev agenturet anmodet om at revidere TSI'en for godsvogne.
- (3) Den 25. marts 2013 fremsatte agenturet en henstilling om ændring af TSI'en for godsvogne (ERA/REC/01-2013/INT).

- (4) Det er derfor nødvendigt at ændre Kommissionens forordning (EU) nr. 321/2013 af 13. marts 2013 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for godsvogne i delsystemet Rullende materiel til jernbanesystemet i Den Europæiske Union ⁽⁵⁾.

- (5) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 29, stk. 1, i direktiv 2008/57/EF —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) nr. 321/2013 foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 8, stk. 4, affattes således:

»4. Efter en overgangsperiode på et år, der begynder ved denne forordnings ikrafttræden, skal den påkrævede EF-erklæring om overensstemmelse være udstedt for nyfremstillede interoperabilitetskomponenter til »togets slutsignal«.

- 2) Bilaget ændres i overensstemmelse med bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Den anvendes fra den 1. januar 2014.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 2. december 2013.

På Kommissionens vegne
José Manuel BARROSO
Formand

⁽¹⁾ EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 164 af 30.4.2004, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6.

⁽⁴⁾ EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 104 af 12.4.2013, s. 1.

BILAG

I bilaget til forordning (EU) nr. 321/2013 (TSI for godsvogne) foretages følgende ændringer:

- 1) Punkt 1.2, »Geografisk anvendelsesområde«, affattes således:

»Denne TSI finder anvendelse på nettet i hele det jernbanenet, der består af:

- nettet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog (TEN) som beskrevet i bilag I, afsnit 1.1, »Net«, i direktiv 2008/57/EF
- nettet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog (TEN) som beskrevet i bilag I, afsnit 2.1, »Net«, i direktiv 2008/57/EF og
- andre dele af nettet i hele jernbanesystemet, der omfattes efterhånden som anvendelsesområdet udvides, jf. bilag I, afsnit 4, i direktiv 2008/57/EF;

de tilfælde, der er nævnt i artikel 1, stk. 3, i direktiv 2008/57/EF, er undtaget fra anvendelsesområdet.»

- 2) Punkt 4.2.3.5.2, »Dynamiske egenskaber under kørsel«, fjerde afsnit, affattes således:

»Det er tilladt at vurdere de dynamiske egenskaber under kørsel som en interoperabilitetskomponent, jf. punkt 6.1.2.1. I så fald er det ikke nødvendigt at foretage en særlig prøvning eller simulering på delsystemniveau.«

- 3) Punkt 4.2.3.6.1, »Bogierammens konstruktion«, andet afsnit, affattes således:

»Det er tilladt at vurdere stabiliteten af bogierammens konstruktion som en interoperabilitetskomponent, jf. punkt 6.1.2.1. I så fald er det ikke nødvendigt at foretage en særlig prøvning eller simulering på delsystemniveau.«

- 4) I punkt 4.2.4.3.2.1, »Driftsbremse«, foretages følgende ændringer:

- a) Andet afsnit, andet led, affattes således:

»— UIC-fiche 544-1:2013«.

- b) Tredje afsnit affattes således:

»Beregningen skal valideres ved prøvninger. Beregning af bremseevne efter UIC 544-1 skal valideres som beskrevet i UIC 544-1:2013.«

- 5) I punkt 4.2.4.3.2.2, »Parkeringsbremse«, affattes andet afsnit, tredje led, således:

»— Parkeringsbremsens mindste bremseevne ved vindstille bestemmes ved beregninger som anvist i afsnit 6 i EN 14531-6:2009.«

- 6) Punkt 4.2.4.3.3, »Varmekapacitet«, andet afsnit, affattes således:

»Den termiske belastning, en enhed kan modstå uden tab af bremseevne på grund af termiske eller mekaniske påvirkninger, skal defineres og udtrykkes ved hjælp af hastighed, akseltryk, sporets fald og bremselængde.«

- 7) I punkt 4.2.4.3.4, »Hjulblokeringsbeskyttelse«, læses fjerde afsnit således:

»Følgende typer af enheder skal udstyres med hjulblokeringsbeskyttelse:

- Enheder med alle typer af bremseklodser, hvor den maksimale gennemsnitlige udnyttelse af adhæsion er større end 0,12, undtagen bremseklodser af komposit.
- Enheder, der kun er udstyret med skivebremser og/eller med bremseklodser af komposit, hvor den maksimale gennemsnitlige udnyttelse af adhæsion er større end 0,11.«

- 8) Punkt 4.2.6.3, »Fastgørelsesanordninger til togets slutsignal«, affattes således:

»På alle enheder, der skal kunne udstyres med et slutsignal, skal der være to anordninger bag på enheden, hvorpå der kan monteres to lanterner eller to reflekterende plader som beskrevet i tillæg E i samme højde og højst 2 000 mm over skinnen. Disse fastgørelsesanordningers dimensioner og frirummet omkring dem skal være som anvist i kapitel 1 i Jernbaneagenturets tekniske dokument ERA/TD/2012-04/INT version 1.2 af 18.1.2013, offentliggjort på Jernbaneagenturets websted (<http://www.era.europa.eu>).«

- 9) Punkt 4.3.3, »Grænseflader til togkontrol- og kommunikationsdelsystemerne«, tabel 7, »Grænseflader til togkontrol- og kommunikationsdelsystemerne«, affattes således:

»Reference i denne TSI	Reference i Kommissions afgørelse 2012/88/EU bilag A, tabel A2, indeks 77
4.2.3.3 a) Egenskaber ved rullende materiel, der er forenelige med togdetekteringssystemer baseret på sporisolationer	— akselafstande (3.1.2.1, 3.1.2.4, 3.1.2.5 og 3.1.2.6) — akseltryk (3.1.7.1) — impedans mellem hjul (3.1.9) — brug af bremseklodser af komposit (3.1.6)
4.2.3.3 b) Egenskaber ved rullende materiel, der er forenelige med togdetekteringssystemer baseret på akseltællere	— akselafstande (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 mellem hjul uden komponenter af metal eller induktivt materiale (3.1.3.5) — hjulmateriale (3.1.3.6)
4.2.3.3 c) Egenskaber ved rullende materiel, der er forenelige med togdetekteringssystemer baseret på spoleudstyr	— køretøjets metalkonstruktion (3.1.7.2)«

10) Punkt 4.4, »Driftsregler«, tredje afsnit, første led, affattes således:

»— en beskrivelse af driften i normal funktionstilstand, herunder enhedens drifts karakteristika og driftsbegrænsninger (f.eks. køretøjsprofil, konstruktivt bestemt maksimalhastighed, akseltryk, bremseevne og kompatibilitet med togdetekteringssystemer, tilladte miljøforhold).«

11) Punkt 4.7, »Sundhed og sikkerhed«, første afsnit, affattes således:

»Bestemmelserne om sundhed og sikkerhed for det personale, der skal drive og vedligeholde enheder, er omfattet af de væsentligste krav nr. 1.1.5, 1.3.1, 1.3.2, 2.5.1 og 2.6.1 i direktiv 2008/57/EF, bilag III.«

12) I punkt 4.8, »Parametre, der skal anføres i det tekniske dossier« foretages følgende ændringer:

a) Titlen affattes således:

»4.8 Parametre, der skal anføres i det tekniske dossier og det europæiske register over godkendte typer af jernbanekøretøjer«.

b) 18. led affattes således:

»— termisk belastning af bremsekomponenterne udtrykt ved hastighed, akseltryk, sporets fald og bremselængde«.

c) Følgende indsættes som andet afsnit:

»Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/665/EU af 4. oktober 2011 om det europæiske register over godkendte typer af jernbanekøretøjer (*) fastlægger, hvilke oplysninger om det rullende materiel der skal anføres i registeret.

(*) EUT L 264 af 8.10.2011, s. 32.«

13) Punkt 6.1.2.1, »Løbetøj«, første afsnit, affattes således:

»Der redegøres for, hvordan overensstemmelse eftervises for løbetøj, i kapitel 2 i Jernbaneagenturets tekniske dokument ERA/TD/2013/01/INT version 1.0 af 11.2.2013, offentliggjort på Jernbaneagenturets websted (<http://www.era.europa.eu>).«

14) Punkt 6.1.2.3, »Hjul«, litra b), andet afsnit, affattes således:

»Der skal foreligge en verifikationsprocedure, som i fremstillingsfasen sikrer, at ingen defekter kan forringe sikkerheden på grund af ændringer i hjulenes mekaniske egenskaber. Hjulmaterialets trækstyrke, hjulkransens hårdhed, brudsejheden (kun for fælgbremsede hjul), slagstyrken, materialeegenskaberne og materialerenheden skal kontrolleres. Verifikationsproceduren skal foreskrive, hvordan stikprøver skal udtages af partier for hver af de egenskaber, der skal kontrolleres.«

15) I punkt 6.1.2.4, »Aksel«, affattes de to afsnit således:

»Ud over ovenstående krav vedrørende monteringen gælder, at eftervisning af overensstemmelse med hensyn til akslens mekaniske modstandsevne og udmattelsesegenskaber skal bygge på EN13103:2009 + A2:2012, afsnit 4, 5 og 6.

Kriterierne for afgørelse hvad angår tilladt spænding er specificeret i EN13103:2009 + A2:2012, afsnit 7. Der skal foreligge en verifikationsprocedure, som i fremstillingsfasen sikrer, at ingen defekter kan forringe sikkerheden på grund af ændringer i akslernes mekaniske egenskaber. Akselmaterialets trækstyrke, slagstyrke, overfladeintegritet, materialeegenskaber og materialerenhed skal kontrolleres. Verifikationsproceduren skal foreskrive, hvordan stikprøver skal udtages af partier for hver af de egenskaber, der skal kontrolleres.»

- 16) Punkt 6.2.2.3, »Dynamiske egenskaber under kørsel«, fjerde afsnit, affattes således:

»Når der skal foretages en prøvning på spor med den normale målemetode, skal enheden vurderes i forhold til de grænseværdier, der er anført i afsnit 1.2 og 1.3 i Jernbaneagenturets tekniske dokument ERA/TD/2013/01/INT version 1.0 af 11.2.2013, offentliggjort på Jernbaneagenturets websted (<http://www.era.europa.eu>).«

- 17) I punkt 6.2.2.5, »Løbetøj til manuel udskiftning af hjulsæt«, erstattes teksten i afsnittet »Skift mellem 1 435 mm og 1 668 mm sporvidde« af følgende:

»De tekniske løsninger, der er beskrevet i følgende figurer i UIC-fiche 430-1:2012, anses for at være i overensstemmelse med kravene i punkt 4.2.3.6.7:

— for aksel-enheder: figur 9 og 10 i bilag B.4 og figur 18 i bilag H til UIC-fiche 430-1:2012

— for bogie-enheder: figur 18 i bilag H til UIC-fiche 430-1:2012.»

- 18) I punkt 6.3 affattes titlen således: »Delsystem med komponenter, der svarer til interoperabilitetskomponenter, men ikke har nogen EF-erklæring«, og første afsnit affattes således:

»Et bemyndiget organ kan udstede en EF-verifikationsattest for et delsystem, selv om en eller flere af de komponenter i delsystemet, der svarer til interoperabilitetskomponenter, ikke er omfattet af en relevant EF-overensstemmelseserklæring i henhold til denne TSI (ikke-certificerede interoperabilitetskomponenter), hvis komponenten er fremstillet, før denne TSI trådte i kraft, og den samme type komponent

— har været brugt i et tidligere godkendt delsystem og

— er taget i brug i mindst én medlemsstat, før denne TSI er trådt i kraft.»

- 19) Punkt 6.5, »Komponenter, der har en EF-erklæring om overensstemmelse«, litra b), affattes således:

»b) EF-overensstemmelsesattester, EF-typeafprøvningsattester og konstruktionsundersøgelsesattester for følgende interoperabilitetskomponenter forbliver gyldige i henhold til denne TSI, indtil de udløber:

— hjulsæt

— hjul

— aksel.»

- 20) Tillæg B, »Særlige procedurer for kørselsdynamik« affattes således:

»Tillæg B

Anvendes ikke.»

- 21) I tillæg C, »Yderligere valgfrie betingelser«, foretages følgende ændringer:

- a) Afsnit 1, »Manuelt koblingssystem«, første afsnit, ændres således:

- i) Femte led affattes således

»— Frirummet omkring trækkroge skal være som anvist i kapitel 2 i Jernbaneagenturets tekniske dokument ERA/TD/2012-04/INT version 1.2 af 18.1.2013, offentliggjort på Jernbaneagenturets websted (<http://www.era.europa.eu>).«

- ii) Niende led affattes således:

»— Plads til rangerpersonalets arbejde skal være som anvist i kapitel 3 i Jernbaneagenturets tekniske dokument ERA/TD/2012-04/INT version 1.2 af 18.1.2013, offentliggjort på Jernbaneagenturets websted (<http://www.era.europa.eu>).«

- b) Afsnit 2, »UIC-trin og -håndbøjler«, affattes således:

»Enheden skal være udstyret med trin og håndbøjler som anvist i kapitel 4 i Jernbaneagenturets tekniske dokument ERA/TD/2012-04/INT version 1.2 af 18.1.2013, offentliggjort på Jernbaneagenturets websted (<http://www.era.europa.eu>).«

- c) Tabel C.3, »Mindste bremseevne ved G- og P-bremsning«, affattes således:

Bremsetype	Kontroludstyr	Enhedstype	Læsningsgrad	Krav ved kørehastighed på 100 km/h		Krav ved kørehastighed på 120 km/h	
				Største bremselængde	Mindste bremselængde	Største bremselængde	Mindste bremselængde
P-bremser	Omskiftning ⁽²⁾	»S1« ⁽²⁾	Tom	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 65 \%$ $a_{\min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = 390 \text{ m}$ $\lambda_{\max} = 125 \%, (130 \%) (*)$ $a_{\max} = 1,15 \text{ m/s}^2$	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 100 \%$ $a_{\min} = 0,88 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = 580 \text{ m}$ $\lambda_{\max} = 125 \%, (130 \%) (*)$ $a_{\max} = 1,08 \text{ m/s}^2$
			Middel	$S_{\max} = 810 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 55 \%$ $a_{\min} = 0,51 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = 390 \text{ m}$ $\lambda_{\max} = 125 \%$ $a_{\max} = 1,15 \text{ m/s}^2$		
			Læsset	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 65 \%$ $a_{\min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = \text{Max} [(S = 480 \text{ m}, \lambda_{\max} = 100 \%, a_{\max} = 0,91 \text{ m/s}^2), (S \text{ opnået ved en gennemsnitlig nedbremsningskraft } 16,5 \text{ kN pr. aksel})]^{(5)}$		
	Vejeventil ⁽¹⁰⁾	»S2« ⁽³⁾	Tom	$S_{\max} = 480 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 100 \%^{(1)}$ $a_{\min} = 0,91 \text{ m/s}^2^{(1)}$	$S_{\min} = 390 \text{ m}$ $\lambda_{\max} = 125 \%, (130 \%) (*)$ $a_{\max} = 1,15 \text{ m/s}^2$	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 100 \%$ $a_{\min} = 0,88 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = 580 \text{ m}$ $\lambda_{\max} = 125 \%, (130 \%) (*)$ $a_{\max} = 1,08 \text{ m/s}^2$
			Læsset	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 65 \%$ $a_{\min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = \text{Max} [(S = 480 \text{ m}, \lambda_{\max} = 100 \%, a_{\max} = 0,91 \text{ m/s}^2), (S \text{ opnået ved en gennemsnitlig nedbremsningskraft } 16,5 \text{ kN pr. aksel})]^{(6)}$		
		»SS« ⁽⁴⁾	Læsset (18 t pr. aksel for bremsekodser)			$S_{\max}^{(8)} = \text{Max} [S = 700 \text{ m}, \lambda_{\max} = 100 \%, a_{\max} = 0,88 \text{ m/s}^2], (S \text{ opnået ved en gennemsnitlig nedbremsningskraft } 16 \text{ kN pr. aksel})]^{(7)}$	
»G-bremser				Der skal ikke foretages en særskilt vurdering af bremseevnen for enheder i position G. Bremsevægten i position G for en enhed resulterer af bremsevægten i position P (se UIC 544-1:2013)			

(*) Kun for lastafhængige bremsere med to trin (omskifter) og P10 (støbejernsklodser med 10 % fosfor) — eller LL-bremseklodser.

(1) »a« = $\frac{((\text{hastighed}/(\text{km/h}))/3,6)^2}{2 \times (S - ((\text{Te}) \times (\text{hastighed}/(\text{km/h}))/3,6))}$, idet $\text{Te} = 2 \text{ sec}$. Afstandsberegning: EN 14531-1:2005, afsnit 5.11.

(2) En S1-enhed er en enhed med anordning til omskiftning mellem tom og belastet tilstand. Største last pr. aksel er 22,5 t.

(3) En S2-enhed er en enhed med vejeventil. Største last pr. aksel er 22,5 t.

(4) En SS-enhed er en enhed, der skal udstyres med vejeventil. Største last pr. aksel er 22,5 t.

- ⁽⁵⁾ Den maksimalt tilladte gennemsnitlige bremsekraft (for kørehastighed på 100 km/h) er $18 \times 0,91 = 16,5$ kN/aksel. Denne værdi fremkommer af den maksimalt tilladte bremseenergi, der under bremsning (bremsevægten skal være begrænset til 18 tons/aksel) tilføres et hjul, der afbremses med bremseklodser og har en nominal ny diameter i intervallet 920-1 000 mm.
- ⁽⁶⁾ Den maksimalt tilladte gennemsnitlige bremsekraft (for kørehastighed på 100 km/h) er $18 \times 0,91 = 16,5$ kN/aksel. Denne værdi fremkommer af den maksimalt tilladte bremseenergi, der under bremsning (bremsevægten skal være begrænset til 18 tons) tilføres et hjul, der afbremses med bremseklodser og har en nominal ny diameter i intervallet 920-1 000 mm. En enhed med $V_{\max} = 100$ km/h, udstyret med vejeventil, er normalt konstrueret til at opnå $\lambda = 100\%$ op til 14,5 tons/aksel.
- ⁽⁷⁾ Den maksimalt tilladte gennemsnitlige bremsekraft (for kørehastighed på 120 km/h) er $18 \times 0,88 = 16$ kN/aksel. Denne værdi fremkommer af den maksimalt tilladte bremseenergi, der under bremsning (bremsevægten skal være begrænset til 18 tons) tilføres et hjul, der afbremses med bremseklodser og har en nominal ny diameter i intervallet 920-1 000 mm. Vægt/aksel er begrænset til 20 t/aksel og den tilsvarende λ 90 %. Hvis der er krav om, at $\lambda > 100\%$ ved en vægt/aksel > 18 t, så må der benyttes en anden type bremse.
- ⁽⁸⁾ λ må ikke overstige 125 %, hvorved det lægges til grund, at der kun bremses på hjul (bremseklodser), og at den maksimalt tilladte gennemsnitlige bremsekraft er 16 kN/aksel (ved en driftshastighed på 120 km/h).
- ⁽⁹⁾ Omskiftning som anvist i EN 15624:2008 + A1:2010.
- ⁽¹⁰⁾ Vejeventil som anvist i EN 15611:2008 + A1:2010 i kombination med lastføler som foreskrevet i EN 15625:2008 + A1:2010.»

22) I tillæg D, »Standarder eller normative dokumenter, som der er henvist til i denne TSI« foretages følgende ændringer:

- a) I den første tabel erstattes ordlyden »Indholdet af prEN 16235 er anført i tillæg B til denne TSI« i 17. række i kolonnen »Referencer til obligatorisk standard« af følgende:

»Jernbaneagenturets tekniske dokument ERA/TD/2013/01/INT version 1.0 af 11.2.2013, offentliggjort på Jernbaneagenturets websted (<http://www.era.europa.eu>).«

- b) I den første tabel erstattes ordlyden »Indholdet af prEN 16235 er anført i tillæg B til denne TSI« i 20. række i kolonnen »Referencer til obligatorisk standard« af følgende:

»Jernbaneagenturets tekniske dokument ERA/TD/2013/01/INT version 1.0 af 11.2.2013, offentliggjort på Jernbaneagenturets websted (<http://www.era.europa.eu>).«

- c) I den første tabel erstattes ordlyden »EN 13103:2009 + A1:2010« i 28. række i kolonnen »Referencer til obligatorisk standard« af følgende:

»EN13103:2009 + A2:2012«.

- d) I den første tabel erstattes ordlyden »UIC 430-1:2006« i 32. række i kolonnen »Referencer til obligatorisk standard« af følgende:

»UIC-fiche 430-1:2012«.

- e) I den første tabel erstattes ordlyden »UIC 544-1:2012« i 35. række i kolonnen »Referencer til obligatorisk standard« af følgende:

»UIC 544-1:2013«.

- f) I den første tabel erstattes ordlyden »Jernbaneagenturets tekniske dokument ERA/TD/2012-04/INT version 1.0 af 4.6.2012« i den sidste række i kolonnen »Referencer til obligatorisk standard« af følgende:

»Jernbaneagenturets tekniske dokument ERA/TD/2012-04/INT version 1.2 af 18.1.2013, offentliggjort på Jernbaneagenturets websted (<http://www.era.europa.eu>).«

- g) I den anden tabel erstattes ordlyden »Jernbaneagenturets tekniske dokument ERA/TD/2012-04/INT version 1.0 af 4.6.2012« i 4. række i kolonnen »Standard/UIC-fiche« af følgende:

»Jernbaneagenturets tekniske dokument ERA/TD/2012-04/INT version 1.2 af 18.1.2013, offentliggjort på Jernbaneagenturets websted (<http://www.era.europa.eu>).«

- h) I den anden tabel erstattes ordlyden »Jernbaneagenturets tekniske dokument ERA/TD/2012-04/INT version 1.0 af 4.6.2012« i 6. række i kolonnen »Standard/UIC-fiche« af følgende:

»Jernbaneagenturets tekniske dokument ERA/TD/2012-04/INT version 1.2 af 18.1.2013, offentliggjort på Jernbaneagenturets websted (<http://www.era.europa.eu>).«