

E 7242

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
Le 5 avril 2012

Enregistré à la Présidence du Sénat
Le 5 avril 2012

**TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE
L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Décision de la Commission modifiant les décisions 2006/679/CE et 2006/860/CE de la Commission relatives aux spécifications techniques d'interopérabilité.

D017239/03



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 30 mars 2012 (02.04)
(OR. en)**

8370/12

TRANS 111

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Commission européenne
date de réception:	le 27 mars 2012
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	D017239/03
Objet:	DÉCISION DE LA COMMISSION du XXX modifiant les décisions 2006/679/CE et 2006/860/CE de la Commission relatives aux spécifications techniques d'interopérabilité

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - D017239/03.

p.j.: D017239/03



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le **XXX**
omnibus 2
[...] (2011) **XXX** projet

DÉCISION DE LA COMMISSION

du **XXX**

modifiant les décisions 2006/679/CE et 2006/860/CE de la Commission relatives aux spécifications techniques d'interopérabilité

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

DÉCISION DE LA COMMISSION

du XXX

modifiant les décisions 2006/679/CE et 2006/860/CE de la Commission relatives aux spécifications techniques d'interopérabilité

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté¹, et notamment son article 6, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 12 du règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne² prévoit que l'Agence ferroviaire européenne (ci-après «l'Agence») veille à ce que les spécifications techniques d'interopérabilité (ci-après «les STI») soient adaptées au progrès technique, aux évolutions du marché et aux exigences sociales et propose à la Commission les modifications des STI qu'elle estime nécessaires.
- (2) Par la décision C(2007) 3371 du 13 juillet 2007, la Commission a confié un mandat-cadre à l'Agence pour la réalisation de certaines activités en vertu de la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse³ et de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel⁴. En vertu de ce mandat-cadre, l'Agence a été chargée d'effectuer la révision des STI matériel roulant grande vitesse, wagons pour le fret, locomotives et matériel roulant pour voyageurs, bruit, infrastructure, énergie, contrôle-commande et signalisation, exploitation et gestion du trafic, applications télématiques au service du fret et des passagers, sécurité dans les tunnels ferroviaires et accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.
- (3) Le 31 mars 2011, l'Agence a publié une recommandation sur la spécification du registre de l'infrastructure, la procédure visant à démontrer le niveau de conformité

¹ JO L 191 du 18.7.2008, p.1.

² JO L 164 du 21.6.2004, p. 1.

³ JO L 235 du 17.9.1996, p. 6.

⁴ JO L 110 du 20.4.2001, p. 1.

avec les paramètres fondamentaux des STI pour les lignes existantes, et les modifications ultérieures des STI (ERA/REC/04-2011/INT).

- (4) Le 9 juin 2011, le comité institué en vertu de l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE a rendu un avis favorable sur le projet de décision d'exécution de Commission relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés et sur le projet de décision d'exécution de Commission relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire. À la suite de l'adoption des deux textes de la Commission fondés sur ces projets, à savoir la décision d'exécution 2011/633/UE de la Commission du 15 septembre 2011 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire⁵ et la décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés⁶, il est nécessaire de mettre à jour les STI correspondantes afin de garantir une cohérence générale.
- (5) Pour des raisons pratiques, il est préférable de modifier un ensemble de STI au moyen d'une seule décision de la Commission visant à appliquer certaines corrections et mises à jour dans les textes juridiques. Ces corrections et mises à jour ne sont pas dues à une révision globale des STI ou à l'extension de leur domaine d'application géographique.
- (6) Il est, par conséquent, nécessaire de modifier les décisions suivantes:
- la décision 2006/679/CE de la Commission relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel⁷, et
 - la décision 2006/860/CE de la Commission du 7 novembre 2006 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et modifiant l'annexe A de la décision 2006/679/CE concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel⁸.
- (7) Les mesures prévues dans la présente décision sont conformes à l'avis du comité institué en vertu de l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'annexe de la décision 2006/679/CE est modifiée conformément à l'annexe I de la présente décision.

⁵ JO L 256 du 1.10.2011, p. 1.

⁶ JO L 264 du 8.10.2011, p. 32.

⁷ JO L 284 du 16.10.2006, p.1.

⁸ JO L 342 du 7.12.2006, p.1.

Article 2

L'annexe de la décision 2006/860/CE est modifiée conformément à l'annexe II de la présente décision.

Article 3

La présente décision est applicable [six mois après la date de notification].

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par la Commission
Siim KALLAS
Vice-président

Annexe I

L'annexe de la décision 2006/679/CE est modifiée comme suit:

- (1) Au point 2.2.4, le second alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Aucun train à grande vitesse ou train conventionnel équipé d'un système bord de classe A conformément à la STI correspondante ne doit, pour des raisons liées à l'une des deux STI et dans les conditions qui y sont établies, voir son exploitation restreinte sur une ligne à grande vitesse ou une ligne conventionnelle dont l'infrastructure est munie d'un système sol de classe A conformément à la STI correspondante.»

- (2) Au point 4.3.2.5 «Conditions physiques d'environnement», le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les conditions climatiques et physiques d'environnement des équipements de contrôle-commande attendues sur le parcours du train doivent être définies au regard de l'annexe A, index A4».

- (3) Le point 4.3.3.3 est remplacé par le texte suivant:

«4.3.3.3 Conditions physiques d'environnement

Les conditions climatiques et physiques de l'environnement auxquelles l'infrastructure sera exposée doivent être définies en se référant à l'annexe A, index A5.»

- (4) Au chapitre 4.8, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

Les données à fournir pour les registres établis aux articles 34 et 35 de la directive 2008/57/CE sont celles qui figurent dans la décision d'exécution 2011/633/UE de la Commission du 15 septembre 2011 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire⁹ et la décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés¹⁰».

- (5) Le point 6.2.1 «Procédures d'évaluation» est modifié comme suit:

(a) les huitième et neuvième alinéas sont supprimés;

(b) le dixième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La déclaration "CE" de vérification des ensembles "bord" et "sol", accompagnée des certificats de conformité, est suffisante pour assurer qu'un ensemble "sol" fonctionnera avec un ensemble "bord" équipé des caractéristiques correspondantes et dans les conditions définies dans cette STI sans déclaration "CE" supplémentaire de vérification du sous-système».

⁹ JO L 256 du 1.10.2011, p. 1.

¹⁰ JO L 264 du 8.10.2011, p. 32.

(6) Au point 6.2.1.3 «Évaluation au cours des phases de migration», le sixième alinéa est supprimé.

(7) Au point 6.2.2.3 «Conditions pour l'utilisation des modules applicables aux ensembles "bord" et "sol"», paragraphe «Validation de l'ensemble "bord"», le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Si les tests montrent que les spécifications ne sont pas réalisées dans tous les cas (par exemple, la conformité avec la STI uniquement jusqu'à une certaine vitesse), les conséquences au regard de la conformité avec la STI doivent être inscrites sur le certificat de conformité».

(8) Au point 7.4.2.1 «La catégorie de chaque cas spécifique est donnée en annexe A, appendice 1», dans le tableau, les justifications des points 1, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 13 et 15 sont remplacées par le texte suivant:

(a) point 1: «Équipement de compteur d'essieux existant.»

(b) point 3: «Pertinent sur les lignes ayant des passages à niveau.»

(c) points 4 et 5: «Équipement de circuits de voie existant.»

(d) point 6: «Équipement de compteur d'essieux existant.»

(e) point 7: «La charge minimale à l'essieu nécessaire pour shunter certains circuits de voie est déterminée dans une exigence de l'EBA (Eisenbahn-Bundesamt) et s'applique sur certaines grandes lignes en Allemagne dans la zone de l'ex-DR (Deutsche Reichsbahn) ayant des circuits de voie de 42 Hz et 100 Hz. Pas de renouvellement. À compléter en ce qui concerne l'Autriche et la Suède.»

(f) point 10: «Pertinent sur les lignes avec des passages à niveau avec des boucles de détection.»

(g) point 13: «Équipement existant de circuits de voie basse tension.»

(h) point 15: «Pertinent sur les lignes comportant des passages à niveau.»

(9) L'annexe A est modifiée comme suit:

(a) L'appendice 1 est modifié comme suit:

i) le chapitre 4.6 est remplacé par le texte suivant:

«4.6 Le gestionnaire d'infrastructure peut admettre des limites moins restrictives»;

ii) le chapitre 5.1.2 est remplacé par le texte suivant:

«5.1.2 À propos de la distance b_x

La distance b_x (figure 1) ne doit pas être supérieure à 4 200 mm, sauf si le matériel roulant circule uniquement sur des lignes où une distance b_x allant jusqu'à 5 000 mm est autorisée.

Le matériel roulant sur lequel b_x est supérieur à 4 200 mm ne doit pas circuler sur des lignes où une distance b_x supérieure à 4 200 mm n'est pas autorisée.

La déclaration "CE" de vérification du matériel roulant doit contenir cette indication.

Sur les tronçons nouvellement construits de lignes de la catégorie I, le système CCS de détection des trains doit permettre l'utilisation de matériel roulant ayant une distance b_x allant jusqu'à 5 000 mm.

Sur les autres tronçons (lignes de la catégorie I réaménagées ou renouvelées d'une part, lignes des catégories II ou III nouvelles, réaménagées ou renouvelées d'autre part), le système CCS de détection des trains doit permettre l'utilisation de matériel roulant ayant une distance b_x allant jusqu'à 4 200 mm. Il est recommandé aux gestionnaires d'infrastructures d'essayer de permettre aussi l'utilisation de matériel roulant ayant une distance b_x allant jusqu'à 5 000 mm.»

iii) le chapitre 6.1.3. est remplacé par le texte suivant:

«6.1.3. Cas spécifiques Autriche, Allemagne et Belgique

La charge à l'essieu doit être d'au moins 5 t sur certaines lignes.»

iv) le chapitre 6.5.5. est remplacé par le texte suivant:

«6.5.5 Cas spécifique Pays-Bas

Outre les exigences générales de l'annexe A, appendice 1, des exigences supplémentaires peuvent s'appliquer aux locomotives et éléments automoteurs sur les circuits de voie.»

v) le chapitre 8.2 est remplacé par le texte suivant:

«8.2 Utilisation de freins électriques/magnétiques

8.2.1. L'utilisation des freins magnétiques et des freins à courants de Foucault n'est admissible que pour un freinage ou un arrêt d'urgence. L'utilisation des freins magnétiques et des freins à courants de Foucault pour un freinage d'urgence peut être interdite.

8.2.2. Si cela est autorisé, les freins à courants de Foucault et les freins magnétiques peuvent être utilisés pour le freinage de service.

8.2.3. Cas spécifique Allemagne

Le frein magnétique et le frein à courants de Foucault ne sont pas autorisés sur le premier bogie d'un véhicule de tête sauf indication contraire expresse.»

(b) À l'appendice 2, le chapitre 5 est remplacé par le texte suivant:

«5 TYPES ET LIMITES D'ALARME

Le DBC doit prévoir les types d'alarme suivants :

- alarme de surchauffe
- alarme d'échauffement
- alarme de variation ou autre type d'alarme».

(10) L'annexe B est modifiée comme suit:

(a) Au chapitre «UTILISATION DE L'ANNEXE B», le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les entreprises ferroviaires ayant besoin d'installer un ou plusieurs de ces systèmes sur leurs trains doivent s'adresser à l'État membre concerné».

(b) Au chapitre «Partie 2: Radio», la phrase après le paragraphe 17 de l'index est remplacée par le texte suivant:

«Ces systèmes sont actuellement utilisés dans les États membres».

(11) L'annexe C est supprimée.

(12) L'annexe E est modifiée comme suit:

(a) Au chapitre «Module SB: examen de type», paragraphe 3, sixième alinéa, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre européen des types de véhicules autorisés, y compris toutes les informations précisées dans la STI».

(b) Le chapitre «Module SD: système de gestion de la qualité en production» est modifié comme suit:

i) au paragraphe 4.2, deuxième alinéa, le sixième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre des infrastructures, y compris toutes les informations précisées dans la STI;»

ii) au paragraphe 10, le neuvième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre des infrastructures, y compris toutes les informations précisées dans la STI.»

(c) Le chapitre «Module SF: vérification sur produits» est modifié comme suit:

i) au paragraphe 5, deuxième alinéa, le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre des infrastructures, y compris toutes les informations précisées dans la STI;»

ii) au paragraphe 10, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre des infrastructures, y compris toutes les informations précisées dans la STI.»

(d) Au chapitre «Module SH2: système de gestion de la qualité complet avec contrôle de la conception», paragraphe 10, le huitième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre des infrastructures, y compris toutes les informations précisées dans la STI.»

(e) Le chapitre «Module SG: vérification à l'unité» est modifié comme suit:

i) au paragraphe 3, deuxième alinéa, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre des infrastructures, y compris toutes les informations précisées dans la STI;»

ii) au paragraphe 8, le huitième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre des infrastructures, y compris toutes les informations précisées dans la STI.»

Annexe II

L'annexe de la décision 2006/860/CE est modifiée comme suit:

- (1) Au point 2.2.4, le second alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Aucun train à grande vitesse ou train conventionnel équipé d'un système bord de classe A conformément à la STI correspondante ne doit, pour des raisons liées à l'une des deux STI et dans les conditions qui y sont établies, voir son exploitation restreinte sur une ligne à grande vitesse ou une ligne conventionnelle dont l'infrastructure est munie d'un système sol de classe A conformément à la STI correspondante.»

- (2) Au point 4.3.2.3 «Performances et caractéristiques garanties du système de freinage du train», le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Pour les rames blocs, les performances garanties de freinage sont données par les fabricants».

- (3) Le point 4.3.2.5 est remplacé par le texte suivant:

«4.3.2.5. Environnement physique

«Les conditions climatiques et physiques ambiantes des équipements de contrôle-commande rencontrées sur le parcours du train doivent être définies au regard de l'annexe A, index A4 et index A5.»

- (4) Au point 4.3.2.9 «DéTECTEURS de boîtes chaudes», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Cette interface s'applique au système DBC de classe A».

- (5) Le point 4.3.3.4 est remplacé par le texte suivant:

«4.3.3.4 Utilisation de freins électriques/magnétiques

Pour assurer le bon fonctionnement des équipements de contrôle-commande au sol, l'utilisation de freins magnétiques et de freins à courant de Foucault sera définie en se référant à l'annexe A, appendice 1, point 5.2».

- (6) Au chapitre 4.8, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les données à fournir pour les registres établis aux articles 34 et 35 de la directive 2008/57/CE sont celles qui figurent dans la décision d'exécution 2011/633/UE de la Commission du 15 septembre 2011 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire¹¹ et la décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés¹²».

¹¹ JO L 256 du 1.10.2011, p. 1.

¹² JO L 264 du 8.10.2011, p. 32.

- (7) Le point 6.2.1 «Procédures d'évaluation» est modifié comme suit:
- (a) les huitième et neuvième alinéas sont supprimés;
 - (b) le dixième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La déclaration "CE" de vérification des ensembles "bord" et "sol", accompagnée des certificats de conformité, est suffisante pour assurer qu'un ensemble "sol" fonctionnera avec un ensemble "bord" équipé des caractéristiques correspondantes et dans les conditions définies dans cette STI sans déclaration "CE" supplémentaire de vérification du sous-système».
- (8) Au point 6.2.1.3 «Évaluation au cours des phases de migration», le sixième alinéa est supprimé.
- (9) Au point 6.2.2.3.1 «Validation de l'ensemble "bord"», le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«S'il existe des limitations à une applicabilité générale des résultats des essais (par exemple, la conformité avec la STI est seulement prouvée jusqu'à une certaine vitesse), ces limitations doivent être inscrites sur le certificat».
- (10) Au point 6.2.2.3.2 «Validation de l'ensemble "sol"», le quatrième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«S'il existe des limitations à une applicabilité générale des résultats des essais (par exemple, la conformité avec la STI est seulement prouvée jusqu'à une certaine vitesse), ces limitations doivent être inscrites sur le certificat».
- (11) Le point 7.2.8 est supprimé.
- (12) Au point 7.2.9 «Matériel roulant avec des équipements de contrôle de vitesse de classe A et de classe B», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«De même, les systèmes de classe B pourraient être mis en œuvre de manière indépendante (ou dans le cas d'un réaménagement ou d'un renouvellement, être laissé "en l'état"), dans le cas de systèmes de classe B pour lesquels, du point de vue du propriétaire du matériel roulant, un STM ne représente pas une option économiquement viable. Toutefois, si un STM n'est pas utilisé, l'entreprise ferroviaire doit assurer que l'absence d'un "protocole de reconnaissance" (c'est-à-dire le traitement, au moyen d'ETCS, des transitions entre les équipements de classe A et de classe B déployés en voie) n'en est pas moins correctement gérée».
- (13) Le point 7.2.10 est supprimé.
- (14) Au point 7.5.2.1 «La catégorie de chaque cas spécifique est donnée en annexe A, appendice 1», dans le tableau, les justifications des points 1, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 14 et 17 sont remplacées par le texte suivant:
- (a) point 1: «Équipement de compteur d'essieux existant.»
 - (b) point 3: «Pertinent sur les lignes comportant des passages à niveau.»

- (c) points 4 et 5: «Équipement de circuits de voie existant.»
 - (d) point 6: «Équipement de compteur d'essieux existant.»
 - (e) point 8, pour l'Allemagne: «La charge minimale à l'essieu nécessaire pour shunter certains circuits de voie est déterminée dans une exigence de l'EBA (Eisenbahn-Bundesamt) et s'applique sur certaines grandes lignes en Allemagne dans la zone de l'ex-DR (Deutsche Reichsbahn) ayant des circuits de voie de 42 Hz et 100 Hz. Pas de renouvellement».
 - (f) point 8, pour l'Autriche: «La charge minimale à l'essieu nécessaire pour shunter certains circuits de voie est déterminée dans une exigence de sécurité de fonctionnement, applicable sur certaines lignes principales en Autriche ayant des circuits de voie de 100 Hz. Pas de renouvellement».
 - (g) point 11: «Pertinent sur les lignes avec des passages à niveau avec des boucles de détection.»
 - (h) point 14: «Équipement existant de circuits de voie basse tension.»
 - (i) point 17: «Pertinent sur les lignes comportant des passages à niveau.»
- (15) L'annexe A est modifiée comme suit:

(a) L'appendice 1 est modifié comme suit:

i) le chapitre 4.6 est remplacé par le texte suivant:

«4.6 Le gestionnaire d'infrastructure peut admettre des limites moins restrictives»;

ii) le chapitre 5.1.2. est remplacé par le texte suivant:

«5.1.2 En ce qui concerne la distance bx

La distance bx (figure 1) ne doit pas être supérieure à 4 200 mm, sauf si le matériel roulant circule uniquement sur des lignes où une distance bx allant jusqu'à 5 000 mm est autorisée.

Le matériel roulant sur lequel bx est supérieur à 4 200 mm ne doit pas circuler sur des lignes où une distance bx supérieure à 4 200 mm n'est pas autorisée.

La déclaration "CE" de vérification du matériel roulant doit contenir cette indication.

Sur les tronçons nouvellement construits de lignes de la catégorie I, le système CCS de détection des trains doit permettre l'utilisation de matériel roulant ayant une distance bx allant jusqu'à 5 000 mm.

Sur les autres tronçons (lignes de la catégorie I réaménagées ou renouvelées d'une part, lignes des catégories II ou III nouvelles,

réaménagées ou renouvelées d'autre part), le système CCS de détection des trains doit permettre l'utilisation de matériel roulant ayant une distance bx allant jusqu'à 4 200 mm. Il est recommandé aux gestionnaires d'infrastructures d'essayer de permettre aussi l'utilisation de matériel roulant ayant une distance bx allant jusqu'à 5 000 mm.»

iii) le chapitre 6.1.3. est remplacé par le texte suivant:

«6.1.3 Cas spécifiques Autriche, Allemagne et Belgique

La charge à l'essieu doit être d'au moins 5 t sur certaines lignes.»

iv) le chapitre 6.5.5. est remplacé par le texte suivant:

«6.5.5 Cas spécifique Pays-Bas

Outre les exigences générales de l'annexe A, appendice 1, des exigences supplémentaires peuvent s'appliquer aux locomotives et éléments automoteurs sur les circuits de voie.»

v) le chapitre 8.2 est remplacé par le texte suivant:

«8.2 Utilisation de freins électriques/magnétiques

8.2.1. L'utilisation des freins magnétiques et des freins à courants de Foucault n'est admissible que pour un freinage ou un arrêt d'urgence. L'utilisation des freins magnétiques et des freins à courants de Foucault pour un freinage d'urgence peut être interdite.

8.2.2. Si cela est autorisé, les freins à courants de Foucault et les freins magnétiques peuvent être utilisés pour le freinage de service.

8.2.3. Cas spécifique Allemagne

Le frein magnétique et le frein à courants de Foucault ne sont pas autorisés sur le premier bogie d'un véhicule de tête sauf indication contraire expresse.»

(b) À l'appendice 2, le chapitre 5 est remplacé par le texte suivant:

«5 TYPES ET LIMITES D'ALARME

Le DBC doit prévoir les types d'alarme suivants :

- alarme de surchauffe
- alarme d'échauffement
- alarme de variation ou autre type d'alarme».

(16) L'annexe B est modifiée comme suit:

- (a) Au chapitre «UTILISATION DE L'ANNEXE B», le quatrième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les entreprises ferroviaires ayant besoin d'installer un ou plusieurs de ces systèmes sur leurs trains doivent s'adresser à l'État membre concerné.»

- (b) Au chapitre «Partie 2: Radio», la phrase après le paragraphe 17 de l'index est remplacée par le texte suivant:

«Ces systèmes sont actuellement utilisés dans les États membres.»

(17) L'annexe C est supprimée.

(18) L'annexe E est modifiée comme suit:

- (a) au chapitre «Module SB: Examen de type», paragraphe 3, cinquième alinéa, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre européen des types de véhicules autorisés, y compris toutes les informations précisées dans la STI».

- (b) Le chapitre «Module SD: Système de gestion de la qualité en production» est modifié comme suit:

- i) au paragraphe 4.2, deuxième alinéa, le sixième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre des infrastructures, y compris toutes les informations précisées dans la STI»;

- ii) au paragraphe 10, le neuvième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre des infrastructures, y compris toutes les informations précisées dans la STI».

- (c) Le chapitre «Module SF: Vérification sur produits» est modifié comme suit:

- i) au paragraphe 5, deuxième alinéa, le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre des infrastructures, y compris toutes les informations précisées dans la STI»;

- ii) au paragraphe 10, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«le registre des infrastructures, y compris toutes les informations précisées dans la STI».

- (d) Au chapitre «Module SH2: Système de gestion de la qualité complet avec contrôle de la conception», paragraphe 10, le huitième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre des infrastructures, y compris toutes les informations précisées dans la STI».

(e) Le chapitre «Module SG: Vérification à l'unité» est modifié comme suit:

i) au paragraphe 3, deuxième alinéa, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre des infrastructures, y compris toutes les informations précisées dans la STI»;

ii) au paragraphe 8, le huitième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre des infrastructures, y compris toutes les informations précisées dans la STI».