

## DECYZJA WSPÓLNEGO KOMITETU EOG

NR 176/2012

z dnia 28 września 2012 r.

## zmieniająca załącznik XIII (Transport) do Porozumienia EOG

WSPÓLNY KOMITET EOG,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, zmienione Protokołem dostosowującym Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, dalej zwane „Porozumieniem”, w szczególności jego art. 98,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Załącznik XIII do Porozumienia został zmieniony decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 135/2012 z dnia 13 lipca 2012 r. <sup>(1)</sup>.
- (2) W Porozumieniu należy uwzględnić decyzję Komisji 2011/291/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnych <sup>(2)</sup>.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

## Artykuł 1

Do załącznika XIII do Porozumienia wprowadza się następujące zmiany:

- 1) do pkt 37db (decyzja Komisji 2008/163/WE) dodaje się tekst w brzmieniu:

„zmieniona:

— **32011 D 0291**: decyzją Komisji 2011/291/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. (Dz.U. L 139 z 26.5.2011, s. 1).”;

- 2) po pkt 37dh (decyzja Komisji 2011/274/UE) wprowadza się, co następuje:

„37di. **32011 D 0291**: Decyzja Komisji 2011/291/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu »Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski« w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 139 z 26.5.2011, s. 1).

Postanowienia decyzji dla celów niniejszego Porozumienia dostosowuje się następująco:

- a) W sekcji 7.3.2.3 załącznika do decyzji dodaje się tekst w brzmieniu:

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 309 z 8.11.2012, s. 16.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 139 z 26.5.2011, s. 1.

## »Przypadek szczególny Norwegia

(P) W celu utrzymania nieograniczonego dostępu do sieci norweskiej pojazdy kolejowe powinny utrzymywać się w granicach skrajni kinematycznej NO1. Linie przyjmujące większe skrajnie wymieniono w regulaminie sieci.

Nie uniemożliwia to dostępu taboru zgodnego z TSI do sieci krajowej.».

- b) Po sekcji 7.3.2.13 załącznika do decyzji dodaje się tekst w brzmieniu:

»7.3.2.13 a Współczynnik mocy (4.2.8.2.6)

## Przypadek szczególny Norwegia

(P) W celu utrzymania nieograniczonego działania sieci norweskiej stosuje się następujące wymogi dla elektrycznych jednostek trakcyjnych:

— Pojemnościowy współczynnik mocy nie może być mniejszy niż 0,95 przy napięciach na przewodach jezdnych przekraczających 16,5 kV, w momencie gdy pojazd trakcyjny aktywnie pobiera energię elektryczną.

— Moc pojemnościowa nie może przekroczyć 60 kVA<sub>r</sub>, w momencie gdy pojazd trakcyjny odzyskuje moc.

— Indukcyjny współczynnik mocy nie może być mniejszy niż 0,95 przy napięciach na przewodach jezdnych przekraczających 16,5 kV, w momencie gdy pojazd trakcyjny odzyskuje moc.».

- c) W sekcji 7.3.2.16 załącznika do decyzji dodaje się tekst w brzmieniu:

## »Przypadek szczególny Norwegia

(T) Ten przypadek szczególny ma zastosowanie do pojazdów kolejowych wykorzystywanych na liniach o niezmodyfikowanej sieci trakcyjnej. Linie posiadające sieci trakcyjne zgodne z TSI wymieniono w regulaminie sieci.

Geometria ślizgacza pantografu powinna być zgodna z normą 50367:2011, rysunek B.6 (1 800 mm).«.

- d) Po sekcji 7.3.2.16 załącznika do decyzji dodaje się tekst w brzmieniu:

»7.3.2.16 a Nacisk statyczny pantografu (4.2.8.2.9.5)

#### **Przypadek szczególny Norwegia**

(P) Ten przypadek szczególny ma zastosowanie do pojazdów kolejowych wykorzystywanych na liniach o niezmodernizowanej sieci trakcyjnej. Linie posiadające sieci trakcyjne zgodne z TSI wymieniono w regulaminie sieci.

Podczas postoju nacisk statyczny pantografów powinien wynosić 55 N.«.

- e) W sekcji 7.3.2.17 załącznika do decyzji dodaje się tekst w brzmieniu:

#### **»Przypadek szczególny Norwegia**

(P) Ten przypadek szczególny ma zastosowanie do pojazdów kolejowych wykorzystywanych na liniach o niezmodernizowanej sieci trakcyjnej. Linie posiadające sieci trakcyjne zgodne z TSI wymieniono w regulaminie sieci.

Oprócz zgodności z wymogami TSI pantografy muszą być zgodne z krzywą opartą na następującym wzorze:  $F_m = 0,00097v^2 + 55$ , z tolerancją  $\pm 10\%$ .«.

- f) W sekcji 7.4 załącznika do decyzji dodaje się tekst w brzmieniu:

#### **»Warunki szczególne Norwegia**

(P) Do celów nieograniczonego dostępu taboru do sieci norweskiej w warunkach zimowych należy wykazać, że tabor spełnia następujące wymagania:

— powinna zostać wybrana strefa temperatury T2 zgodnie z pkt 4.2.6.1.2,

— powinny zostać wybrane trudniejsze warunki związane z wystąpieniem śniegu, lodu i gradu, zgodnie z pkt 4.2.6.1.5.«.

#### **Artykuł 2**

Teksty decyzji 2011/291/UE w językach islandzkim i norweskim, które mają zostać opublikowane w Suplemencie EOG do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, są autentyczne.

#### **Artykuł 3**

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem 29 września 2012 r., pod warunkiem że Wspólny Komitet EOG otrzyma wszystkie notyfikacje przewidziane w art. 103 ust. 1 Porozumienia (\*).

#### **Artykuł 4**

Niniejsza decyzja zostaje opublikowana w sekcji EOG oraz w Suplemencie EOG do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia 28 września 2012 r.

W imieniu Wspólnego Komitetu EOG

Atle LEIKVOLL

Przewodniczący

(\*) Nie wskazano wymogów konstytucyjnych.