

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 1236/2013

z dnia 2 grudnia 2013 r.

dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” systemu kolei w Unii Europejskiej i zmieniające rozporządzenie (UE) nr 321/2013

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 6 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Artykuł 12 rozporządzenia (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającego Europejską Agencję Kolejową ⁽²⁾ wprowadza wymóg, zgodnie z którym Europejska Agencja Kolejowa (zwana dalej „Agencją”) zapewnia dostosowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności (zwanymi dalej „TSI”) do postępu technicznego, trendów rynkowych i wymagań społecznych, a także proponuje Komisji niezbędne jej zdaniem zmiany w TSI.
- (2) Decyzją C(2007) 3371 z dnia 13 lipca 2007 r. Komisja udzieliła Agencji mandatu ramowego w celu przeprowadzenia pewnych działań na mocy dyrektywy Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości ⁽³⁾ oraz dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ⁽⁴⁾. Zgodnie z warunkami wspomnianego mandatu ramowego Agencję poproszono o przeprowadzenie przeglądu TSI dotyczącej ruchu kolejowego.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 2 grudnia 2013 r.

- (3) W dniu 25 marca 2013 r. Agencja wydała zalecenie w sprawie zmian do TSI dotyczącej wagonów towarowych (ERA/REC/01-2013/INT).
- (4) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie Komisji (UE) nr 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor — wagony towarowe” systemu kolei w Unii Europejskiej ⁽⁵⁾.
- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 321/2013 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 8 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Po upływie okresu przejściowego wynoszącego jeden rok od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia nowo wyprodukowane składniki interoperacyjności »oznaczenia sygnałowe końca pociągu«, są objęte wymaganą deklaracją WE o zgodności.”;

- 2) w załączniku wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2014 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 6.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 110 z 20.4.2001, s. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 104 z 12.4.2013, s. 1.

ZAŁĄCZNIK

W załączniku do rozporządzenia (UE) nr 321/2013 (WAG TSI) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) pkt 1.2 „Zakres geograficzny” otrzymuje brzmienie:

„Zakres geograficzny niniejszej TSI obejmuje sieć całego systemu kolei, w której skład wchodzi:

- sieć transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (TEN) określona w pkt 1.1 »Sieć« załącznika I do dyrektywy 2008/57/WE,
- sieć transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (TEN) określona w pkt 2.1 »Sieć« załącznika I do dyrektywy 2008/57/WE,
- pozostałe części sieci całego systemu kolei, po rozszerzeniu zakresu, zgodnie z opisem zawartym w sekcji 4 załącznika I do dyrektywy 2008/57/WE,

nie obejmuje natomiast przypadków, o których mowa w art. 1 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE.”;

- 2) w pkt 4.2.3.5.2 „Zachowanie dynamiczne podczas jazdy” akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„Dopuszczalna jest ocena dynamicznego zachowania na poziomie składnika interoperacyjności zgodnie z ppkt 6.1.2.1. W takim przypadku nie jest wymagane specjalne badanie ani specjalna symulacja na poziomie podsystemu.”;

- 3) w pkt 4.2.3.6.1 „Projekt konstrukcyjny ramy wózka” akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Dopuszczalna jest ocena integralności konstrukcji ramy wózka na poziomie składnika interoperacyjności zgodnie z pkt 6.1.2.1. W takim przypadku nie jest wymagane specjalne badanie ani specjalna symulacja na poziomie podsystemu.”;

- 4) w pkt 4.2.4.3.2.1 „Hamulec służbowy”:

- a) akapit drugi tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„— broszura UIC 544-1: 2013 r.”;

- b) treść akapitu trzeciego otrzymuje brzmienie:

„Obliczenia potwierdza się za pomocą badań. Obliczenia skuteczności hamowania zgodnie z UIC 544-1 potwierdza się zgodnie z UIC 544-1:2013.”;

- 5) w pkt 4.2.4.3.2.2 „Hamulec postojowy” akapit drugi tiret trzecie otrzymuje brzmienie:

„— minimalną skuteczność hamulca postojowego, zakładając brak wiatru, ustala się za pomocą obliczeń określonych w pkt 6 normy EN 14531-6:2009.”;

- 6) w pkt 4.2.4.3.3 „Pojemność cieplna” akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Obciążenie cieplne, jakie jednostka jest w stanie wytrzymać bez utraty skuteczności hamowania z powodu skutków cieplnych lub mechanicznych, określa się i wyraża za pomocą prędkości, nacisku osi, nachylenia terenu i drogi hamowania.”;

- 7) w pkt 4.2.4.3.4 „Zabezpieczenia przed poślizgiem kół (WSP)” akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„WSP posiadają następujące typy jednostek:

- wyposażone w klocki hamulcowe wszelkiego typu, z wyjątkiem kompozytowych klocków hamulcowych, dla których maksymalne średnie wykorzystanie przyczepności jest większe niż 0,12,
- wyposażone tylko w hamulce tarczowe lub w kompozytowe klocki hamulcowe, dla których maksymalne średnie wykorzystanie przyczepności jest większe niż 0,11.”;

- 8) pkt 4.2.6.3 „Urządzenia mocujące oznaczeń sygnałowych końca pociągu” otrzymuje brzmienie:

„Na końcu wszystkich jednostek zaprojektowanych do odbierania sygnału o końcu pociągu znajdują się dwa urządzenia umożliwiające montaż dwóch świateł lub dwóch tablic odblaskowych, zgodnie z dodatkiem E, na tej samej wysokości nad torem wynoszącej nie więcej niż 2 000 mm. Wymiary takich urządzeń mocujących i odstęp między nimi są zgodne z opisem zawartym w rozdziale 1 dokumentu technicznego ERA ERA/TD/2012-04/INT wersja 1.2 z dnia 18.1.2013 opublikowanego na stronie internetowej ERA (<http://www.era.europa.eu>);”;

- 9) w pkt 4.3.3 „Interfejs z podsystemem »Sterowanie»” tabela 7 „Interfejs z podsystemem »Sterowanie»” otrzymuje brzmienie:

„Odniesienie w niniejszej TSI	Odniesienie decyzja Komisji 2012/88/UE załącznik A, tabela A2, indeks 77
4.2.3.3 a) Charakterystyki taboru zgodne z systemami detekcji pociągów w oparciu o obwody torowe	— odległość między osiami (3.1.2.1, 3.1.2.4, 3.1.2.5 i 3.1.2.6) — nacisk osi pojazdu (3.1.7.1) — impedancja między kołami (3.1.9) — stosowanie kompozytowych klocków hamulcowych (3.1.6)
4.2.3.3 b) Charakterystyki taboru zgodne z systemami detekcji pociągów na podstawie liczników osi	— odległość między osiami (3.1.2.1, 3.1.2.2, 3.1.2.5 i 3.1.2.6) — geometria kół (3.1.3.1–3.1.3.4) — przestrzeń bez elementów metalowych/indukcyjnych pomiędzy kołami (3.1.3.5) — materiał kół (3.1.3.6)
4.2.3.3 c) Charakterystyki taboru zgodne z systemami detekcji pociągów opartych na pętli indukcyjnej	— metalowa konstrukcja pojazdu (3.1.7.2)”

10) w pkt 4.4 „Zasady eksploatacji” akapit trzeci tiret pierwsze otrzymuje brzmienie:

„— opisu eksploatacji w trybie normalnym, w tym charakterystyki eksploatacyjnej oraz ograniczeń danej jednostki (np. skrajnia pojazdu, maksymalna prędkość eksploatacyjna, nacisk osi, skuteczność hamowania, zgodność z systemami detekcji pociągów, dozwolone warunki środowiskowe);”;

11) w pkt 4.7 „Warunki bezpieczeństwa i higieny pracy” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Przepisy dotyczące bezpieczeństwa i higieny pracy w zakresie eksploatacji i utrzymania jednostek są objęte zasadniczymi wymaganiami 1.1.5, 1.3.1, 1.3.2, 2.5.1 i 2.6.1 określonymi w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE.”;

12) w pkt 4.8 „Parametry do zapisu w dokumentacji technicznej” wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„4.8 Parametry do zapisu w dokumentacji technicznej i w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji”;

b) tiret osiemnaste otrzymuje brzmienie:

„— obciążenie cieplne składników układu hamulcowego w zależności od prędkości, nacisku osi, nachylenia terenu i drogi hamowania.”;

c) na końcu dodaje się drugi akapit w brzmieniu:

„Dane taboru, które muszą znajdować się w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji (ERATV), zostały określone w decyzji wykonawczej Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (*).”

(*) Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32.”;

13) w pkt 6.1.2.1 „Układ biegowy” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Wykazanie zgodności układu biegowego określono w rozdziale 2 dokumentu technicznego ERA ERA/TD/2013/01/INT wersja 1.0 z dnia 11.2.2013 opublikowanego na stronie internetowej ERA (<http://www.era.europa.eu>).”;

14) w pkt 6.1.2.3 „koło” lit. b) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Istnieje procedura weryfikacji w celu zagwarantowania na etapie produkcji, że żadne wady nie mogą obniżyć bezpieczeństwa z powodu zmiany charakterystyki mechanicznej kół. Sprawdza się wytrzymałość materiału kół na rozciąganie, twardość wieńca, odporność na kruche pękanie (tylko dla kół z hamowaniem na powierzchni toczonej), uderzalność, właściwości materiału i czystość materiału. Procedura weryfikacji obejmuje dane na temat liczności próbki dla każdego parametru, jaki ma być sprawdzany.”;

15) pkt 6.1.2.4 „Oś” otrzymuje brzmienie:

„Oprócz wymienionego wyżej wymagania dotyczącego montażu sposób wykazania zgodności w zakresie wytrzymałości mechanicznej oraz charakterystyki zmęczeniowej osi opiera się na pkt 4, 5 i 6 normy EN13103:2009 + A2:2012.

Kryteria decyzyjne dla dopuszczalnego naprężenia znajdują się w pkt 7 normy EN13103:2009 + A2:2012. Musi istnieć odpowiednia procedura weryfikacji w celu zagwarantowania na etapie produkcji, że żadne wady nie obniżą bezpieczeństwa z powodu zmiany charakterystyki mechanicznej osi. Sprawdza się wytrzymałość materiału osi na rozciąganie, udarność, integralność powierzchni, właściwości materiału i czystość materiału. Procedura weryfikacji obejmuje dane na temat liczności próbki dla każdego parametru, jaki ma być sprawdzany.”;

- 16) w pkt 6.2.2.3 „Zachowanie dynamiczne podczas jazdy” akapit czwarty otrzymuje brzmienie:
- „Jeżeli wymagane jest badanie torowe przy użyciu zwykłej metody pomiarowej, to jednostkę ocenia się pod kątem wartości granicznych określonych w pkt 1.2 i 1.3 dokumentu technicznego ERA ERA/TD/2013/01/INT wersja 1.0 z dnia 11.2.2013 opublikowanego na stronie internetowej ERA (<http://www.era.europa.eu>).”;
- 17) w pkt 6.2.2.5 „Urządzenia przestawcze do zestawów kołowych o zmiennym prześwicie” akapit „Przestawienie między szerokościami toru wynoszącymi 1 435 mm i 1 668 mm” otrzymuje brzmienie:
- „Rozwiązania techniczne opisane na następujących rysunkach z broszury UIC 430-1:2012 uznaje się za zgodne z wymogami z pkt 4.2.3.6.7:
- dla jednostek osiowych: rysunki 9 i 10 z załącznika B.4 oraz rysunek 18 z załącznika H do broszury UIC 430-1:2012,
 - dla jednostek wózkowych: rysunek 18 z załącznika H do broszury UIC 430-1:2012.”;
- 18) w pkt 6.3 tytuł otrzymuje brzmienie „Podsystem zawierający składniki odpowiadające składnikom interoperacyjności nieposiadające deklaracji WE”, a akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:
- „Jednostka notyfikowana może wydać świadectwo WE weryfikacji podsystemu, nawet jeżeli co najmniej jeden składnik odpowiadający składnikom interoperacyjności włączonym do podsystemu nie jest objęty odpowiednią deklaracją zgodności WE zgodnie z niniejszą TSI (niecertyfikowane składniki interoperacyjności), jeżeli składnik wyprodukowano przed wejściem w życie niniejszej TSI oraz typ tego składnika:
- był stosowany w już zatwierdzonym podsystemie, oraz
 - został dopuszczony do obrotu w co najmniej jednym państwie członkowskim przed wejściem w życie niniejszej TSI.”;
- 19) w pkt 6.5 „Składniki posiadające deklarację zgodności WE” lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) świadectwa zgodności WE, świadectwa badania typu WE i świadectwa badania projektu WE następujących składników interoperacyjności na podstawie niniejszej TSI pozostają ważne do czasu ich wygaśnięcia:
- zestaw kołowy,
 - koło,
 - oś.”;
- 20) dodatek B „Procedury szczególne dla dynamiki ruchu” otrzymuje brzmienie:
- „Dodatek B*
- Niestosowany.”
- 21) w dodatku C „Dodatkowe warunki nieobowiązkowe” wprowadza się następujące zmiany:
- a) w akapicie pierwszym pkt 1 „Układ sprzęgu ręcznego” wprowadza się następujące zmiany:
- (i) tiret piąte otrzymuje brzmienie:
- „— odległość haka ciągnącego jest zgodna z rozdziałem 2 dokumentu technicznego ERA ERA/TD/2012-04/INT wersja 1.2 z dnia 18.1.2013 opublikowanego na stronie internetowej Agencji (<http://www.era.europa.eu>).”;
- (ii) tiret dziewiąte otrzymuje brzmienie:
- „— przestrzeń dla pracowników wykonujących manewrowanie jest zgodna z rozdziałem 3 dokumentu technicznego ERA ERA/TD/2012-04/INT wersja 1.2 z dnia 18.1.2013 opublikowanego na stronie internetowej Agencji (<http://www.era.europa.eu>).”;
- b) pkt 2 „Stopnie i poręcze UIC” otrzymuje brzmienie:
- „Jednostka jest wyposażona w stopnie i poręcze zgodnie z rozdziałem 4 dokumentu technicznego ERA ERA/TD/2012-04/INT wersja 1.2 z dnia 18.1.2013 opublikowanego na stronie internetowej Agencji (<http://www.era.europa.eu>).”;
- c) tabela C.3 „Minimalna skuteczność hamowania dla trybów hamowania G i P” otrzymuje brzmienie:

Tryb hamowania	Sterowanie	Rodzaj jednostki	Stan załadowania	Wymóg dla prędkości jazdy 100 km/h		Wymóg dla prędkości jazdy 120 km/h	
				Najdłuższa droga hamowania	Najkrótsza droga hamowania	Najdłuższa droga hamowania	Najkrótsza droga hamowania
Tryb hamowania »P«	Przełączenie (°)	»S1« (°)	Próżny	$S_{max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 65 \%$ $a_{min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{min} = 390 \text{ m}$, $\lambda_{max} = 125 \%$, (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 %) (*), $a_{max} = 1,08 \text{ m/s}^2$
			Pośredni	$S_{max} = 810 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 55 \%$ $a_{min} = 0,51 \text{ m/s}^2$	$S_{min} = 390 \text{ m}$, $\lambda_{max} = 125 \%$, $a_{max} = 1,15 \text{ m/s}^2$		
			Załadowany	$S_{max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 65 \%$ $a_{min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{min} = \text{Max} [(S = 480 \text{ m}, \lambda_{max} = 100 \%, a_{max} = 0,91 \text{ m/s}^2) (S \text{ otrzymane ze średniej siły opóźniającej wynoszące } 16,5 \text{ kN na oś})]^{(5)}$		
	Przekładnik z ciągłą regulacją hamowności (10)	»SS«, »S2«	Próżny	$S_{max} = 480 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 100 \%$ (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 %) (*), $a_{max} = 1,08 \text{ m/s}^2$
			Załadowany	$S_{max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 65 \%$ $a_{min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{min} = \text{Max} [(S = 480 \text{ m}, \lambda_{max} = 100 \%, a_{max} = 0,91 \text{ m/s}^2) (S \text{ otrzymane ze średniej siły opóźniającej wynoszące } 16,5 \text{ kN na oś})]^{(6)}$		
		»S« (4)	Załadowany (18 t na osł dla klocków hamulcowych)			$S_{max}^{(8)} = \text{Max} [S = 700 \text{ m}, \lambda_{max} = 100 \%, a_{max} = 0,88 \text{ m/s}^2] (S \text{ otrzymane ze średniej siły opóźniającej wynoszącej } 16 \text{ kN na osł})^{(7)}$	
Tryb hamowania »G«				Nie ma oddzielnej oceny skuteczności hamowania jednostek w położeniu G. Masa hamowna jednostki w położeniu G jest wynikiem masy hamownej w położeniu P (zob. UIC 544-1:2013)			

(*) Tylko dla dwustopniowego hamulca ciężarowego (sterowanie przestawieniem) i P10 (wstawki żeliwne z zawartością 10 % fosforu) lub wstawek hamulca LL.

(1) »« = $\frac{((\text{prędkość} ((\text{km/h}))/3,6)^3)/(2 \times (S - ((\text{Te}) \times (\text{prędkość} ((\text{km/h}))/3,6))))}{2}$, gdzie $\text{Te} = 2 \text{ s}$. Obliczanie drogi zgodnie z pkt 5.11 normy EN 14531-1:2005.

(2) Jednostka »S1« to jednostka z urządzeniem przełączającym »próżne-załadowane«. Największy nacisk osi to 22,5 t.

(3) Jednostka »S2« to jednostka z przekładnikiem z ciągłą regulacją hamowności. Największy nacisk osi to 22,5 t.

(4) Jednostka »S« jest wyposażona w przekładnik z ciągłą regulacją hamowności. Największy nacisk osi to 22,5 t.

- (⁵) Największa dopuszczona średnia siła opóźnienia (dla prędkości jazdy 100 km/h) wynosi $18 \times 0,91 = 16,5$ kN/oś. Wartość ta została otrzymana z największej pobranej energii dozwolonej dla koła z zaciśniętym hamulcem, gdzie nominalna nowa średnica koła mieści się w zakresie [920 mm; 1 000 mm] w czasie hamowania (masa hamowna jest ograniczona do 18 ton/oś).
- (⁶) Największa dopuszczona średnia siła opóźnienia (dla prędkości jazdy 100 km/h) wynosi $18 \times 0,91 = 16,5$ kN/oś. Wartość ta została otrzymana z największej pobranej energii dozwolonej dla koła z zaciśniętym hamulcem, gdzie nominalna nowa średnica koła mieści się w zakresie [920 mm; 1 000 mm] w czasie hamowania (masa hamowna jest ograniczona do 18 ton/oś). Z reguły jednostka o $V_{max} = 100$ km/h i wyposażona w przekładnik z ciągłą regulacją hamowności jest zaprojektowana, aby osiągnąć $\lambda = 100$ % do 14,5 t na oś.
- (⁷) Największa dopuszczona średnia siła opóźnienia (dla prędkości jazdy 120 km/h) wynosi $18 \times 0,88 = 16$ kN/oś. Wartość tę otrzymuje się z największej pobranej energii hamowania dozwolonej dla koła z zaciśniętym hamulcem, gdzie nominalna nowa średnica koła mieści się w zakresie [920 mm; 1 000 mm] w czasie hamowania (masa hamowna jest ograniczona do 18 ton). Masa na oś jest ograniczona do 20 t/oś, a odpowiednie λ wynosi 90 %. Jeżeli jest wymagane, aby $\lambda > 100$ % dla masy na oś > 18 t, należy wówczas rozważyć inny rodzaj hamulca.
- (⁸) λ nie może przekraczać 125 %, w przypadku hamowania tylko na kołach (klocki hamulcowe), największa dopuszczona średnia siła opóźnienia wynosi 16 kN/oś (dla prędkości jazdy 120 km/h).
- (⁹) Przełączenie zgodnie z normą EN 15624:2008 + A1:2010.
- (¹⁰) Przekładnik z ciągłą regulacją hamowności zgodny z normą EN 15611:2008 + A1:2010 w połączeniu z zaworem wazącym zgodnym z normą EN 15625:2008 + A1:2010.;

22) w dodatku D „Normy lub dokumenty normatywne przywołane w niniejszej TSI” wprowadza się następujące zmiany:

- a) tekst w tabeli pierwszej — „Treść prEN 16235 jest zawarta w dodatku B do niniejszej TSI” w kolumnie „Numer obowiązkowej normy referencyjnej” w wierszu siedemnastym otrzymuje brzmienie:

„Dokument techniczny ERA ERA/TD/2013/01/INT wersja 1.0 z dnia 11.2.2013 opublikowany na stronie internetowej Agencji (<http://www.era.europa.eu>).”;

- b) tekst w tabeli pierwszej — „Treść prEN 16235 jest zawarta w dodatku B do niniejszej TSI” w kolumnie „Numer obowiązkowej normy referencyjnej” w wierszu dwudziestym otrzymuje brzmienie:

„Dokument techniczny ERA ERA/TD/2013/01/INT wersja 1.0 z dnia 11.2.2013 opublikowany na stronie internetowej Agencji (<http://www.era.europa.eu>).”;

- c) tekst w tabeli pierwszej „EN 13103: 2009 + A1: 2010” w kolumnie „Numer obowiązkowej normy referencyjnej” w wierszu dwudziestym ósmym otrzymuje brzmienie:

„EN13103:2009 + A2:2012”;

- d) tekst w tabeli pierwszej „UIC 430-1:2006” w kolumnie „Numer obowiązkowej normy referencyjnej” w wierszu trzydziestym drugim otrzymuje brzmienie:

„Broszura UIC 430-1: 2012 r.”;

- e) tekst w tabeli pierwszej „UIC 544-1:2012” w kolumnie „Numer obowiązkowej normy referencyjnej” w wierszu trzydziestym piątym otrzymuje brzmienie:

„UIC 544-1:2013.”;

- f) tekst w tabeli pierwszej „Dokument techniczny ERA ERA/TD/2012-04/INT wersja 1.0 z dnia 4.6.2012” w kolumnie „Odniesienie do normy referencyjnej” w wierszu ostatnim otrzymuje brzmienie:

„Dokument techniczny ERA ERA/TD/2012-04/INT wersja 1.2 z dnia 18.1.2013 opublikowany na stronie internetowej Agencji (<http://www.era.europa.eu>).”;

- g) tekst w tabeli drugiej „Dokument techniczny ERA ERA/TD/2012-04/INT wersja 1.0 z dnia 4.6.2012” w kolumnie „Norma/broszura UIC” w wierszu czwartym otrzymuje brzmienie:

„Dokument techniczny ERA ERA/TD/2012-04/INT wersja 1.2 z dnia 18.1.2013 opublikowany na stronie internetowej Agencji (<http://www.era.europa.eu>).”;

- h) tekst w tabeli drugiej „Dokument techniczny ERA ERA/TD/2012-04/INT wersja 1.0 z dnia 4.6.2012” w kolumnie „Norma/broszura UIC” w wierszu szóstym otrzymuje brzmienie:

„Dokument techniczny ERA ERA/TD/2012-04/INT wersja 1.2 z dnia 18.1.2013 opublikowany na stronie internetowej Agencji (<http://www.era.europa.eu>).”;