

DECIZIA COMISIEI

din 23 iulie 2012

de modificare a Deciziilor 2006/679/CE și 2006/860/CE privind specificații tehnice de interoperabilitate

[notificată cu numărul C(2012) 4984]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2012/463/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate ⁽¹⁾, în special articolul 6 alineatul (1),

întrucât:

- (1) Articolul 12 din Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate (Regulamentul privind agenția) ⁽²⁾ prevede obligația Agenției Europene a Căilor Ferate (denumită în continuare „Agenția”) de a asigura adaptarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate (denumite în continuare „STI”) la progresul tehnic și la tendințele pieței, precum și la cerințele sociale, și de a propune Comisiei modificările pe care le consideră necesare ale STI-urilor.
- (2) Prin Decizia C(2007) 3371 din 13 iulie 2007, Comisia a acordat Agenției un mandat-cadru pentru desfășurarea anumitor activități prevăzute de Directiva 96/48/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză ⁽³⁾ și de Directiva 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional ⁽⁴⁾. În contextul acestui mandat-cadru, s-a solicitat Agenției să revizuiască STI-urile privind materialul rulant de mare viteză, vagoanele de marfă, locomotivele și materialul rulant pentru călători, zgomotul, infrastructura, energia, controlul-comandă și semnalizarea, exploatarea și gestionarea traficului, aplicațiile telematice pentru transportul de marfă și de călători, siguranța în tunelurile feroviare și accesibilitatea pentru persoanele cu mobilitate redusă.
- (3) La 31 martie 2011, Agenția a emis o recomandare privind specificația registrului de infrastructură, procedura de demonstrare a nivelului de conformitate cu parametrii de bază ai STI-urilor pentru liniile existente și modificările subsecvente ale STI-urilor (ERA/REC/04-2011/INT).
- (4) La 9 iunie 2011, comitetul instituit în conformitate cu articolul 29 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE a emis un aviz favorabil referitor la proiectul de decizie de punere în aplicare a Comisiei privind registrul

european al tipurilor autorizate de vehicule feroviare și la proiectul de decizie de punere în aplicare a Comisiei privind specificațiile comune ale registrului de infrastructură feroviară. În urma adoptării, pe baza acestor proiecte, a celor două acte ale Comisiei, și anume Decizia de punere în aplicare 2011/633/UE a Comisiei din 15 septembrie 2011 privind specificațiile comune ale registrului de infrastructură feroviară ⁽⁵⁾ și Decizia de punere în aplicare 2011/665/UE a Comisiei din 4 octombrie 2011 privind registrul european al tipurilor autorizate de vehicule feroviare ⁽⁶⁾, STI-urile relevante trebuie actualizate pentru a asigura coerența globală.

- (5) Din motive practice, este preferabilă modificarea unei serii de STI-uri printr-o singură decizie a Comisiei care să pună în aplicare anumite corecturi și actualizări ale textelor juridice. Aceste corecturi și actualizări nu decurg dintr-o revizuire globală a STI-urilor sau din extinderea domeniului geografic de aplicare a acestora.
- (6) Prin urmare, este necesară modificarea următoarelor decizii:
 - Decizia 2006/679/CE a Comisiei din 28 martie 2006 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean convențional ⁽⁷⁾; și
 - Decizia 2006/860/CE a Comisiei din 7 noiembrie 2006 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și de modificare a anexei A la Decizia 2006/679/CE privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean convențional ⁽⁸⁾.
- (7) Măsurile prevăzute de prezenta decizie sunt conforme cu avizul comitetului instituit în conformitate cu articolul 29 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Anexa la Decizia 2006/679/CE se modifică în conformitate cu anexa I la prezenta decizie.

⁽¹⁾ JO L 191, 18.7.2008, p. 1.⁽²⁾ JO L 164, 30.4.2004, p. 1.⁽³⁾ JO L 235, 17.9.1996, p. 6.⁽⁴⁾ JO L 110, 20.4.2001, p. 1.⁽⁵⁾ JO L 256, 1.10.2011, p. 1.⁽⁶⁾ JO L 264, 8.10.2011, p. 32.⁽⁷⁾ JO L 284, 16.10.2006, p. 1.⁽⁸⁾ JO L 342, 7.12.2006, p. 1.

Articolul 2

Anexa la Decizia 2006/860/CE se modifică în conformitate cu anexa II la prezenta decizie.

Articolul 3

Prezenta decizie se aplică de la 24 ianuarie 2013.

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 23 iulie 2012.

Pentru Comisie
Siim KALLAS
Vicepreședinte

ANEXA I

Anexa la Decizia 2006/679/CE (STI CR CCS) se modifică după cum urmează:

1. La punctul 2.2.4, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Orice tren de mare viteză sau convențional echipat cu sistem la bord de clasă A în conformitate cu STI corespunzătoare nu este restricționat, din motive legate de oricare dintre cele două STI și în condițiile stabilite de acestea, în funcționarea sa pe orice linie transeuropeană de mare viteză sau convențională cu infrastructură echipată cu sistem de cale de clasă A în conformitate cu STI corespunzătoare.”

2. La punctul 4.3.2.5 „Condiții fizice de mediu”, primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Condițiile climatice și condițiile fizice de mediu anticipate pe tren pentru echipamentele de control-comandă sunt definite prin trimitere la anexa A indexul A4.”

3. Punctul 4.3.3.3 se înlocuiește cu următorul text:

„4.3.3.3. Condiții fizice de mediu

Condițiile climatice și condițiile fizice de mediu anticipate în infrastructură sunt definite prin trimitere la anexa A indexul A5.”

4. La punctul 4.8, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Datele care trebuie furnizate pentru registrele prevăzute la articolele 34 și 35 din Directiva 2008/57/CE sunt cele indicate în Decizia de punere în aplicare 2011/633/UE a Comisiei din 15 septembrie 2011 privind specificațiile comune ale registrului de infrastructură feroviară (*) și în Decizia de punere în aplicare 2011/665/UE a Comisiei din 4 octombrie 2011 privind registrul european al tipurilor autorizate de vehicule feroviare (**).

(*) JO L 256, 1.10.2011, p. 1.

(**) JO L 264, 8.10.2011, p. 32.”

5. Punctul 6.2.1 „Proceduri de evaluare” se modifică după cum urmează:

(a) al optulea și al nouălea paragraf se elimină;

(b) al zecelea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Declarația CE de verificare a ansamblurilor de la bord și de cale, împreună cu certificatele de conformitate, este suficientă pentru a asigura că un ansamblu de cale va funcționa cu un ansamblu de la bord echipat cu funcțiile corespunzătoare, în condițiile specificate de prezenta STI, fără a mai fi necesară o declarație CE de verificare a subsistemului suplimentară.”

6. La punctul 6.2.1.3 „Evaluarea în cursul fazelor de migrare”, al șaselea paragraf se elimină.

7. La punctul 6.2.2.3 „Condiții de utilizare a modulelor pentru ansamblurile de la bord sau de cale” subpunctul „Validarea ansamblului de la bord”, al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul în care încercările arată că specificațiile nu sunt atinse în toate cazurile (de exemplu, conformitate cu STI numai până la o anumită viteză), consecințele în ceea ce privește conformitatea cu STI sunt înregistrate pe certificatul de conformitate.”

8. La punctul 7.4.2.1 „Categorii pentru fiecare caz specific este dată în anexa A apendicele 1”, în tabel, justificările de la numerele 1, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 13 și 15 se înlocuiesc cu următoarele:

(a) la nr. 1: „Echipamentele existente de numărare a osiilor”;

(b) la nr. 3: „Relevant pentru liniile cu trecere la nivel”;

(c) la nr. 4 și 5: „Echipamentele existente ale circuitelor de cale”;

(d) la nr. 6: „Echipamentele existente de numărare a osiilor”;

(e) la nr. 7: „Sarcina minimă pe osie necesară pentru a șunta anumite circuite de cale este determinată într-o cerință a EBA (Eisenbahn-Bundesamt), relevantă pe anumite linii principale din Germania în zona fostei DR (Deutsche Reichsbahn) cu circuite de cale de 42 Hz și 100 Hz. Fără reînnoire. A se completa pentru Austria și Suedia”;

(f) la nr. 10: „Relevant pentru liniile cu trecere la nivel, cu bucle de detecție”;

(g) la nr. 13: „Echipamentele existente ale circuitelor de cale de joasă tensiune”;

(h) la nr. 15: „Relevant pentru liniile cu trecere la nivel”.

9. Anexa A se modifică după cum urmează:

(a) appendicele 1 se modifică după cum urmează:

(i) punctul 4.6 se înlocuiește cu următorul text:

„4.6. Administratorul de infrastructură poate permite limite mai puțin restrictive.”;

(ii) punctul 5.1.2 se înlocuiește cu următorul text:

„5.1.2. Despre distanța b_x

Distanța b_x (figura 1) nu depășește 4 200 mm, cu excepția cazului în care materialul rulant se deplasează numai pe linii pe care este permisă o distanță b_x de până la 5 000 mm.

Materialul rulant pe care b_x are peste 4 200 mm nu se va deplasa pe linii pentru care nu este permisă b_x mai mare de 4 200 mm.

Declarația CE de verificare a materialului rulant conține această indicație.

Pe secțiunile recent construite ale liniilor de categoria I, sistemul de detecție a trenurilor CCS permite un material rulant cu b_x de până la 5 000 mm.

Pe alte secțiuni (pe de o parte, linii de categoria I modernizate sau reînnoite, pe de altă parte, linii noi, modernizate sau reînnoite de categoriile II și III), sistemul de detecție a trenului CCS permite materialul rulant cu b_x de până la 4 200 mm. Se recomandă administratorilor de infrastructură să încerce depunerea eforturilor necesare pentru a permite, de asemenea, materialul rulant cu b_x de până la 5 000 mm.”;

(iii) punctul 6.1.3 se înlocuiește cu următorul text:

„6.1.3. *Caz specific Austria, Germania și Belgia:*

Sarcina pe osie este de cel puțin 5 tone pe anumite linii.”;

(iv) punctul 6.5.5 se înlocuiește cu următorul text:

„6.5.5. *Caz specific Țările de Jos:*

Pe lângă cerințele generale din anexa A appendicele 1 se pot aplica cerințe suplimentare pentru locomotive și unități multiple pe circuitele de cale.”;

(v) punctul 8.2 se înlocuiește cu următorul text:

„8.2. **Utilizarea de frâne electrice/magnetice**

8.2.1. Utilizarea frânelor magnetice și a frânelor cu curenți Foucault este permisă numai pentru o frânare de urgență sau în staționare. Se poate interzice utilizarea frânelor magnetice și a frânelor cu curenți Foucault pentru o frânare de urgență.

8.2.2. Dacă este permis, frânele cu curenți Foucault și frânele magnetice pot fi utilizate pentru frânarea de serviciu.

8.2.3. *Caz specific Germania:*

Frâna magnetică și frâna cu curenți Foucault nu sunt permise la primul boghiu al primului vehicul al trenului, cu excepția cazului în care, în mod explicit, se indică altfel.”;

(b) în appendicele 2, punctul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„5. **TIPURI ȘI LIMITE DE ALARMĂ**

DCOC construiește următoarele tipuri de alarmă:

— alarmă de supraîncălzire;

— alarmă de încălzire;

— alarmă de variație sau un alt tip de alarmă.”

10. Anexa B se modifică după cum urmează:

(a) în secțiunea „UTILIZAREA ANEXEI B”, al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Întreprinderile feroviare care trebuie să instaleze unul sau mai multe din aceste sisteme pe trenurile lor se adresează statului membru în cauză.”;

(b) în secțiunea „Partea 2: Radio”, teza care urmează după punctul 17 al indexului se înlocuiește cu următorul text:

„Aceste sisteme sunt utilizate în prezent în statele membre.”

11. Anexa C se elimină.

12. Anexa E se modifică după cum urmează:

- (a) în secțiunea „Modulul SB: Examinarea de tip” punctul 3 al șaselea paragraf, a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:
 - „— registrul european al tipurilor autorizate de vehicule, inclusiv toate informațiile specificate în STI.”;
 - (b) secțiunea „Modulul SD: Sistemul de management al calității producției” se modifică după cum urmează:
 - (i) la subpunctul 4.2 al doilea paragraf, a șasea liniuță se înlocuiește cu următorul text:
 - „— registrul de infrastructură, inclusiv toate informațiile specificate în STI.”;
 - (ii) la punctul 10, a noua liniuță se înlocuiește cu următorul text:
 - „— registrul de infrastructură, inclusiv toate informațiile specificate în STI.”;
 - (c) secțiunea „Modulul SF: Verificarea produsului” se modifică după cum urmează:
 - (i) la punctul 5 al doilea paragraf, a treia liniuță se înlocuiește cu următorul text:
 - „— registrul de infrastructură, inclusiv toate informațiile specificate în STI.”;
 - (ii) la punctul 10, a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:
 - „— registrul de infrastructură, inclusiv toate informațiile specificate în STI.”;
 - (d) în secțiunea „Modulul SH2: Sistemul complet de management al calității cu examinarea proiectului” punctul 10, a opta liniuță se înlocuiește cu următorul text:
 - „— registrul de infrastructură, inclusiv toate informațiile specificate în STI.”;
 - (e) secțiunea „Modulul SG: Verificarea unității” se modifică după cum urmează:
 - (i) la punctul 3 al doilea paragraf, a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:
 - „— registrul de infrastructură, inclusiv toate informațiile specificate în STI.”;
 - (ii) la punctul 8, a opta liniuță se înlocuiește cu următorul text:
 - „— registrul de infrastructură, inclusiv toate informațiile specificate în STI.”
-

ANEXA II

Anexa la Decizia 2006/860/CE (STI HS CCS) se modifică după cum urmează:

1. La punctul 2.2.4, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Orice tren de mare viteză sau convențional echipat cu sistem la bord de clasă A în conformitate cu STI corespunzătoare nu este restricționat, din motive legate de oricare dintre cele două STI și în condițiile stabilite de acestea, în funcționarea sa pe orice linie transeuropeană de mare viteză sau convențională cu infrastructură echipată cu sistem de cale de clasă A în conformitate cu STI corespunzătoare.”

2. La punctul 4.3.2.3 „Performanțele și caracteristicile garantate ale sistemului de frânare a trenului”, al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Pentru garniturile fixe, performanța garantată de frânare este dată de producători.”

3. Punctul 4.3.2.5 se înlocuiește cu următorul text:

„4.3.2.5. *Condiții fizice de mediu*

Condițiile climatice și condițiile fizice de mediu anticipate pe tren pentru echipamentele de control-comandă sunt definite prin trimitere la anexa A indexul A4 și indexul A5.”

4. La punctul 4.3.2.9 „Detectoare de cutie de osie caldă”, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Această interfață este relevantă pentru sistemul DCOC de clasă A.”

5. Punctul 4.3.3.4 se înlocuiește cu următorul text:

„4.3.3.4. *Utilizarea frânelor electrice/magnetice*

Pentru a asigura funcționarea corespunzătoare a echipamentului control-comandă de cale, utilizarea frânelor magnetice și a frânelor cu curenți este definită prin trimitere la anexa A apendicele 1 clauza 5.2.”

6. La punctul 4.8, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Datele care trebuie furnizate pentru registrele prevăzute la articolele 34 și 35 din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului (*) sunt cele indicate în Decizia de punere în aplicare 2011/633/UE a Comisiei din 15 septembrie 2011 privind specificațiile comune ale registrului de infrastructură feroviară (**) și în Decizia de punere în aplicare 2011/665/UE a Comisiei din 4 octombrie 2011 privind registrul european al tipurilor autorizate de vehicule feroviare (***).

(*) JO L 191, 18.7.2008, p. 1.

(**) JO L 256, 1.10.2011, p. 1.

(***) JO L 264, 8.10.2011, p. 32.”

7. Punctul 6.2.1 „Proceduri de evaluare” se modifică după cum urmează:

(a) al optulea și al nouălea paragraf se elimină;

(b) al zecelea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Declarația CE de verificare a ansamblurilor de la bord și de cale, împreună cu certificatele de conformitate, este suficientă pentru a asigura că un ansamblu de cale va funcționa cu un ansamblu de la bord echipat cu funcțiile corespunzătoare, în condițiile specificate de prezenta STI, fără a mai fi necesară o declarație CE de verificare a subsistemului suplimentară.”

8. La punctul 6.2.1.3 „Evaluarea în cursul fazelor de migrare”, al șaselea paragraf se elimină.

9. La punctul 6.2.2.3.1 „Validarea ansamblului de la bord”, al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul în care există limitări în ceea ce privește aplicabilitatea generală a rezultatelor testelor (de exemplu, s-a dovedit conformitatea cu STI numai până la o anumită viteză), aceste limitări sunt înregistrate în certificat.”

10. La punctul 6.2.2.3.2 „Validarea ansamblului de cale”, al patrulea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul în care există limitări în ceea ce privește aplicabilitatea generală a rezultatelor testelor (de exemplu, s-a dovedit conformitatea cu STI numai până la o anumită viteză), aceste limitări sunt înregistrate în certificat.”

11. Punctul 7.2.8 se elimină.

12. La punctul 7.2.9 „Material rulant cu echipamente de control automat de clasă A și clasă B”, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„De asemenea, sistemul de clasă B ar putea fi pus în aplicare independent (sau, în cazul modernizării sau reînnoirii, ar putea fi lăsat «ca atare») în cazul sistemelor de clasă B pentru care un STM nu este, din punctul de vedere al proprietarului materialului rulant, o alternativă viabilă economic. Cu toate acestea, dacă nu se utilizează un STM, întreprinderea feroviară trebuie să se asigure că absența unui «protocol de recunoaștere» (= tratarea, de către ETCS, a tranzițiilor între echipamentele de cale de clasă A și clasă B) este totuși gestionată corespunzător.”

13. Punctul 7.2.10 se elimină.

14. La punctul 7.5.2.1 „Categorია fiecărui caz specific este prevăzută în anexa A apendicele 1”, în tabel, justificările de la numerele 1, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 14 și 17 se înlocuiesc cu următoarele:

- (a) la nr. 1: „Echipamentele existente de numărare a osiilor”;
- (b) la nr. 3: „Relevant pentru liniile cu trecere la nivel”;
- (c) la nr. 4 și 5: „Echipamentele existente ale circuitelor de cale”;
- (d) la nr. 6: „Echipamentele existente de numărare a osiilor”;
- (e) la nr. 8 pentru Germania: „Sarcina minimă pe osie necesară pentru a șunta anumite circuite de cale este determinată într-o cerință a EBA (Eisenbahn-Bundesamt), relevantă pe anumite linii principale din Germania în zona fostei DR (Deutsche Reichsbahn) cu circuite de cale de 42 Hz și 100 Hz. Fără reînnoire.”;
- (f) la nr. 8 pentru Austria: „Sarcina minimă pe osie necesară pentru a șunta anumite circuite de cale este stabilită într-o cerință privind funcționarea în siguranță, relevantă pe unele linii principale din Austria, cu circuite de cale de 100 Hz. Fără reînnoire.”;
- (g) la nr. 11: „Relevant pentru liniile cu trecere la nivel, cu bucle de detecție”;
- (h) la nr. 14: „Echipamentele existente de circuite de cale de joasă tensiune”;
- (i) la nr. 17: „Relevant pentru liniile cu trecere la nivel”.

15. Anexa A se modifică după cum urmează:

(a) apendicele 1 se modifică după cum urmează:

(i) punctul 4.6 se înlocuiește cu următorul text:

„4.6. Administratorul de infrastructură poate permite limite mai puțin restrictive.”;

(ii) punctul 5.1.2 se înlocuiește cu următorul text:

„5.1.2. Despre distanța b_x

Distanța b_x (figura 1) nu depășește 4 200 mm, cu excepția cazului în care materialul rulant se deplasează numai pe linii pe care este permisă o distanță b_x de până la 5 000 mm.

Materialul rulant pe care b_x are peste 4 200 mm nu se va deplasa pe linii pentru care nu este permisă b_x mai mare de 4 200 mm.

Declarația CE de verificare a materialului rulant conține această indicație.

Pe secțiunile recent construite ale liniilor de categoria I, sistemul de detecție a trenurilor CCS permite un material rulant cu b_x de până la 5 000 mm.

Pe alte secțiuni (pe de o parte, linii de categoria I modernizate sau reînnoite, pe de altă parte, linii noi, modernizate sau reînnoite de categoriile II sau III), sistemul de detecție a trenurilor CCS permite materialul rulant cu b_x de până la 4 200 mm. Se recomandă administratorilor de infrastructură să încerce depunerea eforturilor necesare pentru a permite, de asemenea, materialul rulant cu b_x de până la 5 000 mm.”;

(iii) punctul 6.1.3 se înlocuiește cu următorul text:

„6.1.3. Caz specific Austria, Germania și Belgia:

Sarcina pe osie este de cel puțin 5 tone pe anumite linii.”;

(iv) punctul 6.5.5 se înlocuiește cu următorul text:

„6.5.5. *Caz specific Țările de Jos:*

Pe lângă cerințele generale din anexa A appendicele 1 se pot aplica cerințe suplimentare pentru locomotive și unități multiple pe circuitele de cale.”;

(v) punctul 8.2 se înlocuiește cu următorul text:

„8.2. **Utilizarea de frâne electrice/magnetice**

8.2.1. Utilizarea frânelor magnetice și a frânelor cu curenți Foucault este permisă numai pentru o frânare de urgență sau în staționare. Se poate interzice utilizarea frânelor magnetice și a frânelor cu curenți Foucault pentru o frânare de urgență.

8.2.2. Dacă este permis, frânele cu curenți Foucault și frânele magnetice pot fi utilizate pentru frânarea de serviciu.

8.2.3. *Caz specific Germania:*

Frâna magnetică și frâna cu curenți Foucault nu sunt permise la primul boghiu al primului vehicul al trenului, cu excepția cazului în care, în mod explicit, se indică altfel.”;

(b) în appendicele 2, punctul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„5. TIPURI ȘI LIMITE DE ALARMĂ

DCOC construiește următoarele tipuri de alarmă:

- alarmă de supraîncălzire;
- alarmă de încălzire;
- alarmă de variație sau un alt tip de alarmă.”

16. Anexa B se modifică după cum urmează:

(a) în secțiunea „UTILIZAREA ANEXEI B”, al patrulea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Întreprinderile feroviare care trebuie să instaleze unul sau mai multe din aceste sisteme pe trenurile lor se adresează statului membru în cauză.”;

(b) în secțiunea „Partea 2: Radio”, teza care urmează după punctul 17 al indexului se înlocuiește cu următorul text:

„Aceste sisteme sunt utilizate în prezent în statele membre.”

17. Anexa C se elimină.

18. Anexa E se modifică după cum urmează:

(a) în secțiunea „Modulul SB: Examinarea de tip” punctul 3 al cincilea paragraf, a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— registrul european al tipurilor autorizate de vehicule, inclusiv toate informațiile precizate în STI.”;

(b) secțiunea „Modulul SD: Sistemul de management al calității producției” se modifică după cum urmează:

(i) la subpunctul 4.2 al doilea paragraf, a șasea liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— registrul de infrastructură, inclusiv toate informațiile precizate în STI.”;

(ii) la punctul 10, a noua liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— registrul de infrastructură, inclusiv toate informațiile precizate în STI.”;

(c) secțiunea „Modulul SF: Verificarea produsului” se modifică după cum urmează:

(i) la punctul 5 al doilea paragraf, a treia liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— registrul de infrastructură, inclusiv toate informațiile precizate în STI.”;

(ii) la punctul 10, a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— registrul de infrastructură, inclusiv toate informațiile precizate în STI.”;

(d) în secțiunea „Modulul SH2: Sistemul complet de management al calității cu examinarea proiectului” punctul 10, a opta liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— registrul de infrastructură, inclusiv toate informațiile precizate în STI.”;

(e) secțiunea „Modulul SG: Verificarea unității” se modifică după cum urmează:

(i) la punctul 3 al doilea paragraf, a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— registrul de infrastructură, inclusiv toate informațiile precizate în STI.”;

(ii) la punctul 8, a opta liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— registrul de infrastructură, inclusiv toate informațiile precizate în STI.”
