Úřední věstník
Evropské unie

CS
Řada L

2025/1529

31.7.2025

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2025/1529

ze dne 29. července 2025,

kterým se stanoví prováděcí pravidla ke směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, pokud jde o žádost Finska o neuplatnění požadavku použít nejnovější základní specifikaci systému ETCS na instalaci traťové části stanoveného v nařízení Komise (EU) 2023/1695

(oznámeno pod číslem C(2025) 5123)

(Pouze finské a švédské znění je závazné)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii ([1]), a zejména na čl. 7 odst. 4 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Dne 6. června 2024 předložilo Finsko Komisi žádost o neuplatnění prováděcího nařízení Komise (EU) 2023/1695 ([2]) na pilotní trať EKA do roku 2035 (dále jen „žádost“). Žádost byla podána na základě čl. 7 odst. 1 písm. c) směrnice (EU) 2016/797.

(2) Podle bodu 7.2.4.2 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2023/1695 musí být traťový subsystém „řízení a zabezpečení“ ve shodě s technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI) platnými při podání žádosti o povolení k uvedení infrastruktury do provozu. To by vyžadovalo, aby byl na pilotní trati EKA instalován evropský vlakový zabezpečovací systém (dále jen „systém ETCS“) vyhovující základní specifikaci 4.

(3) Projekt uvedený v žádosti spočívá v instalaci traťového subsystému „řízení a zabezpečení“ podle základní specifikace 3, systémové verze 2.1 na pilotním úseku trati EKA ETCS Lielahti-Siuro-Kokemäki-Pori/Rauma ja Pori/Mäntyluoto/Tahkoluoto. Tento úsek tvoří přibližně 190 kilometrů jednokolejné tratě a 18 stanic (dále jen „projekt pilotní trati EKA“).

(4) Podle dokumentů předložených Finskem by splnění požadavků bodu 7.2.4.2 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2023/1695 znamenalo dodatečné náklady ve výši nejméně 16,3 milionu EUR. Zavedení nejnovější základní specifikace systému ETCS by totiž vyžadovalo změnu podepsané smlouvy a přepracování technického řešení, které má být realizováno. To by zpozdilo realizaci projektu o dva a půl roku z důvodu nutnosti oznámit v registru infrastruktury (RINF) ([3]) změnu funkcí systému ETCS požadovaných u vozidel provozovaných na této trati ([4]) pět let dopředu. Zpoždění realizace projektu by rovněž mohlo vést ke ztrátě spolufinancování v rámci finského plánu pro oživení a odolnost.

([1]) Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj.
([2]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1695 ze dne 10. srpna 2023 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení nařízení (EU) 2016/919 (Úř. věst. L 222, 8.9.2023, s. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).
([3]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/777 ze dne 16. května 2019 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury ve znění prováděcího nařízení Komise (EU) 2023/1694 ze dne 10. srpna 2023 (ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/2023-09-28).
([4]) Jak se požaduje podle bodu 7.2.9 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2023/1695.

(5) Jako alternativní ustanovení Finsko navrhuje použít nařízení Komise (EU) 2016/919 ([5]) se všemi následnými změnami, což znamená, že je třeba provést pouze základní specifikaci 3 systému ETCS. Finsko má v úmyslu instalovat základní specifikaci 3 systému ETCS, systémovou verzi 2.1. Finsko se zavazuje, že základní specifikaci 4 systému ETCS instaluje do roku 2035, pokud nová analýza ekonomické životaschopnosti tento krok podpoří.

(6) Finsko se zavázalo, že ekonomickou životaschopnost modernizace traťové části systému ETCS na základní specifikaci 4 u projektu pilotní trati EKA, včetně možnosti zavedení budoucího železničního mobilního komunikačního systému na této trati, posoudí nejpozději do roku 2030. Finsko by mělo informovat Komisi o výsledku hospodářské analýzy v roce 2030 a každé dva roky na konci roku 2032 a 2034 o pokroku při zavádění základní specifikace 4 systému ETCS na této trati, pokud by bylo příslušné rozhodnutí přijato.

(7) Na základě odůvodnění, které Finsko ke své žádosti uvedlo, a navrhovaných alternativních ustanovení mohou být podmínky stanovené v čl. 7 odst. 1 písm. c) a v čl. 7 odst. 4 směrnice (EU) 2016/797 pro zde popsaný projekt pilotní trati EKA považovány za splněné. Žádost by proto měla být přijata.

(8) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem výboru uvedeného v čl. 51 odst. 1 směrnice (EU) 2016/797,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Žádost Finska o neuplatnění bodu 7.2.4.2 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2023/1695 na projekt pilotní trati EKA se přijímá pod podmínkou, že budou uplatněna alternativní opatření navržená Finskem a že bude v roce 2030 provedeno nové posouzení budoucí ekonomické životaschopnosti instalace základní specifikace 4 systému ETCS na pilotní trati EKA.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Finské republice.

Použije se do dne 31. prosince 2035.

V Bruselu dne 29. července 2025.

Za Komisi
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komise

([5]) Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení" železničního systému, ve znění prováděcího nařízení (EU) 2019/776 ze dne 16. května 2019, prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/387 ze dne 9. března 2020 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/420 ze dne 16. března 2020 (ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/919/2020-03-11).