

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 23. července 2012,

kterým se mění rozhodnutí 2006/679/ES a 2006/860/ES o technických specifikacích pro interoperabilitu

(oznámeno pod číslem C(2012) 4984)

(Text s významem pro EHP)

(2012/463/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství⁽¹⁾, a zejména na čl. 6 odst. 1 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Článek 12 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře)⁽²⁾ požaduje, aby Evropská agentura pro železnice (dále jen „agentura“) zajišťovala přizpůsobování technických specifikací pro interoperabilitu (dále jen „TSI“) technickému pokroku, vývoji trhu a sociálním požadavkům a navrhovala Komisi změny TSI, které považuje za nezbytné.

(2) Rozhodnutím K(2007) 3371 ze dne 13. července 2007 Komise dala agentuře rámcový mandát k provádění určitých činností na základě směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému⁽³⁾ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému⁽⁴⁾. Na základě podmínek tohoto rámcového pověření byla agentura požádána o provedení revize TSI týkajících se vysokorychlostních kolejových vozidel, nákladních vozů, lokomotiv a kolejových vozidel pro osobní dopravu, hluku, infrastruktury, energie, řízení a zabezpečení, provozu a řízení dopravy, telematických aplikací pro nákladní a osobní dopravu, bezpečnosti v železničních tunelech a dostupnosti pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

(3) Dne 31. března 2011 agentura vydala doporučení ke specifikaci registru infrastruktury, postupu prokázání úrovně shody se základními parametry TSI pro stávající tratě a následné změny TSI (ERA/REC/04-2011/INT).

(4) Dne 9. června 2011 vydal výbor zřízený v souladu s čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES kladné stanovisko

k předloze prováděcího rozhodnutí Komise o evropském registru povolených typů železničních vozidel a k předloze prováděcího rozhodnutí Komise o společných specifikacích registru železniční infrastruktury. Pro zajištění celkového souladu po přijetí těchto dvou aktů Komise vycházejících z výše uvedených předloh, jmenovitě prováděcího rozhodnutí Komise 2011/633/EU ze dne 15. září 2011 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury⁽⁵⁾ a prováděcího rozhodnutí Komise 2011/665/EU ze dne 4. října 2011 o evropském registru povolených typů železničních vozidel⁽⁶⁾, je nutno aktualizovat příslušné TSI.

(5) Z praktických důvodů je pro provedení konkrétních oprav a aktualizací právních textů výhodnější změnit řadu TSI jediným rozhodnutím Komise. Tyto opravy a aktualizace nevycházejí z celkové revize TSI nebo z rozšíření jejich geografické působnosti.

(6) Je proto nezbytné změnit tato rozhodnutí:

— rozhodnutí Komise 2006/679/ES ze dne 28. března 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému⁽⁷⁾ a

— rozhodnutí Komise 2006/860/ES ze dne 7 listopadu 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „řízení a zabezpečení“ transevropského vysokorychlostního železničního systému, kterým se mění příloha A rozhodnutí 2006/679/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „řízení a zabezpečení“ transevropského konvenčního železničního systému⁽⁸⁾.

(7) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Příloha rozhodnutí 2006/679/ES se mění v souladu s přílohou I tohoto rozhodnutí.

(1) Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

(2) Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1.

(3) Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6.

(4) Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1.

(5) Úř. věst. L 256, 1.10.2011, s. 1.

(6) Úř. věst. L 264, 8.10.2011, s. 32.

(7) Úř. věst. L 284, 16.10.2006, s. 1.

(8) Úř. věst. L 342, 7.12.2006, s. 1.

Článek 2

Příloha rozhodnutí 2006/860/ES se mění v souladu s přílohou II tohoto rozhodnutí.

Článek 3

Toho rozhodnutí se použije ode dne 24. ledna 2013.

Článek 4

Toto rozhodnutí je určeno členskými státy.

V Bruselu dne 23. července 2012.

Za Komisi
Siim KALLAS
místopředseda

PŘÍLOHA I

Příloha rozhodnutí 2006/679/ES (CR CCS TSI) se mění takto:

1) V bodě 2.2.4 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Žádný vysokorychlostní nebo konvenční vlak vybavený palubním zařízením třídy A v souladu s příslušnou TSI nesmí být na základě kterékoli z obou TSI a za podmínek v nich uvedených omezován v provozu na kterékoli transevropské vysokorychlostní nebo konvenční trati s infrastrukturou vybavenou traťovým systémem třídy A v souladu s příslušnou TSI.“

2) V bodě 4.3.2.5 „Fyzické podmínky pro prostředí“ se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Klimatické a fyzické požadavky na prostředí pro zařízení subsystému „řízení a zabezpečení“, které jsou na vlaku očekávány, budou definovány odkazem na přílohu A, index A4.“

3) Bod 4.3.3.3 se nahrazuje tímto:

„4.3.3.3 Fyzické podmínky pro prostředí

Klimatické a fyzické podmínky pro prostředí, které jsou v infrastruktuře předpokládány, se definují odkazem na přílohu A, index A5.“

4) V bodě 4.8 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Údaje, které mají být poskytnuty do registrů stanovených v článcích 34 a 35 směrnice 2008/57/ES, jsou údaje uvedené v prováděcím rozhodnutí Komise 2011/633/EU ze dne 15. září 2011 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury (*) a prováděcím rozhodnutí Komise 2011/665/EU ze dne 4. října 2011 o evropském registru povolených typů železničních vozidel (**).“

(*) Úř. věst. L 256, 1.10.2011, s. 1.

(**) Úř. věst. L 264, 8.10.2011, s. 32.“

5) Bod 6.2.1 „Postupy posouzení“ se mění takto:

a) osmý a devátý pododstavec se zrušují;

b) desátý pododstavec se nahrazuje tímto:

„Prohlášení ES o ověření palubních a traťových zařízení spolu s osvědčením o shodě stačí pro zajištění, že traťový systém bude fungovat s palubním zařízením s odpovídajícími vlastnostmi a za podmínek stanovených v této TSI bez doplňkového prohlášení ES o ověření subsystému.“

6) V bodě 6.2.1.3 „Posouzení v přechodové fázi“ se zrušuje šestý pododstavec.

7) V bodě 6.2.2.3 „Podmínky pro použití modulů pro palubní a traťová zařízení“ podbodě „Validace palubního zařízení“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Jestliže zkoušky prokážou, že specifikace nejsou splněny ve všech případech (například dodržení TSI pouze do jisté rychlosti), důsledky s ohledem na soulad s TSI budou zaznamenány do osvědčení o shodě.“

8) V bodě 7.4.2.1 „Kategorie každého specifického případu jsou uvedeny v příloze A, dodatek 1“ se v tabulce odůvodnění položek 1, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 13 a 15 nahrazuje tímto:

a) pro položku 1: „Stávající zařízení pro počítání náprav“;

b) pro položku 3: „Relevantní na tratích s úrovnovými přejezdy“;

c) pro položky 4 a 5: „Stávající zařízení kolejového obvodu“;

d) pro položku 6: „Stávající zařízení pro počítání náprav“;

e) pro položku 7: „Minimální nápravová hmotnost, která je nezbytná pro činnost jistých kolejových obvodů, je určena v požadavku EBA (Eisenbahn-Bundesamt), který platí pro některé hlavní tratě v Německu v oblasti bývalé DR (Deutsche Reichsbahn) se 42 Hz a 100 Hz kolejovými obvody. Žádná obnova. Má být vypracováno pro Rakousko a Švédsko“;

f) pro položku 10: „Relevantní na tratích s úrovnovými přejezdy s detekčními smyčkami“;

g) pro položku 13: „Stávající nízkonapěťové zařízení kolejového obvodu“;

h) pro položku 15: „Relevantní na tratích s úrovnovými přejezdy“.

9) Příloha A se mění takto:

a) Dodatek 1 se mění takto:

i) Bod 4.6 se nahrazuje tímto:

„4.6 Správce infrastruktury může povolit méně omezující limity“.

ii) Bod 5.1.2 se nahrazuje tímto:

„5.1.2 Vzdálenost b_x

Vzdálenost b_x (obr. 1.) nepřesáhne 4 200 mm s výjimkou případů, kdy jsou kolejová vozidla provozována pouze na tratích, na nichž je povolena hodnota b_x až 5 000 mm.

Kolejová vozidla s hodnotou b_x přesahující 4 200 mm nesmí být provozována na tratích, na nichž není povolena hodnota b_x přesahující 4 200 mm.

ES prohlášení o ověření kolejových vozidel musí obsahovat tento údaj.

Na nově postavených úsecích tratí kategorie I systém detekce vlaků CCS umožní provozování kolejových vozidel s hodnotou b_x až 5 000 mm.

Na dalších úsecích (jak na modernizovaných nebo obnovených tratích kategorie I, tak na nových nebo modernizovaných či obnovených tratích kategorie II nebo III) systém detekce vlaků CCS umožní provozování kolejových vozidel s hodnotou b_x až 4 200 mm. Provozovatelům infrastruktury se doporučuje, aby se také pokusili umožnit provozování kolejových vozidel s hodnotou b_x až 5 000 mm.“

iii) Bod 6.1.3 se nahrazuje tímto:

„6.1.3 *Specifický případ Rakouska, Německa a Belgie*

Hmotnost na nápravu na určitých tratích je minimálně 5 t.“

iv) Bod 6.5.5 se nahrazuje tímto:

„*Specifický případ Nizozemska*

Mimo obecné požadavky v příloze A dodatku 1 mohou pro lokomotivy a jednotky na kolejových obvozech platit dodatečné požadavky.“

v) Bod 8.2 se nahrazuje tímto:

„8.2 **Použití elektrických nebo magnetických brzd**

8.2.1 Použití magnetických brzd a indukčních vířivých brzd je povoleno pouze pro nouzové brzdění nebo v klidu. Použití magnetických brzd a indukčních vířivých brzd pro nouzové brzdění může být zakázáno.

8.2.2 Jestliže je to povoleno, mohou být indukční vířivé brzdy a magnetické brzdy použity pro provozní brzdění.

8.2.3 *Specifický případ Německa*

Magnetické brzdy a indukční vířivé brzdy nejsou povoleny na prvním podvozku vodícího vozidla, pokud není výslovně uvedeno jinak.“

b) v dodatku 2 se bod 5 nahrazuje tímto:

„5. TYPY A OMEZENÍ VÝSTRAHY

Systém HABD musí zahrnovat tyto typy výstrahy:

— výstraha – horký stav

— výstraha – teplý stav

— diferenční výstraha nebo jiný typ výstrahy.“

10) Příloha B se mění takto:

a) v bodě „POUŽITÍ PŘÍLOHY B“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Železniční podniky, které na své vlaky potřebují instalovat jeden nebo více těchto systémů, se obrátí na příslušný členský stát.“;

b) v bodě „Část 2: Rádiové systémy se věta za bodem 17 indexu nahrazuje tímto:

„Tyto systémy jsou v současnosti používány v členských státech.“

11) Příloha C se zrušuje.

12) Příloha E se mění takto:

- a) v části Modul SB: Přezkoušení typu v bodě 3, šestém odstavci, se druhá odrážka nahrazuje tímto:
„— Evropský registr povolených typů vozidel včetně všech informací uvedených v TSI;“
- b) Bod Modul SD: Systém řízení kvality výroby se mění takto:
- i) v bodě 4.2 druhém pododstavci se šestá odrážka nahrazuje tímto:
„— registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI;“
- ii) v bodě 10 se devátá odrážka nahrazuje tímto:
„— registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“;
- c) bod Modul SF: Ověření výrobku se mění takto:
- i) v bodě 5, druhém pododstavci, se třetí odrážka nahrazuje tímto:
„— registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“,
- ii) v bodě 10 se druhá odrážka nahrazuje tímto:
„— registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“;
- d) v bodě Modul SH2: Kompletní systém řízení kvality s přezkoumáním návrhu bodě 10 se osmá odrážka nahrazuje tímto:
„— registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“;
- e) Bodl Modul SG: Ověření jednotky se mění takto:
- i) v bodě 3, druhém pododstavci, se druhá odrážka nahrazuje tímto:
„— registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“,
- ii) v bodě 8 se osmá odrážka nahrazuje tímto:
„— registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“.
-

PŘÍLOHA II

Příloha rozhodnutí 2006/860/ES (HS CCS TSI) se mění takto:

- 1) V bodě 2.2.4 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Vysokorychlostnímu či konvenčnímu vlaku vybavenému palubním systémem třídy A v souladu s odpovídající TSI nelze na základě kterékoli z obou TSI a za podmínek v nich stanovených bránit v provozu na žádné transevropské vysokorychlostní nebo konvenční trase vybavené traťovým systémem třídy A v souladu s odpovídající TSI.“

- 2) V bodě 4.3.2.3 „Zaručená výkonnost brzdy a zaručené brzdné vlastnosti vlaku“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„U neměnných vlakových souprav stanoví zaručenou výkonnost brzdy výrobci.“

- 3) Bod 4.3.2.5 se nahrazuje tímto:

„4.3.2.5. Fyzické podmínky prostředí

Klimatické a fyzické podmínky prostředí pro zařízení subsystému „řízení a zabezpečení“, které jsou na vlaku očekávány, budou definovány odkazem na přílohu A index A4 a index A5.“

- 4) V bodě 4.3.2.9. „Indikátory horkoběžnosti ložiska nápravy“ se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Toto rozhraní se týká systému indikátorů horkoběžnosti ložiska nápravy (HABD) třídy A.“

- 5) Bod 4.3.3.4 se nahrazuje tímto:

„4.3.3.4. Použití elektrických nebo magnetických brzd

S cílem zajistit náležité fungování traťového zařízení subsystému „řízení a zabezpečení“ se použití magnetických brzd a indukčních vířivých brzd definuje odkazem na přílohu A dodatek 1 bod 5.2.“

- 6) V bodě 4.8 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Údaje, které mají být poskytovány do registrů stanovených v člancích 34 a 35 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES (*), jsou uvedeny v prováděcím rozhodnutí Komise 2011/633/EU ze dne 15. září 2011 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury (**) a v prováděcím rozhodnutí Komise 2011/665/EU ze dne 4. října 2011 o evropském registru povolených typů železničních vozidel (**).“

(*) Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

(**) Úř. věst. L 256, 1.10.2011, s. 1.

(***) Úř. věst. L 264, 8.10.2011, s. 32.“

- 7) Bod 6.2.1 „Postupy posouzení“ se mění takto:

a) osmý a devátý pododstavec se zrušují;

b) desátý pododstavec se nahrazuje tímto:

„ES prohlášení o ověření palubních a traťových zařízení spolu s osvědčeními o shodě stačí pro zajištění toho, že traťový systém bude fungovat s palubním zařízením s odpovídajícími vlastnostmi a za podmínek specifikovaných v této TSI bez doplňkového ES prohlášení o ověření subsystému.“

- 8) V bodě 6.2.1.3 „Posouzení v přechodové fázi“ se zrušuje šestý pododstavec.

- 9) V bodě 6.2.2.3.1 „Validace palubního zařízení“ se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„V případě, že výsledky zkoušek nelze použít všeobecně (např. shoda TSI se prokáže pouze do určité rychlosti), zaznamenají se tato omezení v osvědčení.“

- 10) V bodě 6.2.2.3.2 „Validace traťového zařízení“ se čtvrtý pododstavec nahrazuje tímto:

„V případě, že výsledky zkoušek nelze použít všeobecně (např. shoda TSI se prokáže pouze do určité rychlosti), zaznamenají se tato omezení v osvědčení.“

- 11) Bod 7.2.8 se zrušuje.
- 12) V bodě 7.2.9 „Kolejová vozidla s vlakovým zabezpečovacím zařízením třídy A a třídy B“ se druhý pododstavec nahrazuje tímto:
- „Systém třídy B by mohl být též instalován nezávisle (nebo v případě modernizace nebo obnovy být ponechán ve stávající podobě) v případě systémů třídy B, pro které modul STM není ekonomicky proveditelnou alternativou z hlediska vlastníka kolejových vozidel. Ovšem jestliže není použit modul STM, musí železniční podnik zajistit, aby i přesto nepřítomnost „handshake“ (= zprostředkování přechodů mezi třídou A a třídou B na straně trati systémem ETCS) byla vhodně vyřešena.“
- 13) Bod 7.2.10 se zrušuje.
- 14) V bodě 7.5.2.1 „Kategorie každého specifického případu jsou uvedeny v příloze A, dodatek 1“ se v tabulce odůvodnění položek 1, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 14 a 17 nahrazuje tímto:
- a) u položky 1: „Stávající počítač náprav“;
 - b) u položky 3: „Relevantní na tratích s úrovnovými přejezdy“;
 - c) u položek 4 a 5: „Stávající zařízení kolejových obvodů“;
 - d) u položky 6: „Stávající počítač náprav“;
 - e) u položky 8 pro Německo: „Minimální hmotnost na nápravu, která je nezbytná pro šuntování určitých kolejových obvodů, je stanovena v požadavku EBA (Eisenbahn-Bundesamt), který platí pro některé hlavní tratě v Německu v oblasti bývalé DR (Deutsche Reichsbahn) se kolejovými obvody 42 Hz a 100 Hz. Bez obnovy.“;
 - f) u položky 8 pro Rakousko: „Minimální hmotnost na nápravu nezbytná pro šuntování určitých kolejových obvodů se určuje v požadavku na bezpečné fungování, který se týká některých hlavních tratí v Rakousku s kolejovými obvody 100Hz. Bez obnovy.“;
 - g) u položky 11: „Relevantní na tratích s úrovnovými přejezdy s detekčními smyčkami“;
 - h) u položky 14 „Stávající nízkonapěťové zařízení kolejového obvodu“;
 - i) u položky 17: „Relevantní na tratích s úrovnovými přejezdy“.
- 15) Příloha A se mění takto:
- a) Dodatek 1 se mění takto:
 - i) Bod 4.6 se nahrazuje tímto:

„4.6 Správce infrastruktury může povolit méně omezující limity.“
 - ii) Bod 5.1.2 se nahrazuje tímto:

„5.1.2 Vzdálenost b_x

Vzdálenost b_x (obr. 1.) nepřesáhne 4 200 mm s výjimkou případů, kdy jsou kolejová vozidla provozována pouze na tratích, na nichž je povolena hodnota b_x až 5 000 mm.

Kolejová vozidla s hodnotou b_x přesahující 4 200 mm nesmí být provozována na tratích, na nichž hodnota b_x přesahující 4 200 mm není povolena.

ES prohlášení o ověření kolejových vozidel musí obsahovat tento údaj.

Na nově postavených úsecích tratí kategorie I systém detekce vlaků CCS umožní provozování kolejových vozidel s hodnotou b_x až 5 000 mm.

Na dalších úsecích (jak na modernizovaných nebo obnovených tratích kategorie I na jedné straně, tak na nových nebo modernizovaných či obnovených tratích kategorie II nebo III na straně druhé) systém detekce vlaků CCS umožní provozování kolejových vozidel s hodnotou b_x až 4 200 mm. Provozovatelům infrastruktury se doporučuje, aby se pokusili umožnit rovněž provozování kolejových vozidel s hodnotou b_x až 5 000 mm.“
 - iii) Bod 6.1.3 se nahrazuje tímto:

„6.1.3 *Specifický případ Rakouska, Německa a Belgie*

Hmotnost na nápravu na určitých tratích je minimálně 5 t.“

- iv) Bod 6.5.5 se nahrazuje tímto:
- „6.5.5 *Specifický případ Nizozemska*
- Mimo obecné požadavky v příloze A, dodatku 1, mohou pro lokomotivy a jednotky na kolejových obvoděch platit dodatečné požadavky na kolejových obvoděch.“
- v) Bod 8.2 se nahrazuje tímto:
- „8.2 **Použití elektrických nebo magnetických brzd**
- 8.2.1 Použití magnetických brzd a indukčních vířivých brzd je povoleno pouze pro nouzové brzdění nebo v klidu. Použití magnetických brzd a indukčních vířivých brzd pro nouzové brzdění může být zakázáno.
- 8.2.2 Jestliže je to povoleno, mohou být indukční vířivé brzdy a magnetické brzdy použity pro provozní brzdění.
- 8.2.3 *Specifický případ Německa*
- Magnetické brzdy a indukční vířivé brzdy nejsou povoleny na prvním podvozku vodícího vozidla, pokud není výslovně uvedeno jinak.“
- b) V dodatku 2 se bod 5 nahrazuje tímto:
- „5. TYPY A OMEZENÍ VÝSTRAHY
- Systém HABD musí zahrnovat tyto typy výstrahy:
- výstraha – horký stav
 - výstraha – teplý stav
 - diferenční výstraha nebo jiný typ výstrahy.“
- 16) Příloha B se mění takto:
- a) v bodě „POUŽITÍ PŘÍLOHY B“ se čtvrtý pododstavec nahrazuje tímto:
- „Železniční podniky, které na své vlaky potřebují instalovat jeden nebo více těchto systémů, se obrátí na příslušný členský stát.“
- b) V bodě „Část 2: Rádiové systémy“ se věta za bodem 17 indexu nahrazuje tímto:
- „Tyto systémy jsou v současnosti používány v členských státech.“
- 17) Příloha C se zrušuje.
- 18) Příloha E se mění takto:
- a) v části Modul SB: Přezkoušení typu v bodě 3, pátém pododstavci, se druhá odrážka nahrazuje tímto:
- „— evropský registr povolených typů vozidel včetně všech informací uvedených v TSI“;
- b) bod Modul SD: Systém řízení kvality výroby se mění takto:
- i) v bodě 4.2, druhém pododstavci, se šestá odrážka nahrazuje tímto:
- „— registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“,
- ii) v bodě 10 se devátá odrážka nahrazuje tímto:
- „— registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“;
- c) bod Modul SF: Ověření výrobku se mění takto:
- i) v bodě 5, druhém pododstavci, se třetí odrážka nahrazuje tímto:
- „— registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“,
- ii) v bodě 10 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:
- „— registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“;
- d) v bodě Modul SH2: Kompletní systém řízení kvality s přezkoumáním návrhu v bodě 10 se osmá odrážka nahrazuje tímto:

- „— registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“;
- e) bod Modul SG: Ověření jednotky se mění takto:
- i) v bodě 3, druhém pododstavci, se druhá odrážka nahrazuje tímto:
- „— registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“;
- ii) v bodě 8 se osmá odrážka nahrazuje tímto:
- „— registr infrastruktury včetně všech informací uvedených v TSI“.
-