

REGULAMENTUL (UE) NR. 1236/2013 AL COMISIEI

din 2 decembrie 2013

privind specificația tehnică de interoperabilitate cu privire la subsistemul „material rulant – vagoane de marfă” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 321/2013

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate ⁽¹⁾, în special articolul 6 alineatul (1),

întrucât:

- (1) Conform articolului 12 din Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate ⁽²⁾, Agenția Europeană a Căilor Ferate (denumită în continuare „agenția”) trebuie să se asigure că specificațiile tehnice de interoperabilitate (denumite în continuare STI) sunt adaptate la progresul tehnic, la evoluția pieței și la cerințele sociale și să propună Comisiei modificarea STI după cum consideră necesar.
- (2) Prin Decizia C(2007) 3371 din 13 iulie 2007, Comisia a acordat Agenției un mandat-cadru pentru efectuarea anumitor activități în temeiul Directivei 96/48/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză ⁽³⁾ și al Directivei 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional ⁽⁴⁾. În temeiul acestui mandat-cadru, Agenției i s-a solicitat să efectueze revizuirea STI pentru vagoanele de marfă.
- (3) La 25 martie 2013, Agenția a emis o recomandare cu privire la modificările STI în cazul vagoanelor de marfă (ERA/REC/01-2013/INT).

- (4) Prin urmare, este necesar să se modifice Regulamentul (UE) nr. 321/2013 al Comisiei din 13 martie 2013 privind specificația tehnică de interoperabilitate pentru subsistemul „material rulant – vagoane de marfă” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană ⁽⁵⁾.

- (5) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 29 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (UE) nr. 321/2013 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 8 alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) După o perioadă de tranziție de un an de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, elementele constitutive de interoperabilitate nou produse ale «semnalelor de fine de tren» trebuie să facă obiectul declarației de conformitate CE.”

2. Anexa se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 1 ianuarie 2014.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 2 decembrie 2013.

Pentru Comisie
Președintele
José Manuel BARROSO

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

ANEXĂ

Anexa la Regulamentul (UE) nr. 321/2013 (STI WAG) se modifică după cum urmează:

1. Textul de la punctul 1.2 „Domeniul de aplicare geografic” se înlocuiește cu următorul text:

„Domeniul de aplicare geografic al prezentelor STI este reprezentat de rețeaua întregului sistem feroviar, compus din:

- rețeaua sistemului feroviar transeuropean convențional (TEN) descrisă în anexa I secțiunea 1.1 «Rețea» din Directiva 2008/57/CE;
- rețeaua sistemului feroviar transeuropean de mare viteză (TEN) descrisă în anexa I secțiunea 2.1 «Rețea» din Directiva 2008/57/CE;
- alte părți ale rețelei întregului sistem feroviar, ca urmare a extinderii domeniului, astfel cum este descris în anexa I secțiunea 4 din Directiva 2008/57/CE,

și exclude cazurile menționate la articolul 1 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE.”

2. La punctul 4.2.3.5.2 „Comportamentul dinamic de rulare”, al patrulea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Comportamentul dinamic de rulare poate să fie evaluat la nivelul elementului constitutiv de interoperabilitate în conformitate cu punctul 6.1.2.1. În acest caz, nu este necesară o simulare sau un test specific la nivel de subsistem.”

3. La punctul 4.2.3.6.1 „Concepția structurală a cadrului boghiului”, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Integritatea structurală a cadrului boghiului poate fi evaluată la nivelul elementului constitutiv de interoperabilitate în conformitate cu punctul 6.1.2.1. În acest caz, nu este necesară o simulare sau un test specific la nivel de subsistem.”

4. La punctul 4.2.4.3.2.1 „Frâna de serviciu”:

- (a) la al doilea paragraf, a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— fișa UIC 544-1:2013.”;

- (b) al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Calculul trebuie să fie validat prin teste. Calculul performanței de frânare în conformitate cu fișa UIC 544-1 trebuie să fie validat conform dispozițiilor stabilite în fișa UIC 544-1:2013.”

5. La punctul 4.2.4.3.2.2 „Frâna de staționare”, la al doilea paragraf, a treia liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— performanța minimă a frânei de staționare, în condiții fără vânt, trebuie determinată cu ajutorul calculelor definite în clauza 6 din EN 14531-6:2009;”.

6. La punctul 4.2.4.3.3 „Capacitatea termică”, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Sarcina termică pe care unitatea poate să o suporte fără nicio pierdere a performanței de frânare din cauza efectelor termice sau mecanice trebuie definită și exprimată în termeni de viteză, sarcină pe osie, raport al declivității și distanță de frânare.”

7. La punctul 4.2.4.3.4 „Protecția antipatinare a roților (WSP)”, al patrulea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Următoarele tipuri de unități trebuie echipate cu WSP:

- tipuri de unități echipate cu toate tipurile de saboți de frână, cu excepția saboților de frână din materiale compozite, pentru care valoarea maximă a utilizării medii a aderenței este mai mare de 0,12;
- tipuri de unități echipate numai cu frâne cu disc și/sau cu saboți de frână din materiale compozite, pentru care valoarea maximă a utilizării medii a aderenței este mai mare de 0,11.”

8. Textul de la punctul 4.2.6.3 „Dispozitive de fixare pentru semnalul de fine de tren” se înlocuiește cu următorul text:

„La toate unitățile proiectate să fie echipate cu un semnal de fine de tren, două dispozitive de la capătul unității trebuie să permită instalarea a două lămpi sau a două plăci reflectorizante, astfel cum se stabilește în apendicele E, la aceeași înălțime deasupra șinelor, nu mai mare de 2 000 mm. Dimensiunile și distanța dintre aceste dispozitive de fixare sunt descrise în capitolul 1 din documentul tehnic al ERA, ERA/TD/2012-04/INT, versiunea 1.2 din 18.1.2013, publicat pe site-ul web al ERA (<http://www.era.europa.eu>).”

9. La punctul 4.3.3 „Interfața cu subsistemul «control-comandă și semnalizare»”, tabelul 7 „Interfața cu subsistemul «control-comandă și semnalizare»” se înlocuiește cu următorul text:

Referință în prezenta STI	Referință în Decizia 2012/88/UE a Comisiei Anexa A, tabelul A2, indexul 77
4.2.3.3. (a) Caracteristicile materialului rulant compatibile cu sistemul de detectare a trenurilor bazat pe circuite de cale	— distanțele dintre osii (3.1.2.1, 3.1.2.4, 3.1.2.5 și 3.1.2.6) — sarcina pe osia vehiculului (3.1.7.1) — impedanță între roți (3.1.9) — utilizarea saboajilor de frână din materiale compozite (3.1.6)
4.2.3.3. (b) Caracteristicile materialului rulant compatibile cu sistemul de detectare a trenurilor bazat pe numărătoare de osii	— distanțele dintre osii (3.1.2.1, 3.1.2.2, 3.1.2.5 și 3.1.2.6) — geometria roții (3.1.3.1-3.1.3.4) — spațiul fără componente metalice/inductive dintre roți (3.1.3.5) — materialul roților (3.1.3.6)
4.2.3.3. (c) Caracteristicile materialului rulant compatibile cu sistemul de detectare a trenurilor bazat pe echipamente cu bucle de detecție	— masa metalică a vehiculului (3.1.7.2)

10. La punctul 4.4 „Norme de exploatare”, la al treilea paragraf, prima liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— o descriere a exploatării în regim normal, inclusiv limitările și caracteristicile funcționale ale unității (de exemplu gabaritul vehiculului, viteza maximă proiectată, sarcinile pe osie, performanța de frânare, compatibilitatea cu sistemele de detectare a trenurilor, condițiile de mediu permise etc.);”.

11. La punctul 4.7 „Condiții de sănătate și siguranță”, primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Aspectele legate de sănătatea și siguranța personalului necesar pentru exploatarea și întreținerea unităților sunt reglementate de cerințele esențiale 1.1.5, 1.3.1, 1.3.2, 2.5.1 și 2.6.1 stabilite în anexa III la Directiva 2008/57/CE.”

12. Punctul 4.8 „Parametri care trebuie înregistrați în dosarul tehnic” se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„4.8. Parametri care trebuie înregistrați în dosarul tehnic și registrul european al tipurilor autorizate de vehicule”;

(b) a optsprezecea liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— sarcină termică a componentelor de frânare exprimată în termeni de viteză, sarcină pe osie, raport de declivitate și distanță de frânare;”;

(c) la sfârșitul punctului 4.8 se adaugă următorul paragraf:

„Datele privind materialul rulant care trebuie înscrise în «Registrul european al tipurilor autorizate de vehicule (ERATV)» sunt stabilite în Decizia de punere în aplicare 2011/665/UE a Comisiei din 4 octombrie 2011 privind registrul european al tipurilor autorizate de vehicule feroviare (*).

(*) JO L 264, 8.10.2011, p. 32.”

13. La punctul 6.1.2.1 „Aparatul de rulare”, primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Demonstrarea conformității pentru aparatul de rulare este stabilită în capitolul 2 din documentul tehnic ERA/TD/2013/01/INT versiunea 1.0 din 11.2.2013 publicată pe site-ul web al ERA (<http://www.era.europa.eu>).”

14. La punctul 6.1.2.3 „Roata”, la litera (b), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Trebuie să se instituie o procedură de verificare care să asigure, în faza de producție, că siguranța nu poate fi afectată de niciun defect cauzat de modificarea caracteristicilor mecanice ale roților. Se verifică rezistența la tracțiune a materialului care intră în alcătuirea roții, duritatea cercului de rulare, rezistența la rupere (doar pentru roțile frânate pe suprafața de rulare), rezistența la impact, caracteristicile și puritatea materialului. Procedura de verificare trebuie să precizeze metoda de prelevare a probelor din lot utilizată pentru fiecare caracteristică de verificat.”

15. Textul de la punctul 6.1.2.4 „Osia” se înlocuiește cu următorul text:

„Pe lângă cerința de mai sus privind asamblarea, demonstrarea conformității caracteristicilor de rezistență mecanică și de oboseală ale osiei trebuie să se bazeze pe clauzele 4, 5 și 6 din EN 13103:2009 + A2:2012.

Criteriile de decizie privind tensiunea admisibilă sunt specificate în clauza 7 din EN 13103:2009 + A2:2012. Trebuie să existe o procedură de verificare care să asigure, în faza de producție, că siguranța nu poate fi afectată de niciun defect cauzat de modificarea caracteristicilor mecanice ale osiilor. Trebuie verificate rezistența la tracțiune a materialului osiei, rezistența la impact, integritatea suprafeței, caracteristicile materialului și puritatea materialului. Procedura de verificare trebuie să precizeze metoda de prelevare a probelor din lot utilizată pentru fiecare caracteristică de verificat.”

16. La punctul 6.2.2.3 „Comportamentul dinamic de rulare”, al patrulea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul în care este necesară o încercare pe calea ferată prin metoda de măsurare normală, unitatea trebuie evaluată în funcție de valorile limită stabilite în secțiunile 1.2 și 1.3 din documentul tehnic ERA/TD/2013/01/INT versiunea 1.0 din 11.2.2013 publicată pe site-ul web al ERA (<http://www.era.europa.eu>).”

17. La punctul 6.2.2.5 „Aparat de rulare pentru schimbarea manuală a osiilor montate”, textul de la paragraful „Comutarea între ecartamentele de 1 435 mm și 1 668 mm” se înlocuiește cu următorul text:

„Soluțiile tehnice descrise în următoarele figuri din fișa UIC 430-1:2012 sunt considerate a respecta cerințele de la punctul 4.2.3.6.7:

- pentru unitățile cu osii: figurile 9 și 10 din anexa B.4 și figura 18 din anexa H la fișa UIC 430-1:2012;
- pentru unitățile cu boghiuri: figura 18 din anexa H la fișa UIC 430-1:2012.”

18. La punctul 6.3, titlul se înlocuiește cu „Subsistemul care conține componente care corespund elementelor constitutive de interoperabilitate care nu fac obiectul unei declarații CE” și primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Unui organism notificat i se permite să emită un certificat CE de verificare pentru un subsistem chiar dacă una sau mai multe dintre componentele care corespund elementelor constitutive de interoperabilitate încorporate în subsistem nu sunt acoperite de o declarație CE de conformitate relevantă în conformitate cu prezenta STI (ECI necertificate), în cazul în care elementul constitutiv a fost fabricat înainte de data intrării în vigoare a prezentelor STI și tipul de element constitutiv a fost:

- utilizat într-un subsistem deja aprobat; și
- dat în exploatare în cel puțin un stat membru înainte de intrarea în vigoare a prezentelor STI.”

19. La punctul 6.5 „Elemente constitutive care dețin o declarație CE de conformitate”, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) certificatele de conformitate CE, certificatul de examinare CE de tip și certificatele de examinare CE a proiectului pentru următoarele ECI rămân valabile, în temeiul prezentelor STI, până la expirarea lor:

- osie montată;
- roată;
- osie.”

20. Apendicele B „Proceduri specifice pentru comportamentul dinamic de rulare” se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele B

Neutilizat”

21. Apendicele C „Condiții suplimentare opționale” se modifică după cum urmează:

- (a) primul paragraf al punctului 1 „Sistem de cuplare manual” se modifică după cum urmează:

- (i) a cincea liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— spațiul liber pentru cârligul de tracțiune trebuie să fie în conformitate cu capitolul 2 din documentul tehnic ERA/TD/2012-04/INT al ERA, versiunea 1.2 din 18.1.2013, publicat pe site-ul web al agenției (<http://www.era.europa.eu>);”

- (ii) a noua liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— spațiul pentru operațiunile personalului de manevră trebuie să fie în conformitate cu capitolul 3 din documentul tehnic ERA/TD/2012-04/INT al ERA, versiunea 1.2 din 18.1.2013, publicat pe site-ul web al agenției (<http://www.era.europa.eu>);”

- (b) textul de la punctul 2 „Trepte și balustrade UIC” se înlocuiește cu următorul text:

„Unitatea trebuie să fie echipată cu trepte și balustrade în conformitate cu capitolul 4 din documentul tehnic ERA/TD/2012-04/INT al ERA, versiunea 1.2 din 18.1.2013, publicat pe site-ul web al agenției (<http://www.era.europa.eu>).”;

- (c) tabelul C.3 „Performanța minimă de frânare pentru regimurile de frânare G și P” se înlocuiește cu următorul text:

Regimul de frânare	Echipament de comandă	Tipul unității	Starea de încărcare	Cerință pentru o viteză de circulație de 100 km/h		Cerință pentru o viteză de circulație de 120 km/h	
				Distanță de frânare maximă	Distanță de frânare minimă	Distanță de frânare maximă	Distanță de frânare minimă
Regimul de frânare «P»	Comutare ⁽⁹⁾	«S1» ⁽²⁾	Gol	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 65 \%$ $a_{\min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = 390 \text{ m}$ $\lambda_{\max} = 125 \%, (130 \%) (*)$ $a_{\max} = 1,15 \text{ m/s}^2$	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 100 \%$ $a_{\min} = 0,88 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = 580 \text{ m}$ $\lambda_{\max} = 125 \%, (130 \%) (*)$ $a_{\max} = 1,08 \text{ m/s}^2$
			Intermediar	$S_{\max} = 810 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 55 \%$ $a_{\min} = 0,51 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = 390 \text{ m}$ $\lambda_{\max} = 125 \%$ $a_{\max} = 1,15 \text{ m/s}^2$		
			Încărcat	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 65 \%$ $a_{\min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = \text{Max} [(S = 480 \text{ m}, \lambda_{\max} = 100 \%, a_{\max} = 0,91 \text{ m/s}^2), (S \text{ obținut cu o forță de întârziere medie de } 16,5 \text{ kN pe osie})]^{(5)}$		
	Relev de sarcină variabilă ⁽¹⁰⁾	«S2» ⁽³⁾	Gol	$S_{\max} = 480 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 100 \%^{(1)}$ $a_{\min} = 0,91 \text{ m/s}^2^{(1)}$	$S_{\min} = 390 \text{ m}$ $\lambda_{\max} = 125 \%, (130 \%) (*)$ $a_{\max} = 1,15 \text{ m/s}^2$	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 100 \%$ $a_{\min} = 0,88 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = 580 \text{ m}$ $\lambda_{\max} = 125 \%, (130 \%) (*)$ $a_{\max} = 1,08 \text{ m/s}^2$
			Încărcat	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 65 \%$ $a_{\min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = \text{Max} [(S = 480 \text{ m}, \lambda_{\max} = 100 \%, a_{\max} = 0,91 \text{ m/s}^2), (S \text{ obținut cu o forță de întârziere medie de } 16,5 \text{ kN pe osie})]^{(6)}$		
		«SS» ⁽⁴⁾	Încărcat (18 t pe osie pentru saboți de frână)			$S_{\max}^{(8)} = \text{Max} [S = 700 \text{ m}, \lambda_{\max} = 100 \%, a_{\max} = 0,88 \text{ m/s}^2], (S \text{ obținut cu o forță de întârziere medie de } 16 \text{ kN pe osie})]^{(7)}$	
Regimul de frânare «G»				Nu trebuie să existe nicio evaluare separată a performanței de frânare a unităților în poziția G. Masa frânată a unei unități în poziția G este rezultatul masei frânate în poziția P (a se vedea fișa UIC 544-1:2013)			

(*) Numai pentru frâna de sarcină în două etape (comanda de comutare) și P10 (saboți din fontă cu 10 ‰ fosfor) – sau saboți de frână LL.

⁽¹⁾ «a» = (((viteza (km/h))/3,6)²)/(2 × (S – ((Te) × (viteza (km/h)/3,6)))), unde Te = 2 sec. Calcularea distanței în conformitate cu EN 14531-1:2005 secțiunea 5.11.

⁽²⁾ O unitate «S1» este o unitate cu dispozitiv «gol/încărcat». Sarcina maximă pe osie este de 22,5 t.

⁽³⁾ O unitate «S2» este o unitate cu un relev de sarcină variabilă. Sarcina maximă pe osie este de 22,5 t.

⁽⁴⁾ O unitate «SS» trebuie să fie echipată cu un relev de sarcină variabilă. Sarcina maximă pe osie este de 22,5 t.

- (⁵) Forța medie de întârziere maxim admisă (pentru viteza de circulație de 100 km/h) este de $18 \times 0,91 = 16,5$ kN/osie. Această valoare este dată de energia de frânare maximă permisă pe o roată frânată prin strângere cu un diametru nominal nou care variază între [920 mm; 1 000 mm] în timpul frânării (masa frânată trebuie limitată la 18 t/osie).
- (⁶) Forța medie de întârziere maxim admisă (pentru viteza de circulație de 100 km/h) este de $18 \times 0,91 = 16,5$ kN/osie. Această valoare este dată de energia de frânare maximă permisă pe o roată frânată prin strângere cu un diametru nominal nou care variază între [920 mm; 1 000 mm] în timpul frânării (masa frânată trebuie limitată la 18 t/osie). De obicei, o unitate cu $V_{\max} = 100$ km/h, echipată cu un releu de sarcină variabilă, este proiectată pentru a obține $\lambda = 100\%$ până la 14,5 t/osie.
- (⁷) Forța medie de întârziere maxim admisă (pentru viteza de circulație de 120 km/h) este de $18 \times 0,88 = 16$ kN/osie. Această valoare este dată de energia de frânare maximă permisă pe o roată frânată prin strângere cu un diametru nominal nou care variază între [920 mm; 1 000 mm] în timpul frânării (masa frânată trebuie limitată la 18 t). Masa/osie este limitată la 20 t/osie și λ corespunzător este de 90 %. Dacă este necesar $\lambda > 100\%$ cu masa/osie > 18 t, atunci trebuie avut în vedere un alt tip de frână.
- (⁸) λ nu trebuie să depășească 125 %, având în vedere doar frânarea pe roți (saboți de frână), forța medie de întârziere maxim admisă de 16 kN/osie (pentru viteza de circulație de 120 km/h).
- (⁹) Comutare în conformitate cu EN 15624:2008 + A1:2010.
- (¹⁰) Relu de sarcină variabilă în conformitate cu EN 15611:2008 + A1:2010 în combinație cu detectorul de sarcină variabilă în conformitate cu EN 15625:2008 + A1:2010."

22. Apendicele D „Standarde sau documente normative menționate în prezenta STI” se modifică după cum urmează:

- (a) în primul tabel – textul „Conținutul prEN 16235 inclus în apendicele B la prezenta STI” din celula din coloana „Trimiteri la standardul obligatoriu”, rândul 17, se înlocuiește cu următorul text:
- „Documentul tehnic ERA/TD/2013/01/INT versiunea 1.0 din 11.2.2013 publicat pe site-ul web al agenției (<http://www.era.europa.eu>)”;
- (b) în primul tabel – textul „Conținutul prEN 16235 inclus în apendicele B la prezenta STI” din celula din coloana „Trimiteri la standardul obligatoriu”, rândul 20, se înlocuiește cu următorul text:
- „Documentul tehnic ERA/TD/2013/01/INT versiunea 1.0 din 11.2.2013 publicat pe site-ul web al agenției (<http://www.era.europa.eu>)”;
- (c) în primul tabel – textul „EN 13103:2009 + A1:2010” din celula din coloana „Trimiteri la standardul obligatoriu”, rândul 28, se înlocuiește cu următorul text:
- „EN 13103:2009 + A2:2012”;
- (d) în primul tabel – textul „UIC 430-1:2006” din celula din coloana „Trimiteri la standardul obligatoriu”, rândul 32, se înlocuiește cu următorul text:
- „fișa UIC 430-1:2012”;
- (e) în primul tabel – textul „UIC 544-1:2012” din celula din coloana „Trimiteri la standardul obligatoriu”, rândul 35, se înlocuiește cu următorul text:
- „UIC 544-1:2013”;
- (f) în primul tabel – textul „Document tehnic ERA/TD/2012-04/INT al ERA, versiunea 1.0 din 4.6.2012” din celula din coloana „Trimiteri la standardul obligatoriu”, ultimul rând, se înlocuiește cu următorul text:
- „Documentul tehnic ERA/TD/2012-04/INT al ERA, versiunea 1.2 din 18.1.2013 publicat pe site-ul web al agenției (<http://www.era.europa.eu>)”;
- (g) în al doilea tabel – textul „Document tehnic ERA/TD/2012-04/INT al ERA, versiunea 1.0 din 4.6.2012” din celula din coloana „Standard/fișă UIC”, rândul al patrulea se înlocuiește cu următorul text:
- „Document tehnic ERA/TD/2012-04/INT al ERA, versiunea 1.2 din 18.1.2013 publicat pe site-ul web al agenției (<http://www.era.europa.eu>)”;
- (h) în al doilea tabel – textul „Document tehnic ERA/TD/2012-04/INT al ERA, versiunea 1.0 din 4.6.2012” în celula în coloana „Standard/fișă UIC”, al șaselea rând, se înlocuiește cu următorul text:
- „Document tehnic ERA/TD/2012-04/INT al ERA, versiunea 1.2 din 18.1.2013 publicat pe site-ul web al agenției (<http://www.era.europa.eu>)”.