BESCHLUSS DES GEMEINSAMEN EWR-AUSSCHUSSES

Nr. 176/2012

vom 28. September 2012

zur Änderung des Anhangs XIII (Verkehr) des EWR-Abkommens

DER GEMEINSAME EWR-AUSSCHUSS —

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, geändert durch das Anpassungsprotokoll zum Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum (im Folgenden „Abkommen"), insbesondere auf Artikel 98,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Anhang XIII des Abkommens wurde durch den Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 135/2012 vom 13. Juli 2012 [1] geändert.

(2) Der Beschluss 2011/291/EU der Kommission vom 26. April 2011 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Fahrzeug-Teilsystems „Lokomotiven und Personenwagen" des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems [2] ist in das Abkommen aufzunehmen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang XIII des Abkommens wird wie folgt geändert:

1. Unter Nummer 37db (Entscheidung 2008/163/EG der Kommission) wird Folgendes angefügt:

„, geändert durch:

— **32011 D 0291**: Beschluss 2011/291/EU der Kommission vom 26. April 2011 (ABl. L 139 vom 26.5.2011, S. 1)."

2. Nach Nummer 37dh (Beschluss 2011/274/EU der Kommission) wird Folgendes eingefügt:

„37di. **32011 D 0291**: Beschluss 2011/291/EU der Kommission vom 26. April 2011 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Fahrzeug-Teilsystems ‚Lokomotiven und Personenwagen' des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 139 vom 26.5.2011, S. 1).

Der Beschluss gilt für die Zwecke dieses Abkommens mit den folgenden Anpassungen:

a) Unter Abschnitt 7.3.2.3 des Anhangs zu dem Beschluss wird Folgendes angefügt:

‚**Sonderfall für Norwegen**

(„P") Für einen uneingeschränkten Zugang zum norwegischen Netz müssen Einheiten die kinematische Begrenzungslinie NO1 einhalten. Strecken, auf denen größere Begrenzungslinien möglich sind, sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen ausgewiesen.

Der Zugang TSI-konformer Fahrzeuge zum nationalen Netz wird dadurch nicht verhindert.'

b) Nach Abschnitt 7.3.2.13 des Anhangs zu dem Beschluss wird folgender Abschnitt eingefügt:

‚7.3.2.13a Leistungsfaktor (4.2.8.2.6)

Sonderfall für Norwegen

(„P") Für einen uneingeschränkten Betrieb im norwegischen Netz gilt für elektrische Triebfahrzeuge Folgendes:

— Der kapazitive Leistungsfaktor darf bei Fahrleitungsspannungen von mehr als 16,5 kV nicht kleiner als 0,95 sein, wenn das Triebfahrzeug aktiv Energie verbraucht.

— Die kapazitive Blindleistung darf 60 kVAr nicht überschreiten, wenn das Triebfahrzeug Energie rückführt.

— Der induktive Leistungsfaktor darf bei Fahrleitungsspannungen von weniger als 16,5 kV nicht kleiner als 0,95 sein, wenn das Triebfahrzeug Energie rückführt.'

c) Unter Abschnitt 7.3.2.16 des Anhangs zu dem Beschluss wird Folgendes angefügt:

‚**Sonderfall für Norwegen**

(„T") Dieser Sonderfall betrifft Einheiten, die auf Strecken mit nicht umgerüsteten Fahrleitungssystemen betrieben werden. Strecken mit TSI-konformen Fahrleitungssystemen sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen ausgewiesen.

[1] ABl. L 309 vom 8.11.2012, S. 16.
[2] ABl. L 139 vom 26.5.2011, S. 1.

Die Geometrie der Stromabnehmerwippe muss der Norm EN 50367:2011, Abbildung B.6 (1 800 mm) entsprechen.‘

d) Nach Abschnitt 7.3.2.16 des Anhangs zu dem Beschluss wird folgender Abschnitt eingefügt:

‚7.3.2.16a Statische Kontaktkraft der Stromabnehmer (4.2.8.2.9.5)

Sonderfall für Norwegen

(„P“) Dieser Sonderfall betrifft Einheiten, die auf Strecken mit nicht umgerüsteten Fahrleitungssystemen betrieben werden. Strecken mit TSI-konformen Fahrleitungssystemen sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen ausgewiesen.

Bei Stillstand sollten Stromabnehmer eine statische Kontaktkraft von 55 N haben.‘

e) Unter Abschnitt 7.3.2.17 des Anhangs zu dem Beschluss wird Folgendes angefügt:

‚**Sonderfall für Norwegen**

(„P“) Dieser Sonderfall betrifft Einheiten, die auf Strecken mit nicht umgerüsteten Fahrleitungssystemen betrieben werden. Strecken mit TSI-konformen Fahrleitungssystemen sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen ausgewiesen.

Zusätzlich zu den TSI-Anforderungen müssen Stromabnehmer eine Kurve gemäß folgender Formel aufweisen: $Fm = 0{,}00097v^2 + 55$ (Toleranzbereich ± 10 %).‘

f) Unter Abschnitt 7.4 des Anhangs zu dem Beschluss wird Folgendes angefügt:

‚**Besondere Bedingungen für Norwegen**

(„P“) Für einen uneingeschränkten Zugang von Fahrzeugen zum norwegischen Schienennetz unter winterlichen Bedingungen muss nachgewiesen werden, dass das Fahrzeug die folgenden Anforderungen erfüllt:

— Es muss die Temperaturzone T2 gemäß Abschnitt 4.2.6.1.2 ausgewählt werden.

— Es müssen schwerwiegende Bedingungen bei Schnee, Eis und Hagel gemäß Abschnitt 4.2.6.1.5 ausgewählt werden.‘ “

Artikel 2

Der Wortlaut des Beschlusses 2011/291/EU in isländischer und norwegischer Sprache, der in der EWR-Beilage des *Amtsblatts der Europäischen Union* veröffentlicht wird, ist verbindlich.

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am 29. September 2012 in Kraft, sofern dem Gemeinsamen EWR-Ausschuss alle Mitteilungen nach Artikel 103 Absatz 1 des Abkommens vorliegen (*).

Artikel 4

Dieser Beschluss wird im EWR-Abschnitt und in der EWR-Beilage des *Amtsblatts der Europäischen Union* veröffentlicht.

Geschehen zu Brüssel am 28. September 2012.

Für den Gemeinsamen EWR-Ausschuss

Der Präsident

Atle LEIKVOLL

(*) Ein Bestehen verfassungsrechtlicher Anforderungen wurde nicht mitgeteilt.