

VERORDENING (EU) Nr. 1236/2013 VAN DE COMMISSIE

van 2 december 2013

betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem „rollend materieel — goederenwagens” van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 321/2013

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem binnen de Gemeenschap ⁽¹⁾, met name artikel 6, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Krachtens artikel 12 van Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau ⁽²⁾ dient het Europees Spoorwegbureau (hierna: „het Bureau”) toe te zien op de aanpassing van de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) aan de technische vooruitgang, marktontwikkelingen en maatschappelijke eisen en de Commissie de voorstellen te doen voor aanpassingen van TSI's die het noodzakelijk acht.
- (2) Bij Beschikking C(2007)3371 van 13 juli 2007 heeft de Commissie het Bureau een kadermandaat gegeven om bepaalde werkzaamheden uit te voeren op grond van Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem ⁽³⁾ en Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem ⁽⁴⁾. Op grond van dat kadermandaat heeft het Bureau de opdracht gekregen de TSI goederenwagens te herzien.
- (3) Op 25 maart 2013 heeft het Bureau een aanbeveling gepubliceerd betreffende aanpassingen aan de TSI voor goederenwagens (ERA/REC/01-2013/INT).

(4) Derhalve moet Verordening (EU) nr. 321/2013 van de Commissie van 13 maart 2013 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem „rollend materieel - goederenwagens” van het spoorwegsysteem in de Europese Unie ⁽⁵⁾ worden gewijzigd.

(5) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het overeenkomstig artikel 29, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG ingestelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EU) nr. 321/2013 wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 8, lid 4, wordt vervangen door:

„4. Na een overgangperiode van een jaar na de inwerkingtreding van deze verordening is voor nieuw geproduceerde interoperabiliteitsonderdelen van „sluitseinen” een EG-verklaring van conformiteit vereist.”.

2) De bijlage wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

*Artikel 2*Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 1 januari 2014.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 2 december 2013.

Voor de Commissie

De voorzitter

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 164 van 30.4.2004, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6.

⁽⁴⁾ PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1.

⁽⁵⁾ PB L 104 van 12.4.2013, blz. 1.

BIJLAGE

De bijlage bij Verordening (EU) nr. 321/2013 (TSI WAG) wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Punt 1.2 „Geografisch toepassingsgebied” wordt vervangen door:

„Het geografisch toepassingsgebied van deze TSI is het netwerk van het volledige spoorwegsysteem, bestaande uit:

 - het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem (TEN) als beschreven in bijlage I, deel 1.1 „NET” van Richtlijn 2008/57/EG,
 - het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem (TEN) als beschreven in bijlage I, deel 2.1 „NET” van Richtlijn 2008/57/EG,
 - andere delen van het volledige spoorwegnet, overeenkomstig de uitbreiding van het toepassingsgebied als omschreven in bijlage I, deel 4, van Richtlijn 2008/57/EG;

en met uitzondering van de gevallen als bedoeld in artikel 1, lid 3, van Richtlijn 2008/57/EG.”.
- 2) In punt 4.2.3.5.2 „Rijdynamicagedrag” wordt de vierde alinea vervangen door:

„Het rijdynamicagedrag mag worden beoordeeld op het niveau van het interoperabiliteitsonderdeel overeenkomstig punt 6.1.2.1. In dit geval is geen specifieke test of simulatie op het niveau van het subsysteem vereist.”.
- 3) In punt 4.2.3.6.1 „Constructieontwerp van draaistelframe” wordt de tweede alinea vervangen door:

„De integriteit van de constructie van een draaistelframe mag worden beoordeeld op het niveau van het interoperabiliteitsonderdeel overeenkomstig punt 6.1.2.1. In dit geval is geen specifieke test of simulatie op het niveau van het subsysteem vereist.”.
- 4) In punt 4.2.4.3.2.1 „Dienstrem”
 - a) wordt de tekst van de tweede alinea, tweede streepje, vervangen door:

„— UIC-fiche 544-1:2013”;
 - b) de tekst van de derde alinea wordt vervangen door:

„De berekening moet worden gevalideerd door het uitvoeren van proeven. De berekening van de remwerking overeenkomstig UIC 544-1 moet worden gevalideerd als beschreven in UIC 544-1:2013.”.
- 5) In punt 4.2.4.3.2.2 „Parkeerrem” wordt de tekst van de tweede alinea, derde streepje, vervangen door:

„— de minimumremwerking, bij windstilte, moet worden bepaald aan de hand van berekeningen als omschreven in het punt 6 van EN 14531-6:2009.”.
- 6) In punt 4.2.4.3.3 „Warmtecapaciteit” wordt de tweede alinea vervangen door:

„De warmtebelasting die de eenheid kan weerstaan zonder verlies van remwerking door thermische of mechanische effecten moet worden gedefinieerd en uitgedrukt in snelheid, aslast, helling en remafstand.”.
- 7) In punt 4.2.4.3.4 „Antiblokkeerinrichting” wordt de tekst van de vierde alinea vervangen door:

„De volgende typen eenheden moeten worden uitgerust met een antiblokkeerinrichting:

 - typen eenheden die zijn uitgerust met alle typen remblokken, behalve composiet remblokken, waarvan de maximale gemiddelde benutting van de adhesie hoger is dan 0,12,
 - typen eenheden die zijn uitgerust met uitsluitend schijfremmen en/of composiet remblokken waarvan de maximale benutting van de adhesie hoger is dan 0,11.”.
- 8) Punt 4.2.6.3 „Bevestigingsinrichtingen voor sluitseinen” wordt vervangen door:

„Op alle eenheden die zijn ontworpen om een sluitsein te ontvangen moet in elk van twee inrichtingen aan het eind van de eenheid een lamp of reflecterende plaat als beschreven in bijlage E worden geïnstalleerd op dezelfde hoogte boven het spoor en niet hoger dan 2 000 mm. De afmetingen van en tussenruimte tussen deze bevestigingsinrichtingen moeten overeenstemmen met de beschrijving in hoofdstuk 1 van het technisch document ERA/TD/2012-04/INT, versie 1.2 van 18 januari 2013, van het Bureau; zie de website van het Bureau (<http://www.era.europa.eu>).”.
- 9) In punt 4.3.3 „Interface met het subsysteem besturing en seingeving” wordt tabel 7 „Interface met het subsysteem „besturing en seingeving” vervangen door de volgende tabel:

Referentie in deze TSI	Referentie Besluit 2012/88/EU van de Commissie Bijlage A, tabel A2, index 77
4.2.3.3 a) Karakteristieken van rollend materieel dat compatibel is met treindetectiesystemen op met spoorstroomkringen.	— asafstanden (3.1.2.1, 3.1.2.4, 3.1.2.5 en 3.1.2.6), — asbelasting voertuig (3.1.7.1), — impedantie tussen wielen (3.1.9), — gebruik van composiet remblokken (3.1.6).
4.2.3.3 b) Karakteristieken van rollend materieel dat compatibel is met een treindetectiesysteem met assentellers	— asafstanden (3.1.2.1, 3.1.2.2, 3.1.2.5 en 3.1.2.6), — wielgeometrie (3.1.3.1 - 3.1.3.4), — ruimte tussen wielen zonder metaal/inductieve onderdelen (3.1.3.5), — wielmateriaal (3.1.3.6).
4.2.3.3 c) Karakteristieken van rollend materieel dat compatibel is met een treindetectiesysteem met lussen	— Metaalconstructie voertuig (3.1.7.2).

10) In punt 4.4 „Bedrijfsvoorschriften” wordt de derde alinea, eerste streepje, vervangen door:

„— een beschrijving van het bedrijf in normale toestand, met inbegrip van de operationele karakteristieken en beperkingen van de eenheid (zoals het voertuigomgrenzingsprofiel, de door de constructie bepaalde maximumsnelheid, de asbelasting, de remwerking, de compatibiliteit met treindetectiesystemen, de toegestane omgevingsomstandigheden);”.

11) In punt 4.7 „Gezondheids- en veiligheidsomstandigheden” wordt de eerste alinea vervangen door:

„De bepalingen inzake gezondheid en veiligheid van personeel die zijn vereist voor de exploitatie en het onderhoud van eenheden worden behandeld in de essentiële eisen 1.1.5, 1.3.1, 1.3.2, 2.5.1 en 2.6.1 van bijlage III bij Richtlijn 2008/57/EG.”.

12) Punt 4.8 „In het technisch dossier vast te leggen parameters” wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel wordt vervangen door:

„In het technisch dossier en het Europees register van goedgekeurde voertuigtypen vast te leggen parameters”;

b) de tekst van het 18e streepje wordt vervangen door:

„— thermische capaciteit van de remonderdelen, uitgedrukt in snelheid, aslast, helling en remafstand;”;

c) aan het einde wordt de volgende tweede alinea toegevoegd:

„De gegevens over rollend materieel die in het Europees register van goedgekeurde voertuigtypen (ERATV) moeten worden vermeld, zijn opgesomd in Uitvoeringsbesluit 2011/665/EU van de Commissie van 4 oktober 2011 inzake het Europees register van goedgekeurde spoorwegvoertuigtypen (*).

(*) PB L 264 van 8.10.2011, blz. 32.”.

13) In punt 6.1.2.1 „Loopwerk” wordt de eerste alinea vervangen door:

„Het aantonen van de conformiteit van het loopwerk wordt uiteengezet in hoofdstuk 2 van het technisch document ERA/TD/2013/01/INT, versie 1.0 van 11 februari 2013, van het Bureau; zie de website van het Bureau (<http://www.era.europa.eu>);”.

14) In punt 6.1.2.3 „Wiel” wordt de tekst onder b), tweede alinea vervangen door:

„Er moet een controleprocedure bestaan om te voorkomen dat defecten tijdens de productiefase de veiligheid negatief beïnvloeden vanwege veranderingen in de mechanische eigenschappen van de wielen. De treksterkte van het materiaal in het wiel, de hardheid van de wielvlens, de breuktaaiheid (alleen voor op het loopvlak remmende wielen), de schokbestendigheid, de eigenschappen van het materiaal en de mate van zuiverheid van het materiaal moeten worden gecontroleerd. In de controleprocedure moet voor elke te controleren eigenschap worden vermeld welke partijbemonstering is gebruikt.”.

15) De tekst van punt 6.1.2.4 „As” wordt vervangen door:

„In aanvulling op de bovenstaande eis inzake de montage, dient conformiteit met de eisen inzake de mechanische weerstands- en vermoeidheidskarakteristieken van de as te worden aangetoond op basis van de punten 4, 5 en 6 van EN 13103:2009 + A2:2012.

De beslissingscriteria voor de toegestane spanning zijn gegeven in punt 7 van EN13103:2009 + A2:2012. Er moet een controleprocedure bestaan om te voorkomen dat defecten tijdens de productiefase de veiligheid negatief beïnvloeden door veranderingen in de mechanische eigenschappen van de assen. De treksterkte van het materiaal in de as, de schokbestendigheid, de integriteit van het oppervlak, de eigenschappen van het materiaal en de mate van zuiverheid van het materiaal moeten worden gecontroleerd. In de controleprocedure moet voor elke te controleren eigenschap worden vermeld welke partijbemonstering is gebruikt.”.

- 16) In punt 6.2.2.3 „Rijdynamicagedrag” wordt de vierde alinea vervangen door:
- „Wanneer een proef op het spoor met een normale meetmethode is vereist, moet de eenheid worden getoetst aan de waarden in de punten 1.2 en 1.3 van het technisch document ERA/TD/2013/01/INT versie 1.0 van 11 februari 2013, dat op de website van het Bureau staat (<http://www.era.europa.eu>).”.
- 17) In punt 6.2.2.5 „Loopwerk voor handmatige omstelling van wielstellen” wordt de tekst onder „omstelling tussen spoorwijdten van 1 435 en 1 668 mm” vervangen door:
- „De technische oplossingen die worden beschreven in de volgende figuren van UIC-fiche 430-1:2012 worden geacht te voldoen aan de eisen van punt 4.2.3.6.7:
- voor aseenheden: de figuren 9 en 10 van bijlage B.4 en figuur 18 van bijlage H bij UIC-fiche 430-1:2012,
 - voor draaisteeleenheden: figuur 18 van bijlage H bij UIC-fiche 430-1:2012.”.
- 18) De titel van punt 6.3 wordt vervangen door „Subsysteem met componenten die overeenstemmen met interoperabiliteitsonderdelen waarvoor geen EG-verklaring beschikbaar is” en de eerste alinea wordt vervangen door:
- „Een aangemelde instantie mag een EG-keuringsverklaring afgeven voor een subsysteem, ook als voor één of meerdere componenten die overeenstemmen met interoperabiliteitsonderdelen die er deel van uitmaken geen EG-verklaring van conformiteit overeenkomstig deze TSI is afgegeven (niet-gecertificeerde interoperabiliteitsonderdelen), indien die onderdelen vóór de inwerkingtreding van deze TSI zijn vervaardigd en het type onderdeel:
- is gebruikt in een subsysteem dat reeds is goedgekeurd, en
 - vóór de inwerkingtreding van deze TSI in ten minste één lidstaat in dienst is genomen.”.
- 19) In punt 6.5 „Interoperabiliteitsonderdelen met een EG-verklaring van conformiteit” wordt de tekst onder b) als volgt vervangen:
- „Op grond van deze TSI blijven de EG-certificaten van overeenstemming, certificaten van EG-typeonderzoek en certificaten van EG-ontwerponderzoek van de volgende interoperabiliteitsonderdelen geldig tot hun vervaldag:
- wielstellen,
 - wiel,
 - as.”
- 20) Aanhangsel B „Specifieke procedures voor rijdynamica” wordt vervangen door:
- „Aanhangsel B*
- Niet gebruikt.”
- 21) Aanhangsel C „Aanvullende facultatieve voorschriften” wordt als volgt gewijzigd:
- a) de eerste alinea van punt 1 „Handmatig koppelingssysteem” wordt als volgt gewijzigd:
- i) het vijfde streepje wordt vervangen door:
- „— de vrije ruimte voor de trekhaak moet overeenkomen met het bepaalde in hoofdstuk 2 van het technisch document ERA/TD/2012-04/INT, versie 1.2 van 18 januari 2013 van het Bureau; zie de website van het Bureau (<http://www.era.europa.eu>);”;
- ii) het negende streepje wordt vervangen door:
- „— de ruimte voor rangeerpersoneel moet in overeenstemming zijn met het bepaalde in hoofdstuk 3 van technisch document ERA/TD/2012-04/INT, versie 1.2 van 18 januari 2013, van het Bureau; zie de website van het Bureau (<http://www.era.europa.eu>);”;
- b) punt 2 „UIC-voetsteunen en -handrails” wordt vervangen door:
- „De eenheid moet zijn uitgerust met voetsteunen en handrails overeenkomstig hoofdstuk 4 van het technisch document ERA/TD/2012-04/INT, versie 1,2 van 18 januari 2013 van het Bureau; zie de website van het Bureau (<http://www.era.europa.eu>);”;
- c) tabel C.3 „Minimumremwerking voor de remmodi G en P” wordt vervangen door:

Remmodus	Besturingsapparatuur	Type eenheid	Belastingstoestand	Eis voor rijsnelheid van 100 km/h		Eis voor rijsnelheid van 120 km/h	
				Maximumremweg	Minimumremweg	Maximumremweg	Minimumremweg
Remmodus „P”	Omstelling (°)	„S1” (°)	Leeg	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 65 \%$ $a_{\min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = 390 \text{ m}$, $\lambda_{\max} = 125 \%$, (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 %) (*) $a_{\max} = 1,08 \text{ m/s}^2$
			Tussen beladen en onbeladen	$S_{\max} = 810 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 55 \%$ $a_{\min} = 0,51 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = 390 \text{ m}$, $\lambda_{\max} = 125 \%$, $a_{\max} = 1,15 \text{ m/s}^2$		
			Beladen	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 65 \%$ $a_{\min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = \text{Max} [(S = 480 \text{ m}, \lambda_{\max} = 100 \%, a_{\max} = 0,91 \text{ m/s}^2) (S \text{ verkregen met een gemiddelde vertragskracht van } 16,5 \text{ kN per as})] (\ddagger)$.		
	Variabele belastingrelais (°)	„S2” (°)	Leeg	$S_{\max} = 480 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 100 \%$ (°) $a_{\min} = 0,91 \text{ m/s}^2$ (°)	$S_{\min} = 390 \text{ m}$ $\lambda_{\max} = 125 \%$, (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 %) (*) $a_{\max} = 1,08 \text{ m/s}^2$
			Beladen	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 65 \%$ $a_{\min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = \text{Max} [(S = 480 \text{ m}, \lambda_{\max} = 100 \%, a_{\max} = 0,91 \text{ m/s}^2) (S \text{ verkregen met een gemiddelde vertragskracht van } 16,5 \text{ kN per as})] (\ddagger)$.		
		„SS” (°) Beladen (18 t per as voor remblokken)			$S_{\max} (\S) = \text{Max} [S = 700 \text{ m}, \lambda_{\max} = 100 \%, a_{\max} = 0,88 \text{ m/s}^2] (S \text{ verkregen met een gemiddelde vertragskracht van } 16 \text{ kN per as}) (\ddagger)$		
„Remmodus „G”				Er moet geen afzonderlijke beoordeling van de remwerking van eenheden in positie G worden uitgevoerd. Het remgewicht van een eenheid in positie G is het resultaat van het remgewicht in positie P (zie UIC 544-1:2013).			

(*) Alleen voor lastdrukrem met twee fasen (omstellingsopdracht) en P10 (gietijzeren blokken met 10 % fosfor)- of LL-remblokken.

(°) „a” = $\frac{((\text{Snelheid (km/h)})/3,6)^2}{2 \times (S - ((Te) \times (\text{Snelheid (km/h)})/3,6))}$, met $Te = 2 \text{ sec}$. Berekening van de afstand overeenkomstig punt 5.11 van EN 14531-1:2005.

(°) Een eenheid „S1” is een eenheid met leeg/belasting installatie. De maximumbelasting per as is 22,5 t.

(°) Een eenheid „S2” is een eenheid met een variabele belastingrelais. De maximumbelasting per as is 22,5 t.

(°) Een eenheid „SS” moet worden uitgerust met een variabele belastingrelais. De maximumbelasting per as is 22,5 t.

- (⁵) De maximaal toegestane gemiddelde vertragingskracht (voor een rijsnelheid van 100 km/h) is $18 \times 0,91 = 16,5$ kN/as. Deze waarde is het resultaat van de maximaal toegestane remenergie-input op een wiel met een rem met dubbele blokken met een nominale nieuwe diameter van (920 mm-1 000 mm) tijdens het remmen (het remgewicht moet worden beperkt tot 18 ton/as).
- (⁶) De maximaal toegestane gemiddelde vertragingskracht (voor een rijsnelheid van 100 km/h) is $18 \times 0,91 = 16,5$ kN/as. Deze waarde is het resultaat van de maximaal toegestane remenergie-input op een wiel met een rem met dubbele blokken met een nominale nieuwe diameter van (920 mm-1 000 mm) tijdens het remmen (het remgewicht moet worden beperkt tot 18 ton/as). Doorgaans is een eenheid met $V_{\max} = 100$ km/h en uitgerust met een variabele relais ontworpen om $\lambda = 100\%$ tot 14,5 t/as te verkrijgen.
- (⁷) De maximaal toegestane gemiddelde vertragingskracht (voor een rijsnelheid van 120 km/h) is $18 \times 0,88 = 16$ kN/as. Deze waarde is het resultaat van de maximaal toegestane remenergie-input op een wiel met een rem met dubbele blokken met een nominale nieuwe diameter van (920 mm-1 000 mm) tijdens het remmen (het remgewicht moet worden beperkt tot 18 t/as). De massa/as is beperkt tot 20 t/as en de overeenkomstige λ is 90 %. Indien $\lambda > 100\%$ moet bedragen met een massa/as > 18 t, moet voor een ander type rem worden geopteerd.
- (⁸) λ mag niet hoger zijn dan 125 %, waarbij voor remmen alleen op wielen (remblokken) de maximaal toegestane vertragingskracht van 16 kN/as (voor een rijsnelheid van 120 km/h) in acht moet worden genomen.
- (⁹) Omstelling overeenkomstig EN 15624:2008 + A1:2010.
- (¹⁰) Variabele belastingrelais overeenkomstig EN 15611:2008 + A1:2010 in combinatie met een variabel lastafhankelijk ventiel overeenkomstig EN 15625:2008 + A1:2010."

- 22) Aanhangsel D „Normen of normatieve documenten waarnaar in deze TSI wordt verwezen” wordt als volgt gewijzigd:
- a) eerste tabel — de tekst „Inhoud van prEN 16235 opgenomen in aanhangsel B bij deze TSI” op de 17e rij van de kolom „verwijzing naar verplichte norm”, wordt vervangen door:
- „technisch document ERA/TD/2013/01/INT versie 1.0 van 11 februari 2013, van het Bureau, gepubliceerd op de website van het Bureau (<http://www.era.europa.eu>)”;
- b) eerste tabel — de tekst „Inhoud van prEN 16235 opgenomen in aanhangsel B bij deze TSI” op de 20e rij van de kolom „verwijzing naar verplichte norm”, wordt vervangen door:
- „technisch document ERA/TD/2013/01/INT versie 1.0 van 11 februari 2013 van het Bureau, gepubliceerd op de website van het Bureau (<http://www.era.europa.eu>)”;
- c) eerste tabel — de tekst „EN 13103:2009 + A1:2010” op de 28e rij van de kolom „verwijzing naar verplichte norm”, wordt vervangen door:
- „EN13103:2009 + A2:2012”;
- d) eerste tabel — de tekst „UIC 430-1:2006” op de 32e rij van de kolom „verwijzing naar verplichte norm”, wordt vervangen door:
- „UIC-fiche 430-1:2012”;
- e) eerste tabel — de tekst „UIC 544-1:2012” op de 35e rij van de kolom „verwijzing naar verplichte norm”, wordt vervangen door:
- „UIC-fiche 544-1:2013”;
- f) eerste tabel — de tekst „Technisch document ERA/TD/2012-04/INT, versie 1.0 van 4 juni 2012” op de laatste rij van de kolom „verwijzing naar verplichte norm”, wordt vervangen door:
- „technisch document ERA/TD/2012-04/INT versie 1.2 van 18 januari 2013, van het Bureau, gepubliceerd op de website van het Bureau (<http://www.era.europa.eu>)”;
- g) tweede tabel — de tekst „Technisch document ERA/TD/2012-04/INT, versie 1.0 van 4 juni 2012” op de vierde rij van de kolom „Norm-UIC-brochure”, wordt vervangen door:
- „technisch document ERA/TD/2012-04/INT versie 1.2 van 18 januari 2013, van het Bureau, gepubliceerd op de website van het Bureau (<http://www.era.europa.eu>)”;
- h) tweede tabel — de tekst „Technisch document ERA/TD/2012-04/INT, versie 1.0 van 4 juni 2012” op de zesde rij van de kolom „Norm/UIC-brochure”, wordt vervangen door:
- „technisch document ERA/TD/2012-04/INT versie 1.2 van 18 januari 2013, van het Bureau, gepubliceerd op de website van het Bureau (<http://www.era.europa.eu>)”.