

## AZ EGT VEGYES BIZOTTSÁG 176/2012 HATÁROZATA

(2012. szeptember 28.)

## az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás XIII. mellékletének (Közlekedés) módosításáról

AZ EGT VEGYES BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás kiigazításáról szóló jegyzőkönyvvel módosított, az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra (a továbbiakban: az EGT-megállapodás) és különösen annak 98. cikkére,

mivel:

- (1) A megállapodás XIII. mellékletét a 2012. július 13-i 135/2012 EGT vegyes bizottsági határozat <sup>(1)</sup> módosította.
- (2) A hagyományos transzeurópai vasúti rendszer „mozdonyok és személyszállító járművek” járműalrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról szóló, 2011. április 26-i 2011/291/EU bizottsági határozatot <sup>(2)</sup> be kell építeni a megállapodásba,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

## 1. cikk

A megállapodás XIII. melléklete a következőképpen módosul:

1. A 37db. pont (2008/163/EK bizottsági határozat) a következő szöveggel egészül ki:

„, az alábbi módosítással:

— **32011 D 0291:** a Bizottság 2011. április 26-i 2011/291/EU határozata (HL L 139., 2011.5.26., 1. o.)”

2. A melléklet a 37dh. pont után (2011/274/EU bizottsági határozat) a következő szöveggel egészül ki:

„37di. **32011 D 0291:** a Bizottság 2011. április 26-i 2011/291/EU határozata a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer »mozdonyok és személyszállító járművek« járműalrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról (HL L 139., 2011.5.26., 1. o.).

A határozat rendelkezéseit e megállapodás alkalmazásában az alábbi kiigazításokkal kell alkalmazni:

- a) A határozat mellékletének 7.3.2.3. pontja a következő szöveggel egészül ki:

## »Norvégia különleges esete

(P) A norvég hálózat korlátozásmentes eléréséhez az egységeknek az NO1 kinematikus szerkesztési szelvényen belül kell maradniuk. Az ennél nagyobb úrszelvényt fogadni képes vonalakat a vasúthálózat-használati szabályzat tűnteti fel.

Ez nem akadályozza az ÁME-nek megfelelő járművek számára a nemzeti hálózat használatát.«

- b) A határozat mellékletének 7.3.2.13. pontja után az alábbi pontot kell beilleszteni:

»7.3.2.13a. Teljesítménytényező (4.2.8.2.6.)

## Norvégia különleges esete

(P) A villamos vontatóegységekre a norvég hálózaton való korlátozásmentes üzemelés tekintetében az alábbiak vonatkoznak:

— Amennyiben a vontatóegység aktívan áramot fogyaszt, a kapacitív teljesítménytényező a 16,5 kV-ot meghaladó vezetékfeszültségeken nem lehet nagyobb 0,95-nél.

— Amennyiben a vontatóegység teljesítményt táplál vissza, a kapacitív teljesítmény nem haladhatja meg a 60 kVAr-t.

— Amennyiben a vontatóegység teljesítményt táplál vissza, az induktív teljesítménytényező a 16,5 kV alatti vezetékfeszültségeken nem lehet kisebb 0,95-nél.«

- c) A határozat mellékletének 7.3.2.16. pontja az alábbi szöveggel egészül ki:

## »Norvégia különleges esete

(T) Ez a különleges eset a nem korszerűsített felsővezeték-rendszerrel szerelt vonalakon való üzemre szánt egységekre vonatkozik. Az ÁME-nek megfelelő felsővezeték-rendszerrel szerelt vonalakat a vasúthálózat-használati szabályzat tartalmazza.

<sup>(1)</sup> HL L 309., 2012.11.8., 16. o.

<sup>(2)</sup> HL L 139., 2011.5.26., 1. o.

Az áramszedőfej geometriájának az EN 50367:2011 szabványnak kell megfelelnie (B.6 ábra, 1 800 mm).«

- d) A határozat mellékletének 7.3.2.16. pontja után az alábbi pontot kell beilleszteni:

»7.3.2.16a. Az áramszedő statikus sarunyomása (4.2.8.2.9.5.)

#### Norvégia különleges esete

(P) Ez a különleges eset a nem korszerűsített felsővezeték-rendszerrel szerelt vonalakon való üzemre szánt egységekre vonatkozik. Az ÁME-nek megfelelő felsővezeték-rendszerrel szerelt vonalakat a vasúthálózat-használati szabályzat tartalmazza.

A villamos vontatójármű álló helyzetében az áramszedő statikus sarunyomásának 55 N-nak kell lennie.«

- e) A határozat mellékletének 7.3.2.17. pontja az alábbi szöveggel egészül ki:

#### »Norvégia különleges esete

(P) Ez a különleges eset a nem korszerűsített felsővezeték-rendszerrel szerelt vonalakon való üzemre szánt egységekre vonatkozik. Az ÁME-nek megfelelő felsővezeték-rendszerrel szerelt vonalakat a vasúthálózat-használati szabályzat tartalmazza.

Az áramszedőknek az ÁME követelményei mellett az alábbi képleten alapuló görbének kell megfelelniük:  $F_m = 0,00097v^2 + 55, \pm 10\%$ -os tűréshatárral.«

- f) A határozat mellékletének 7.4. pontja az alábbi szöveggel egészül ki:

#### »Különleges viszonyok Norvégiában

(P) Téli körülmények között a norvég hálózat járművek általi korlátozásmentes eléréséhez igazolni kell, hogy a járművek megfelelnek a következő követelményeknek:

— a 4.2.6.1.2. pontban meghatározott T2 hőmérsékleti övezetet kell választani,

— a 4.2.6.1.5. pontban meghatározott súlyos hó, jég és jégeső viszonyokat kell választani.«

#### 2. cikk

A 2011/291/EU határozatnak az Európai Unió Hivatalos Lapja EGT-kiegészítésében közzeendő izlandi és norvég szövege hiteles.

#### 3. cikk

Ez a határozat 2012. szeptember 29-én lép hatályba, feltéve, hogy az EGT Vegyes Bizottság az EGT-megállapodás 103. cikkének (1) bekezdésében előírt összes bejelentést megkapta (\*).

#### 4. cikk

Ezt a határozatot az Európai Unió Hivatalos Lapjának EGT-re vonatkozó részében és EGT-kiegészítésében ki kell hirdetni.

Kelt Brüsszelben, 2012. szeptember 28-án.

az EGT Vegyes Bizottság részéről  
az elnök  
Atle LEIKVOLL

(\*) Alkotmányos követelmények fennállását nem jelezték.