

DECYZJA WSPÓLNEGO KOMITETU EOG**NR 187/2015****z dnia 10 lipca 2015 r.****zmieniająca załącznik XIII (Transport) do Porozumienia EOG [2017/27]**

WSPÓLNY KOMITET EOG,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym („Porozumienie EOG”), w szczególności jego art. 98,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W Porozumieniu EOG należy uwzględnić rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor — lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej ⁽¹⁾, sprostowane w Dz.U. L 10 z 16.1.2015, s. 45.
- (2) Należy zatem odpowiednio zmienić załącznik XIII do Porozumienia EOG,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

W załączniku XIII do Porozumienia EOG wprowadza się następujące zmiany:

1. w pkt 37ah (decyzja Komisji 2008/232/WE) i pkt 37di (decyzja Komisji 2011/291/UE) dodaje się tiret w brzmieniu:
„— **32014 R 1302**: rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 228), sprostowanym w Dz.U. L 10 z 16.1.2015, s. 45.”;
2. po pkt 37dn (rozporządzenie Komisji (UE) nr 1301/2014) dodaje się, co następuje:
„37do. **32014 R 1302**: rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu »Tabor — lokomotywy i tabor pasażerski« systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 228), sprostowane w Dz.U. L 10 z 16.1.2015, s. 45.”.

Do celów Porozumienia EOG przepisy tego rozporządzenia odczytuje się z uwzględnieniem następujących dostosowań:

- a) W sekcji 7.3.2.12 załącznika dodaje się tekst w brzmieniu:

„Przypadek szczególny dla Norwegii (»T«)

W celu utrzymania nieograniczonego działania sieci norweskiej stosuje się następujące wymogi dla elektrycznych pojazdów trakcyjnych:

- Pojemnościowy współczynnik mocy nie może być mniejszy niż 0,95 przy napięciach na przewodach jezdnym przekraczających 16,5 kV, w momencie gdy pojazd trakcyjny aktywnie pobiera energię elektryczną.
- Moc pojemnościowa nie może przekroczyć 60 kVAr, w momencie gdy pojazd trakcyjny odzyskuje moc.
- Indukcyjny współczynnik mocy nie może być mniejszy niż 0,95 przy napięciach na przewodach jezdnym poniżej 16,5 kV, w momencie gdy pojazd trakcyjny odzyskuje moc.”;

⁽¹⁾ Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 228.

b) W sekcji 7.3.2.14 załącznika do decyzji dodaje się tekst w brzmieniu:

„Przypadek szczególny dla Norwegii (»T«)

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.

Geometria ślizgacza pantografu powinna być zgodna z normą EN 50367:2011, rysunek B.6 (1800 mm).”;

c) Po sekcji 7.3.2.15 załącznika dodaje się tekst w brzmieniu:

„7.3.2.15bis Nacisk statyczny pantografu (poziom składnika interoperacyjności) (4.2.8.2.9.5)

Przypadek szczególny dla Norwegii (»T«)

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.”;

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

„Przypadek szczególny dla Norwegii (»T«)

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 10 %.”;

e) W sekcji 7.4 załącznika dodaje się tekst w brzmieniu:

„Warunki szczególne Norwegia

W celu nieograniczonego dostępu taboru do sieci norweskiej w warunkach zimowych należy wykazać, że tabor spełnia następujące wymagania:

- należy wybrać strefę temperatury T2 zgodnie z pkt 4.2.6.1.1,
- należy wybrać trudne warunki związane z wystąpieniem śniegu, lodu i gradu określone w pkt 4.2.6.1.2.”.

Artykuł 2

Teksty rozporządzenia (UE) nr 1302/2014, sprostowanego w Dz.U. L 10 z 16.1.2015, s. 45, w języku islandzkim i norweskim, które zostaną opublikowane w Suplemencie EOG do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, są autentyczne.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem 11 lipca 2015 r. pod warunkiem dokonania wszystkich notyfikacji przewidzianych w art. 103 ust. 1 Porozumienia EOG (*).

(*) Nie wskazano wymogów konstytucyjnych.

Artykuł 4

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

Sporządzono w Brukseli dnia 10 lipca 2015 r.

W imieniu Wspólnego Komitetu EOG
Atle LEIKVOLL
Przewodniczący
