

## УРЕДБА КОМИСИЈЕ (ЕУ) број 1236/2013

од 2. децембра 2013. године

о техничкој спецификацији интероперабилности у вези са подсистемом „возна средства – теретна кола” железничког система у Европској унији и о измени Уредбе (ЕУ) број 321/2013

(Текст од значаја за ЕЕП)

ЕВРОПСКА КОМИСИЈА, имајући у виду Уговор о функционисању Европске уније,

имајући у виду Директиву 2008/57/ЕЗ Европског парламента и Савета од 17. јуна 2008. године о интероперабилности железничког система унутар Заједнице<sup>1</sup>, а нарочито члан 6. став 1. те директиве,

С обзиром на то да:

- (1) Члан 12. Уредбе (ЕЗ) број 881/2004 Европског парламента и Савета од 29. априла 2004. године о оснивању Европске железничке агенције<sup>2</sup> захтева да Европска железничка агенција (у даљем тексту: Агенција) обезбеди прилагођавање техничких спецификација интероперабилности (у даљем тексту: ТСИ) техничком напретку, тржишним кретањима и друштвеним захтевима и да предложи Комисији измене ТСИ које сматра неопходним.
- (2) Одлуком С(2007) 3371 од 13. јула 2007. године Комисија је дала оквирно задужење Агенцији да обави одређене активности у складу са Директивом Савета 96/48/ЕЗ од 23. јула 1996. године о интероперабилности трансевропског железничког система за велике брзине<sup>3</sup> и Директивом 2001/16/ЕЗ Европског парламента и Савета од 19. марта 2001. године о интероперабилности трансевропског конвенционалног железничког система<sup>4</sup> Према условима тог оквирног задужења од Агенције је затражено да ревидира ТСИ теретних вагона.
- (3) Агенција је 25. марта 2013. године издала препоруку за измене ТСИ теретних кола (*ERA/REC/01-2013/INT*).
- (4) Према томе, неопходно је да се измени Уредба Комисије (ЕУ) број 321/2013 од 13. марта 2013. године о техничким спецификацијама интероперабилности у вези са подсистемом „возна средства – теретна кола” железничког система у Европској унији<sup>5</sup>

---

СЛ L 191, 18.7.2008, стр. 1.

СЛ L 164, 30.4.2004, стр. 1.

СЛ L 235, 17.9.1996, стр. 6.

СЛ L 110, 20.4.2001, стр. 1.

СЛ L 104, 12.4.2013, стр. 1.

(5) Мере предвиђене овом уредбом су у складу са мишљењем Одбора основаног у складу са чланом 29. став 1. Директиве 2008/57/ЕЗ,

ДОНЕЛА ЈЕ ОВУ УРЕДБУ:

*Члан 1.*

Уредба (ЕУ) број 321/2013 мења се на следећи начин:

(1) Члан 8. став 4. замењује се следећим:

„4. Након прелазног периода од годину дана од ступања на снагу ове уредбе, новопроизведени чиниоци интероперабилности „завршни сигнали” морају бити обухваћени потребном ЕЗ декларацијом о усаглашености.”;

(2) Анекс се мења у складу са Анексом ове уредбе.

*Члан 2.*

Ова уредба ступа на снагу наредног дана од дана објављивања у *Службеном листу Европске уније*.

Примењује се од 1. јануара 2014. године.

Ова уредба је обавезујућа у целини и непосредно се примењује у свим државама чланицама.

Сачињено у Бриселу, 2. децембра 2013. године.

*За Комисију*

*Председник*

*Жозе Мануел БАРОЗО (Jose Manuel BARROSO)*

## АНЕКС

Анекс Уредбе (ЕУ) број 321/2013 (ТСИ теретних кола) мења се на следећи начин:

(1) текст тачке 1.2. „Географска област примене” замењује се следећим:

„Географска област примене ове ТСИ је мрежа целокупног железничког система, која се састоји од:

- трансевропске мреже конвенционалног железничког система (*TEN*), како је описано у Анексу I одељак 1.1. „Мрежа” Директиве 2008/57/ЕЗ,
- трансевропске мреже железничког система за велике брзине (*TEN*), како је описано у Анексу I одељак 2.1 „Мрежа” Директиве 2008/57/ЕЗ,
- осталих делова мреже целокупног железничког система, након проширења области примене, како је описано у Анексу I одељак 4. Директиве 2008/57/ЕЗ,

и искључује случајеве наведене у члану 1. став 3. Директиве 2008/57/ЕЗ.”;

(2) у тачки 4.2.3.5.2. „Динамичко понашање у вожњи”, четврти став се замењује следећим:

„Дозвољено је да се динамичко понашање у вожњи оцењује на нивоу чинилаца интероперабилности у складу са тачком 6.1.2.1. У том случају посебно испитивање или симулација на нивоу подсистема није потребна.”;

(3) у тачки 4.2.3.6.1. „Конструкција обртног постоља”, други став се замењује следећим:

„Дозвољено је да се целовитост оквира обртног постоља оцењује на нивоу чинилаца интероперабилности у складу са тачком 6.1.2.1. У том случају посебно испитивање или симулација на нивоу подсистема нису потребни.”;

(4) у тачки 4.2.4.3.2.1. „Радна кочница”:

а) текст другог става, друга алинеја замењује се следећим:

„— Упутство *UIC 544-1:2013*”;

б) текст трећег става замењује се следећим:

„Прорачун се потврђује испитивањима. Прорачун учинка кочнице у складу са *UIC 544-1* се потврђује на начин утврђен у *UIC 544-1:2013*”;

(5) у тачки 4.2.4.3.2.2. „Притврдна кочница”, други став, трећа алинеја замењује се следећим:

„—минималне перформансе притврдне кочнице, уз претпоставку да нема ветра, одређују се прорачунима дефинисаним у тачки 6. стандарда *EN 14531-6:2009*.”;

(6) у тачки 4.2.4.3.3. „Топлотни капацитет”, други став замењује се следећим:

„Топлотно оптерећење које јединица може да поднесе без икаквог губитка перформанси кочнице услед топлотних или механичких дејстава, дефинише се и изражава преко брзине, осовинског оптерећења, нагиба и зауставног пута.”;

(7) у тачки 4.2.4.3.4. „Заштита од проклизавања точка (*WSP*)”, текст четвртог става замењује се следећим:

„Следећи типови јединица су опремљени заштитом од проклизавања точка:

- типови јединица опремљених свим типовима кочних папуча, осим кочних папуча од композитног материјала, за које је максимално средње искоришћење адхезије веће од 0,12,
- типови јединица опремљених само диск кочницама и/или кочним папучама од композитног материјала, за које је максимално средње искоришћење адхезије веће од 0,11.”;

(8) текст тачке 4.2.6.3. „Носачи за завршне сигнале” замењује се следећим:

„На свим јединицама пројектованим за постављање завршних сигнала, предвиђена су два уређаја на крају јединице за постављање две светиљке или две рефлектујуће плоче, како је утврђено у Додатку Д, на истој висини изнад шине, а највише до 2000 mm. Димензије и размак између ових прикључних уређаја морају бити као што је описано у поглављу 1. Техничког документа Европске железничке агенције *ERA/TD/2012-04/INT*, верзија 1.2. од 18. јануара 2013. године, објављеног на веб сајту Агенције (<http://www.era.europa.eu>).”;

(9) у тачки 4.3.3. „Интерфејс са подсистемом контрола, управљање и сигнализација” Табеле 7. „Интерфејс са подсистемом контрола, управљање и сигнализација” замењује се следећим:

Упућивање у овој ТСИ	Упућивање на Одлуку 2012/88/ЕУ, Анекс А, Табела А2, индекс 77
----------------------	---

Упућивање у овој ТСИ	Упућивање на Одлуку 2012/88/ЕУ, Анекс А, Табела А2, индекс 77
4.2.3.3 а) Карактеристике возног средства компатибилне са системом детекције воза који се заснива на шинским струјним колима	<ul style="list-style-type: none"> <li>— размак између осовина (3.1.2.1, 3.1.2.4, 3.1.2.5. и 3.1.2.6),</li> <li>— осовинско оптерећење возила (3.1.7.1),</li> <li>— импеданса између тачкова (3.1.9),</li> <li>— употреба кочних папуча од композитног материјала (3.1.6).</li> </ul>
4.2.3.3.б) Карактеристике возног средства компатибилне са системом детекције воза који се заснива на бројачима осовина	<ul style="list-style-type: none"> <li>— размак између осовина (3.1.2.1, 3.1.2.2, 3.1.2.5. и 3.1.2.6),</li> <li>— геометрија тачка (3.1.3.1–3.1.3.4),</li> <li>— простор између тачкова без метала / индуктивних компоненти (3.1.3.5)</li> <li>— материјал тачка (3.1.3.6).</li> </ul>
4.2.3.3.в) Карактеристике возног средства компатибилне са системом детекције воза заснованог на опреми са системом затворене петље	— метална конструкција возила (3.1.7.2).

(10) у тачки 4.4. „Начин експлоатације”, трећи став, прва алинеја замењује се следећим:

„—опис начина експлоатације у редовним условима, укључујући експлоатационе карактеристике и ограничења јединице (нпр. габарит возила, максимална пројектована брзина, осовинско оптерећење, перформанса кочнице, компатибилност са системима за детекцију воза, дозвољени услови животне средине).”;

(11) у тачки 4.7. „Услови за заштиту здравља и безбедности особља”, први став замењује се следећим:

„Одредбе о условима за заштиту здравља и безбедности особља које ради извршне послове и послове на одржавању јединица обухваћене су основним захтевима из тачака 1.1.5, 1.3.1, 1.3.2, 2.5.1. и 2.6.1. утврђеним у Анексу III Директиве 2008/57/ЕЗ.”;

(12) тачка 4.8. „Параметри који се записују у техничкој документацији” мења се на следећи начин:

а) наслов се замењује следећим:

„4.8. Параметри који се записују у техничкој документацији и Европском регистру одобренних типова возила”;

б) текст осамнаесте алинеје замењује се следећим:

„—Топотно оптерећење компоненти кочнице изражено преко брзине, осовинског оптерећења, нагиба и зауставног пута”

в) на крају се додаје следећи други став:

„Подаци о возним средствима који се морају записати у „Европском регистру одобрених типова возила (ERATV)” утврђени су у Спроведбеној одлуци Комисије 2011/665/ЕУ од 4. октобра 2011. године о Европском регистру одобрених типова железничких возила (\*).

(\* ) СЛ L 264, 8.10.2011, стр. 32.”;

(13) у тачки 6.1.2.1. „Трчећи склоп”, први став замењује се следећим:

„Доказивање усаглашености трчећег склопа утврђено је у поглављу 2. Техничког документа Европске железничке агенције *ERA/TD/2013/01/INT*, верзија 1.0. од 11. фебруара 2013. године, објављеног на веб сајту Европске железничке агенције (<http://www.era.europa.eu>)”;

(14) у тачки 6.1.2.3. „Точак”, текст у алинеји б), други став замењује се следећим:

„Поступак верификације постоји да би се обезбедило да у производној фази никакви дефекти настали услед било које промене механичких карактеристика тачкова не могу негативно да утичу на безбедност. Верификују се затезна чврстоћа материјала у точку, тврдоћа обруча точка, жилавост (само за тачкове са кочном папучом), отпор лому материјала који је изазван ударном силом, карактеристике материјала и чистоћа материјала. Поступак верификације прецизира узорковање серија употребљених за сваку карактеристику која се верификује.”;

(15) текст тачке 6.1.2.4. „Осовина” замењује се следећим:

„Поред горенаведеног захтева за склоп, доказивање усаглашености карактеристика механичке чврстоће и карактеристика замора материјала осовине заснива се на тачкама 4, 5. и 6. стандарда *EN 13103:2009 + A2:2012*.

Критеријуми одлучивања за дозвољено напрезање прецизирани су у тачки 7. стандарда *EN 13103:2009 + A2:2012*. Поступак верификације постоји да би се обезбедило да у производној фази никакви дефекти настали услед било које промене механичких карактеристика осовина не могу негативно да утичу на безбедност. Верификују се затезна чврстоћа материјала у осовини, отпор лому материјала који је изазван ударном силом, целовитост површине, карактеристике материјала и

чистоћа материјала. Поступак верификације прецизира узорковање серија употребљених за сваку карактеристику која се верификује.”;

- (16) у тачки 6.2.2.3. „Динамичко понашање у возњи”, четврти став замењује се следећим:

„Када се захтева испитивање на колосеку нормалном мерном методом, јединица се оцењује у односу на граничне вредности утврђене у одељцима 1.2 и 1.3 Техничког документа Европске железничке агенције *ERA/TD/2013/01/INT*, верзија 1.0. од 11. фебруара 2013. године, објављеног на веб сајту Европске железничке агенције (<http://www.era.europa.eu>)”;

- (17) у тачки 6.2.2.5. „Трчећи склоп са могућношћу ручне замене осовинских склопова”, текст става „Пребацавање са ширине колосека од 1435 mm на ширину колосека од 1668 mm” замењује се следећим:

„Техничка решења описана на следећим сликама у упутству *UIC 430-1:2012* сматрају се усаглашеним са захтевима из тачке 4.2.3.6.7:

— за осовинске јединице: Сlike 9. и 10. Анекса Б.4. и слика 18. Анекса Ж упутства *UIC 430-1:2012*,

— за јединице обртних постоља: Слика 18. Анекса Ж упутства *UIC 430-1:2012*.”;

- (18) у тачки 6.3. наслов гласи „Подсистем који садржи компоненте које одговарају чиниоцима интероперабилности без ЕЗ декларације”, а први став се замењује следећим:

„Пријављено тело може да изда ЕЗ сертификат о верификацији подсистема, чак и када једна или више компоненти, које одговарају чиниоцима интероперабилности уграђеним у подсистем, нису обухваћене одговарајућом ЕЗ декларацијом о усаглашености у складу са овом ТСИ (несертификовани чиниоци интероперабилности), ако је чинилац произведен пре ступања на снагу ове ТСИ, а тип чиниоца је био:

— коришћен у већ одобреном подсистему, и

— стављен је у употребу у најмање једној држави чланици пре ступања на снагу ове ТСИ.”;

- 19 у тачки 6.5. „Чиниоци са ЕЗ декларацијом о усаглашености”, алинеја б) замењује се следећим:

„(б) ЕЗ сертификати о усаглашености, ЕЗ сертификати о испитивању типа и ЕЗ сертификати о испитивању пројекта за следеће чиниоце

интероперабилности важе и даље према овој ТСИ до истека њиховог важења:

— Осовински склоп;

— Точак;

— Осовину.”;

- (20) Додатак Б „Посебни поступци за динамику вожње” замењује се следећим:

„Додатак Б

*Не користи се.*”

- (21) Додатак В „Додатни услови чије испуњавање није обавезно ” мења се на следећи начин:

- а) први став тачке „1. Ручни систем квачења” мења се на следећи начин:

- (i) пета алинеја замењује се следећим:

„—Простор за куку за вучу мора бити у складу са поглављем 2. Техничког документа Европске железничке агенције *ERA/TD/2012-04/INT*, верзија 1.2. од 18. јануара 2013. године, објављеног на веб сајту Агенције (<http://www.era.europa.eu>).”;

- (ii) девета алинеја замењује се следећим:

„—Простор за рад маневарског особља мора бити у складу са поглављем 3. Техничког документа Европске железничке агенције *ERA/TD/2012-04/INT*, верзија 1.2. од 18. јануара 2013. године, објављеног на веб сајту Агенције (<http://www.era.europa.eu>).”;

- б) текст тачке „2. *UIC* степенице и рукохвати” замењује се следећим:

„Јединица јеопремљена степеницама и рукохватима у складу са поглављем 4. Техничког документа Европске железничке агенције *ERA/TD/2012-04/INT*, верзија 1.2. од 18. јануара 2012. године, објављеног на веб сајту Агенције (<http://www.era.europa.eu>).”;

- в) Табела В.3. „Минималне перформансе кочења за кочионе режиме *G* и *P*” замењује се следећим:



Кочиони режим	Управљачк врста	Статус оптерећења	Захтев за брзину вожње од 100 km/h		Захтев за брзину вожње од 120 km/h	
			Максимални зауставни пут	Минимални зауставни пут	Максимални зауставни пут	Минимални зауставни пут
Кочиони режим „P”	Пребацивање <sup>(9)</sup>	Празно	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 65\%$ $a_{\min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = 390 \text{ m}$ , $\lambda_{\max} = 125\%$ , (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%) (*) $a_{\max} = 1,08 \text{ m/s}^2$
		Средње	$S_{\max} = 810 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 55\%$ $a_{\min} = 0,51 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = 390 \text{ m}$ , $\lambda_{\max} = 125\%$ , $a_{\max} = 1,15 \text{ m/s}^2$		
		Товарено	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 65\%$ $a_{\min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = \text{Max} [(S = 480 \text{ m}, \lambda_{\max} = 100\%, a_{\max} = 0,91 \text{ m/s}^2), (S \text{ добијено средњом силом успоравања од } 16,5 \text{ kN по осовини})]^{(5)}$		
	Реле променљивог оптерећења <sup>(10)</sup>	Празно	$S_{\max} = 480 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 100\%$ <sup>(1)</sup> $a_{\min} = 0,91 \text{ m/s}^2$ <sup>(1)</sup>	$S_{\min} = 390 \text{ m}$ , $\lambda_{\max} = 125\%$ , (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%) (*) $a_{\max} = 1,08 \text{ m/s}^2$
		Товарено	$S_{\max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{\min} = 65\%$ $a_{\min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{\min} = \text{Max} [(S = 480 \text{ m}, \lambda_{\max} = 100\%, a_{\max} = 0,91 \text{ m/s}^2), (S \text{ добијено средњом силом успоравања од } 16,5 \text{ kN по осовини})]^{(6)}$		
		Под оптерећењем (18 t по осовини за			$S_{\min}^{(8)} = \text{Max} [(S = 700 \text{ m}, \lambda_{\max} = 100\% a_{\max} = 0,88 \text{ m/s}^2) (S \text{ добијено средњом силом успоравања од } 16 \text{ kN по осовини})]^{(7)}$	
Кочиони режим „G”			Нема посебне оцене перформанси кочења јединица у положају G. Кочна маса јединице у положају G је резултат кочне масе у положају P (види UIC 544-1:2013)			

(\*) Само за кочице са двофазним оптерећењем (наредба пребацивања) и P10 (папуче од ливеног гвожђа са 10% фосфора) или LL кочне папуче

(1) „a” =  $\frac{((\text{брзина (km/h)/3,6})^2)/(2 \times (S - ((T_e) \times (\text{брзина (km/h)/3,6)})))}{T_e}$ , при чему је  $T_e = 2 \text{ s}$ . Израчунавање кочионог пута у складу са одељком 5.11 стандарда EN 14531-1-2005

(2) Јединица „S1” је јединица са уређајем за пребацивање празно/товарено. Максимално оптерећење по осовини је 22,5 t.

(3) Јединица „S2” је јединица са релеом променљивог оптерећења. Максимално оптерећење по осовини је 22,5 t.

(4) Јединица „SS” је јединица опремљена релеом променљивог оптерећења. Максимално оптерећење по осовини је 22,5 t.

(5) Дозвољена је максимална средња сила успоравања (за брзину вожње од 100 km/h) од  $18 \times 0,91 = 16,5 \text{ kN/по осовини}$ . Ова вредност произлази из максималне улазне енергије кочења, дозвољене

на точку закоченом кочницом номиналног новог пречника у опсегу од [920 mm; 1000 mm] током кочења (кочна маса јеограничена на 18 тона/по осовини).

- (<sup>6</sup>) Дозвољена је максимална средња сила успоравања (за брзину вожње од 100 km/h) од  $18 \times 0,91 = 16,5$  kN/по осовини. Ова вредност произлази из максималне улазне енергије кочења, дозвољене на точку закоченом кочницом номиналног новог пречника у опсегу од [920 mm; 1000 mm] током кочења (кочна маса јеограничена на 18 тона/по осовини). Обично је јединица са  $V_{max} = 100$  km/h и опремљена променљивим релеом пројектована да постиже  $\lambda = 100$  % до 14,5 t/по осовини.
- (<sup>7</sup>) Дозвољена је максимална средња сила успоравања (за брзину вожње од 120 km/h) од  $18 \times 0,88 = 16$  kN/по осовини. Ова вредност произлази из максималне улазне енергије кочења, дозвољене на точку закоченом кочницом номиналног новог пречника у опсегу од [920 mm; 1000 mm] током кочења (кочна маса јеограничена на 18 тона). Однос маса/осовина ограничен је на 20 t/по осовини, а одговарајуће  $\lambda$  је 90%. Ако се захтева  $\lambda > 100\%$  са односом маса/осовина  $> 18$  t, тада је неопходно узети у разматрање другу врсту кочнице.
- (<sup>8</sup>)  $\lambda$  не сме да прекорачи 125%, с обзиром на кочење само на точковима (кочне папуче), а дозвољена је максимална средња сила успоравања од 16 kN/по осовини (за брзину вожње од 120 km/h).
- (<sup>9</sup>) Промена у складу са стандардом *EN 15624:2008 + A1:2010*
- (<sup>10</sup>) Релеј променљивог оптерећења у складу са стандардом *EN 15611:2008 + A1:2010* у комбинацији са сензором променљивог оптерећења у складу са стандардом *EN 15625:2008 + A1:2010*.”;
- 

(22) Додатак Г „Стандарди или нормативни документи наведени у овој ТСИ” мења се на следећи начин:

- а) Прва табела – текст „Садржај стандарда *prEN 16235* укључен у Додатак Б ове ТСИ” у делу колоне „Упућивање на обавезне стандарде”, седамнаести ред замењује се следећим:

„Технички документ Европске железничке агенције *ERA/TD/2013/01/INT*, верзија 1.0. од 11. фебруара 2013. године, објављен на веб сајту Агенције (<http://www.era.europa.eu>).”;

- б) Прва табела – текст „Садржај стандарда *prEN 16235* укључен у Додатак Б ове ТСИ” у делу колоне „Упућивање на обавезне стандарде”, двадесети ред, замењује се следећим:

„Технички документ Европске железничке агенције *ERA/TD/2013/01/INT*, верзија 1.0. од 11. фебруара 2013. године, објављен на веб сајту Агенције (<http://www.era.europa.eu>).”;

- в) Прва табела – текст „Стандард *EN 13103:2009 + A1:2010* ” у делу колоне „Упућивање на обавезне стандарде”, двадесет осми ред, замењује се следећим:

„*EN13103:2009 + A2:2012*”;

г) Прва табела – текст „*UIC 430-1:2006*” у делу колоне „Упућивање на обавезне стандарде”, тридесет други ред, замењује се следећим:

„Упутство *UIC 430-1:2012*”;

д) Прва табела – текст „*UIC 544-1:2012*” у делу колоне „Упућивање на обавезне стандарде”, тридесет пети ред, замењује се следећим:

„*UIC 544-1:2013*”;

ђ) Прва табела – текст „Технички документ Европске железничке агенције *ERA/TD/2012-04/INT*, верзија 1.0. од 4. јуна 2012. године” у делу колоне „Упућивање на обавезне стандарде”, последњи ред, замењује се следећим:

„Технички документ Европске железничке агенције *ERA/TD/2012-04/INT*, верзија 1.2. од 18. јануара 2013. године, објављен на веб сајту Агенције (<http://www.era.europa.eu>)”;

е) Друга табела – текст „Технички документ Европске железничке агенције *ERA/TD/2012-04/INT*, верзија 1.0. од 4. јуна 2012. године” у делу колоне „Упућивање на обавезне стандарде”, четврти ред, замењује се следећим:

„Технички документ Европске железничке агенције *ERA/TD/2012-04/INT*, верзија 1.2. од 18. јануара 2013. године, објављен на веб сајту Агенције (<http://www.era.europa.eu>)”;

ж) Друга табела – текст „Технички документ Европске железничке агенције *ERA/TD/2012-04/INT*, верзија 1.0. од 4. јуна 2012. године” у делу колоне „Упућивање на обавезне стандарде/упутство *UIC*”, шести ред, замењује се следећим:

„Технички документ Европске железничке агенције *ERA/TD/2012-04/INT*, верзија 1.2. од 18. јануара 2013. године, објављен на веб сајту Агенције (<http://www.era.europa.eu>)”.