

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1236/2013

z 2. decembra 2013

o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – nákladné vozne“ systému železníc v Európskej únii a o zmene nariadenia (EÚ) č. 321/2013

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (1), a najmä na jej článok 6 ods. 1,

keďže:

- (1) V článku 12 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra (2), sa vyžaduje, aby Európska železničná agentúra (ďalej len „agentúra“) zabezpečila prispôbenie technických špecifikácií interoperability (ďalej len „TSI“) technickému pokroku, trendom na trhu a sociálnym požiadavkám a aby navrhovala Komisii zmeny tých TSI, ktoré považuje za potrebné.
- (2) Komisia rozhodnutím K(2007) 3371 z 13. júla 2007 poskytla agentúre rámcový mandát na vykonávanie niektorých činností podľa smernice Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc (3) a podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy (4). V súlade s podmienkami rámcového mandátu bola agentúra požiadaná o revíziu TSI týkajúcich sa nákladných vozňov.
- (3) Agentúra vydala 25. marca 2013 odporúčanie na vykonanie zmien TSI týkajúcich sa nákladných vozňov (ERA/REC/01-2013/INT).

(4) Preto je nutné zmeniť nariadenie Komisie (EÚ) č. 321/2013 z 13. marca 2013 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – nákladné vozne“ systému železníc v Európskej únii (5).

(5) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného podľa článku 29 ods. 1 smernice 2008/57/ES,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (EÚ) č. 321/2013 sa mení takto:

1. V článku 8 sa odsek 4 nahrádza takto:

„4. Po skončení prechodného obdobia jedného roka od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia musia mať novovyrašané komponenty interoperability „koncové návěstidlá“ požadované vyhlásenie ES o zhode.“

2. Príloha sa mení v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Uplatňuje sa od 1. januára 2014.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 2. decembra 2013

Za Komisiu
predseda
José Manuel BARROSO

(1) Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

(2) Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.

(3) Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 6.

(4) Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1.

(5) Ú. v. EÚ L 104, 12.4.2013, s. 1.

PRÍLOHA

Príloha k nariadeniu (EÚ) č. 321/2013 (TSI WAG) sa mení takto:

1. Bod 1.2. Geografický rozsah pôsobnosti sa nahrádza takto:

„Geografický rozsah pôsobnosti tejto TSI je celý železničný systém, ktorý sa skladá:

- zo siete systému transeurópskych konvenčných železníc (TEN) uvedenej v oddiele 1.1. Sieť prílohy I k smernici 2008/57/ES,
- zo siete systému transeurópskych vysokorychlostných železníc (TEN) uvedenej v oddiele 2.1. Sieť prílohy I k smernici 2008/57/ES,
- z ostatných častí siete celého železničného systému na základe rozšírenia rozsahu pôsobnosti uvedeného v oddiele 4 prílohy I k smernici 2008/57/ES,

pričom prípady uvedené v článku 1 ods. 3 smernice 2008/57/ES sú vyňaté z geografického rozsahu pôsobnosti.“

2. V bode 4.2.3.5.2. Dynamické správanie pri jazde sa štvrtý odsek nahrádza takto:

„Dynamické správanie pri jazde sa môže posudzovať na úrovni komponentov interoperability v súlade s bodom 6.1.2.1. V tomto prípade sa nevyžaduje osobitná skúška ani simulácia na úrovni subsystému.“

3. V bode 4.2.3.6.1. Konštrukčné riešenie rámu podvozku sa druhý odsek nahrádza takto:

„Celistvosť konštrukcie rámu podvozku sa môže posudzovať na úrovni komponentov interoperability v súlade s bodom 6.1.2.1. V tomto prípade sa nevyžaduje osobitná skúška ani simulácia na úrovni subsystému.“

4. V bode 4.2.4.3.2.1. Prevádzková brzda:

a) v druhom odseku sa druhá zarážka nahrádza takto:

„— vyhláska UIC 544-1: 2013“;

b) tretí odsek sa nahrádza takto:

„Tento výpočet sa overuje skúškami. Výpočet brzdiaceho účinku v súlade s UIC 544-1 sa overuje podľa UIC 544-1:2013.“

5. V bode 4.2.4.3.2.2. Zaisťovacia brzda sa v druhom odseku tretia zarážka nahrádza takto:

„— minimálny účinok zaisťovacej brzdy pri bezvetrí sa stanoví výpočtom podľa bodu 6 normy EN 14531-6:2009.“

6. V bode 4.2.4.3.3. Tepelná zaťažiteľnosť sa druhý odsek nahrádza takto:

„Tepelné zaťaženie, ktoré je jednotka schopná uniesť bez výraznej straty brzdiaceho účinku z dôvodu tepelných alebo mechanických vplyvov, sa vymedzuje a vyjadruje vo vzťahu k rýchlosti, hmotnosti na nápravu, sklonu a brzdné dráhy.“

7. V bode 4.2.4.3.4. Protišmyková ochrana kolies (WSP) sa štvrtý odsek nahrádza takto:

„Tieto typy jednotiek musia byť vybavené WSP:

- typy jednotiek vybavené všetkými typmi brzdových klátikov okrem kompozitných brzdových klátikov, v prípade ktorých je maximálna hodnota stredného využitia adhézie vyššia ako 0,12,
- typy jednotiek vybavené iba kotúčovými brzdami a/alebo kompozitnými brzdovými klátikmi, v prípade ktorých je maximálna hodnota stredného využitia adhézie vyššia ako 0,11.“

8. Znenie bodu 4.2.6.3. Zariadenia na upevnenie koncového návěstidla sa nahrádza takto:

„Na všetkých jednotkách určených na upevnenie koncového návěstidla musia dve zariadenia na konci jednotky umožňovať inštaláciu dvoch svetidiel alebo dvoch odrazových dosiek podľa dodatku E v tej istej výške nad koľajou a nie vyššie ako 2 000 mm. Rozmery týchto zariadení na upevnenie a voľný priestor okolo nich musia spĺňať požiadavky kapitoly 1 technického dokumentu ERA (ERA/TD/2012-04/INT, verzia 1.2 z 18. 1. 2013) uverejneného na webovej stránke ERA (<http://www.era.europa.eu>).“

9. V bode 4.3.3. Rozhranie so subsystémom „riadenie-zabezpečenie a návestenie“ sa tabuľka 7 s názvom Rozhranie so subsystémom „riadenie-zabezpečenie a návestenie“ nahrádza takto:

„Odkaz v tejto TSI	Odkaz rozhodnutie Komisie 2012/88/EÚ príloha A, tabuľka A2, číslo 77
4.2.3.3 a) Vlastnosti železničných koľajových vozidiel zlučiteľné so systémom detekcie vlakov na základe koľajových obvodov	— vzdialenosti náprav (3.1.2.1, 3.1.2.4, 3.1.2.5 a 3.1.2.6), — hmotnosť na nápravu vozidla (3.1.7.1), — odpor medzi kolesami (3.1.9), — používanie kompozitných brzdových klátikov (3.1.6).
4.2.3.3 b) Vlastnosti železničných koľajových vozidiel zlučiteľné so systémom detekcie vlakov na základe počítadiel náprav	— vzdialenosti náprav (3.1.2.1, 3.1.2.2, 3.1.2.5 a 3.1.2.6), — geometria kolies (3.1.3.1 – 3.1.3.4), — priestor medzi kolesami bez kovových a indukčných komponentov (3.1.3.5), — materiál kolies (3.1.3.6).
4.2.3.3 c) Vlastnosti železničných koľajových vozidiel zlučiteľné so systémom detekcie vlakov na základe indukčného slučkového zariadenia	— kovová konštrukcia vozidla (3.1.7.2)“

10. V bode 4.4. Prevádzkové predpisy sa v treťom odseku prvá zarážka nahrádza takto:

„— opis prevádzky za bežných podmienok vrátane prevádzkových vlastností a obmedzení jednotky (napr. obrys vozidla, maximálna konštrukčná rýchlosť, hmotnosť na nápravu, brzdiaci účinok, zlučiteľnosť so systémami detekcie vlaku, povolené podmienky prostredia).“

11. V bode 4.7. Zdravotné a bezpečnostné podmienky sa prvý odsek nahrádza takto:

„Opatrenia týkajúce sa ochrany zdravia a bezpečnosti personálu potrebné na prevádzku a údržbu jednotiek sú zahrnuté v základných požiadavkách 1.1.5, 1.3.1, 1.3.2, 2.5.1 a 2.6.1 stanovených v prílohe III k smernici 2008/57/ES.“

12. Bod 4.8. Parametre zaznamenávané v technickej dokumentácii sa mení takto:

a) názov sa nahrádza takto:

„4.8 Parametre zaznamenávané v technickej dokumentácii a Európsky register povolených typov vozidiel“;

b) osemnásť zarážka sa nahrádza takto:

„— tepelné zaťaženie brzdových komponentov vyjadrené vo vzťahu k rýchlosti, hmotnosti na nápravu, sklonu a brzdnej dráhy.“;

c) na konci sa vkladá druhý odsek:

„Údaje o dráhových vozidlách povinne zaznamenávané do Európskeho registra povolených typov vozidiel (ERATV) sú stanovené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie 2011/665/EÚ zo 4. októbra 2011 o Európskom registri povolených typov vozidiel (*).“

(*) Ú. v. EÚ L 264, 8.10.2011, s. 32“

13. V bode 6.1.2.1. Pojazdový mechanizmus sa prvá veta nahrádza takto:

„Preukazovanie zhody pojazďového mechanizmu sa stanovuje v kapitole 2 technického dokumentu ERA/TD/2013/01/INT verzii 1.0 z 11. februára 2013 uverejneného na webovej stránke ERA (<http://www.era.europa.eu>).“

14. V bode 6.1.2.3. Kolesov sa v písmene b) druhý odsek nahrádza takto:

„Postup overovania musí byť zavedený s cieľom zabezpečiť vo fáze výroby, aby žiadne chyby nemali nepriaznivý vplyv na bezpečnosť z dôvodu zmien mechanických vlastností kolies. Musí sa overiť pevnosť v ťahu materiálu kolesa, tvrdosť venca kolesa, lomová pevnosť (iba v prípade kolesa s klátikovými brzdami), odolnosť proti nárazu, vlastnosti materiálu a čistota materiálu. Pri postupe overovania sa musí stanoviť séria vzoriek, ktorá sa použije na overenie každej vlastnosti.“

15. Znenie bodu 6.1.2.4. Náprava sa nahrádza takto:

„Popri uvedených požiadavkách na zostavovanie sa preukazovanie zhody mechanickej odolnosti a únavových vlastností nápravy opiera o body 4, 5 a 6 normy EN13103:2009 + A2:2012.“

Rozhodovacie kritériá prípustného napätia sú stanovené v článku 7 normy ENEN13103:2009 + A2:2012. Postup overovania musí byť zavedený s cieľom zabezpečiť vo fáze výroby, aby žiadne chyby nemali nepriaznivý vplyv na bezpečnosť z dôvodu zmien mechanických vlastností náprav. Musí sa overiť pevnosť v ťahu materiálu nápravy, odolnosť proti nárazu, celistvosť povrchu, vlastnosti materiálu a čistota materiálu. Pri postupe overovania sa musí stanoviť séria vzoriek, ktorá sa použije na overenie každej vlastnosti.“

16. V bode 6.2.2.3. Dynamické správanie pri jazde sa štvrtý odsek nahrádza takto:

„Ak sa vyžaduje skúšanie na trati bežnou metódou merania, jednotka sa hodnotí na základe hraničných hodnôt stanovených v oddieloch 1.2 a 1.3 technického dokumentu ERA/TD/2013/01/INT verzii 1.0 z 11. februára 2013 uverejneného na webovej stránke ERA (<http://www.era.europa.eu>).“

17. V bode 6.2.2.5. Pojazdový mechanizmus pre zmenu rozchodu výmenou dvojkolesí sa text odseku „Prestavovanie medzi rozchodom kolaje 1 435 mm a 1 668 mm“ nahrádza takto:

„Technické riešenia opísané v nasledujúcich obrázkoch vyhlášky UIC 430-1:2012 sa považujú za zhodné s požiadavkami bodu 4.2.3.6.7:

- pre jednotky s nápravami: obrázky 9 a 10 prílohy B.4 a obrázok 18 prílohy H k vyhláske UIC 430-1:2012,
- pre jednotky s podvozkami: obrázok 18 prílohy H k vyhláske UIC 430-1:2012.“

18. V bode 6.3 názov znie „Subsystem obsahujúci komponenty zodpovedajúce komponentom interoperability bez vyhlásenia ES“ a prvý odsek sa nahrádza takto:

„Notifikovaná osoba môže vydať osvedčenie ES o overení subsystemu aj v prípade, ak jeden alebo viac prvkov príslušných pre komponenty interoperability integrovaných do subsystemu nemá príslušné vyhlásenie ES o zhode v súlade s touto TSI (KI bez osvedčenia), ak bol komponent vyrobený pred nadobudnutím účinnosti tejto TSI a daný typ komponentu bol:

- použitý v subsysteme, ktorý už je schválený, a
- uvedený do prevádzky najmenej v jednom členskom štáte pred nadobudnutím účinnosti tejto TSI.“

19. V bode 6.5. Komponenty s vyhlásením ES o zhode sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) Osvedčenia ES o zhode, osvedčenia ES o typovej skúške a osvedčenia ES o preskúmaní návrhu pre nasledujúce komponenty interoperability zostávajú v platnosti podľa tejto TSI, a to po celý čas ich platnosti, ktorá je v týchto osvedčeniach uvedená:

- dvojkolesie,
- koleso,
- náprava.“

20. Dodatok B „Osobitné postupy pre dynamiku počas jazdy“ sa nahrádza takto:

„Dodatok B.

Nepoužíva sa.“

21. Dodatok C „Ďalšie voliteľné podmienky“ sa mení takto:

- a) Prvý odsek bodu 1. Manuálny spriahací systém sa mení takto:

- i) piata zarážka sa nahrádza takto:

„— Voľný priestor pre spriahadlový hák musí byť v súlade s kapitolou 2 technického dokumentu ERA/TD/2012-04/INT vo verzii 1.2 z 18. januára 2013 uverejneného na webovej stránke agentúry (<http://www.era.europa.eu>).“;

- ii) deviata zarážka sa nahrádza takto:

„— Priestor pre posunovačov musí byť v súlade s kapitolou 3 technického dokumentu ERA/TD/2012-04/INT vo verzii 1.2 z 18. januára 2013 uverejneného na webovej stránke agentúry (<http://www.era.europa.eu>).“;

- b) text bodu 2. Schody a držadlá UIC sa nahrádza takto:

„Jednotka musí byť vybavená schodmi a drždami v súlade s kapitolou 4 technického dokumentu ERA/TD/2012-04/INT vo verzii 1.2 z 18. januára 2013 uverejneného na webovej stránke agentúry (<http://www.era.europa.eu>).“;

- c) tabuľka C.3 s názvom Minimálny brzdiaci účinok v režimoch brzdzenia G a P sa nahrádza takto:

Režim brzdzenia	Ovládacie zariadenie	Typ jednotky	Stav naloženia	Požiadavky pri rýchlosti jazdy 100 km/h		Požiadavky pri rýchlosti jazdy 120 km/h	
				Maximálna brzdná dráha	Minimálna brzdná dráha	Maximálna brzdná dráha	Minimálna brzdná dráha
Režim brzdzenia P	Prestavovač ⁽⁹⁾	„S1“ ⁽²⁾	prázdny	$S_{max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 65 \%$ $a_{min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{min} = 390 \text{ m}$, $\lambda_{max} = 125 \%$, (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 %) (*) $a_{max} = 1,08 \text{ m/s}^2$
			polonaložený	$S_{max} = 810 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 55 \%$ $a_{min} = 0,51 \text{ m/s}^2$	$S_{min} = 390 \text{ m}$, $\lambda_{max} = 125 \%$, $a_{max} = 1,15 \text{ m/s}^2$		
			naložený	$S_{max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 65 \%$ $a_{min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{min} = \text{Max} [(S = 480 \text{ m}, \lambda_{max} = 100 \%, a_{max} = 0,91 \text{ m/s}^2) (S \text{ získaná pri strednej brzdnjej sile } 16,5 \text{ kN na nápravu})]^{(5)}$		
	Regulačný ventil priemerného ⁽¹⁰⁾ zaťaženia	„S2“ ⁽³⁾	prázdny	$S_{max} = 480 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 100 \%$ ⁽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 %) (*) $a_{max} = 1,08 \text{ m/s}^2$
			naložený	$S_{max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 65 \%$ $a_{min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{min} = \text{Max} [(S = 480 \text{ m}, \lambda_{max} = 100 \%, a_{max} = 0,91 \text{ m/s}^2) (S \text{ získaná pri strednej brzdnjej sile } 16,5 \text{ kN na nápravu})]^{(6)}$		
		„SS“ ⁽⁴⁾	naložený (18 t na nápravu pre brzdnové klátiky)			$S_{max}^{(8)} = \text{Max} [S = 700 \text{ m}, \lambda_{max} = 100 \%$ $a_{max} = 0,88 \text{ m/s}^2) (S \text{ získaná pri strednej brzdnjej sile } 16 \text{ kN na nápravu})]^{(7)}$	
Režim brzdzenia G				Brzdiaci účinok jednotiek v režime brzdzenia G sa nebude osobitne posudzovať. Brzdiaca hmotnosť jednotky v polohe G je výsledkom brzdiacej hmotnosti v polohe P (pozri UIC 544-1:2013)			

(*) Iba pre dvojstupňové brzdy z hľadiska zaťaženia (ovládanie prestavením) a P10 (brzdové klátiky z liatiny s 10 % fosforu) alebo brzdnové klátiky LL.

(1) „a“ = $\frac{((\text{rýchlosť} ((\text{km/h}))/3,6)^2)}{2 \times (S - (\text{Te}) \times (\text{rýchlosť} ((\text{km/h}))/3,6))}$, pričom Te = 2 sek. Výpočet vzdialenosti podľa normy EN 14531-1:2005 oddielu 5.11.

(2) „S1“ označuje jednotku s prestavovačom prázdny/naložený. Maximálna hmotnosť na nápravu je 22,5 t.

(3) „S2“ označuje jednotku s regulačným ventilom premenného zaťaženia. Maximálna hmotnosť na nápravu je 22,5 t.

(4) Jednotka „SS“ musí byť vybavená regulačným ventilom premenného zaťaženia. Maximálna hmotnosť na nápravu je 22,5 t.

- (⁵) Maximálna dovolená stredná brzdiaca sila (pri rýchlosti jazdy 100 km/h) je $18 \times 0,91 = 16,5$ kN/náprava. Táto hodnota sa získa z maximálneho povoleného príkonu brzdiacej energie počas brzdzenia kolesa dvojkĺatikovou brzdou s menovitým novým priemerom v rozpätí 920 – 1 000 mm (brzdiaca hmotnosť je obmedzená na 18 ton/náprava).
- (⁶) Maximálna dovolená stredná brzdiaca sila (pri rýchlosti jazdy 100 km/h) je $18 \times 0,91 = 16,5$ kN/náprava. Táto hodnota sa získa z maximálneho povoleného príkonu brzdiacej energie počas brzdzenia kolesa dvojkĺatikovou brzdou s menovitým novým priemerom v rozpätí 920 – 1 000 mm (brzdiaca hmotnosť je obmedzená na 18 ton/náprava). Zvyčajne sú jednotky s $V_{max} = 100$ km/h vybavené regulačným ventilom premenného zaťaženia projektované na hodnotu $\lambda = 100\%$ až do 14,5 t/náprava.
- (⁷) Maximálna dovolená stredná brzdiaca sila (pri rýchlosti jazdy 120 km/h) je $18 \times 0,88 = 16$ kN/náprava. Táto hodnota sa získa z maximálneho povoleného príkonu brzdiacej energie počas brzdzenia kolesa dvojkĺatikovou brzdou s menovitým novým priemerom v rozpätí 920 – 1 000 mm (brzdiaca hmotnosť je obmedzená na 18 ton). Hmotnosť na nápravu je obmedzená na 20 t/náprava a zodpovedajúca hodnota λ je 90 %. Ak sa vyžaduje, že hodnota $\lambda > 100\%$ s hmotnosťou na nápravu > 18 t, je potrebné použiť iný typ brzdy.
- (⁸) Hodnota λ nesmie prekročiť 125 %, pričom sa počíta iba s brzdením na kolesách (brzdové kĺatiky) a maximálnou dovolenou strednou brzdou silou 16 kN/náprava (pri rýchlosti jazdy 120 km/h).
- (⁹) Prestavenie v súlade s normou EN 15624:2008 + A1:2010.
- (¹⁰) Regulačný ventil premenného zaťaženia v súlade s normou EN 15611:2008 + A1:2010 v kombinácii s prístrojmi na snímanie premenného zaťaženia v súlade s normou EN 15625:2008 + A1:2010.

22. Dodatok D „Normy alebo normatívne dokumenty, na ktoré odkazuje táto TSI“ sa mení takto:

- a) Prvá tabuľka – text „Obsah prEN 16235 je uvedený v dodatku B tejto TSI“ v okienku v stĺpci „Odkazy na záväzné normy“ na 17. riadku sa nahrádza takto:
- „Technický dokument ERA/TD/2013/01/INT vo verzii 1.0 z 11. 2. 2013 uverejnený na webovej stránke agentúry (<http://www.era.europa.eu>).“
- b) Prvá tabuľka – text „Obsah prEN 16235 je uvedený v dodatku B tejto TSI“ v okienku v stĺpci „Odkazy na záväzné normy“ na 20. riadku sa nahrádza takto:
- „Technický dokument ERA/TD/2013/01/INT vo verzii 1.0 z 11. 2. 2013 uverejnený na webovej stránke agentúry (<http://www.era.europa.eu>).“
- c) Prvá tabuľka – text „EN 13103: 2009 + A1: 2010“ v okienku v stĺpci „Odkazy na záväzné normy“ na 28. riadku sa nahrádza takto:
- „EN 13103: 2009 + A2: 2012“.
- d) Prvá tabuľka – text „UIC 430-1:2006“ v okienku v stĺpci „Odkazy na záväzné normy“ na 32. riadku sa nahrádza takto:
- „Vyhláška UIC 430-1: 2012“.
- e) Prvá tabuľka – text „UIC 544-1:2012“ v okienku v stĺpci „Odkazy na záväzné normy“ na 35. riadku sa nahrádza takto:
- „UIC 544-1: 2013“.
- f) Prvá tabuľka – text „Technický dokument ERA/TD/2012-04/INT vo verzii 1.0 zo 4. 6. 2012“ v okienku v stĺpci „Odkazy na záväzné normy“ na poslednom riadku sa nahrádza takto:
- „Technický dokument ERA/TD/2012-04/INT vo verzii 1.2 z 18. 1. 2013 uverejnený na webovej stránke agentúry (<http://www.era.europa.eu>).“
- g) Druhá tabuľka – text „Technický dokument ERA/TD/2012-04/INT vo verzii 1.0 z 4. 6. 2012“ v okienku v stĺpci „Norma/vyhláška UIC“ na štvrtom riadku sa nahrádza takto:
- „Technický dokument ERA/TD/2012-04/INT vo verzii 1.2 z 18. 1. 2013 uverejnený na webovej stránke agentúry (<http://www.era.europa.eu>).“
- h) Druhá tabuľka – text „Technický dokument ERA/TD/2012-04/INT vo verzii 1.0 z 4. 6. 2012“ v okienku v stĺpci „Norma/vyhláška UIC“ na šiestom riadku sa nahrádza takto:
- „Technický dokument ERA/TD/2012-04/INT vo verzii 1.2 z 18. 1. 2013 uverejnený na webovej stránke agentúry (<http://www.era.europa.eu>).“