Úřední věstník
Evropské unie

CS
Řada L

2026/2253

14.10.2026

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2026/2253

ze dne 12. října 2026,

kterým se stanoví prováděcí pravidla ke směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, pokud jde o žádost Polska o neuplatnění požadavku instalovat systém GSM-R v tunelu stanoveného v nařízení Komise (EU) č. 1303/2014

(oznámeno pod číslem C(2026) 7077)

(Pouze polské 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. listopadu 2025 podalo Polsko Komisi žádost o neuplatnění bodu 4.2.1.8 písm. a) přílohy nařízení Komise (EU) č. 1303/2014 ([2]), pokud jde o modernizaci železniční tratě č. 104 Chabówka – Nowy Sącz, do 31. prosince 2032 (dále jen „žádost“). Žádost byla podána na základě čl. 7 odst. 1 písm. c) směrnice (EU) 2016/797.

(2) V bodě 4.2.1.8 písm. a) přílohy nařízení (EU) č. 1303/2014 se stanoví požadavek, aby rádiová komunikace mezi vlakem a střediskem řízení provozovatele infrastruktury byla v tunelech delších než 1 km zajišťována prostřednictvím globálního systému pro mobilní komunikace v železničním provozu (GSM-R).

(3) Projekt uvedený v žádosti se týká modernizace železniční tratě č. 104 mezi obcí Chabówka a městem Nowy Sącz, konkrétně včetně tunelů v úseku C1 a D od km 48 + 600 (stávající km 49 + 822) až km 61 + 220 (stávající km 63 + 965). Instalace systému GSM-R na celé trati je naplánována v rámci budoucího projektu, který má být dokončen do 31. prosince 2032.

(4) Podle dokumentů předložených Polskem by splnění požadavku bodu 4.2.1.8 písm. a) přílohy nařízení (EU) č. 1303/2014 znamenalo dodatečné náklady ve výši 30 000 000 milionů PLN, neboť systémem GSM-R by kromě tunelových úseků bylo třeba vybavit další traťové úseky v přilehlém okolí. Tyto dodatečné náklady by ohrozily ekonomickou životaschopnost projektu.

(5) Jako alternativní ustanovení Polsko navrhuje použít kapitolu 1.1 Technických norem týkajících se specifických technických podmínek pro modernizaci nebo výstavbu železničních tratí do Vmax ≤ 250 km/h, díl VII – Telekomunikace, ve znění platném ke dni 19. února 2026 ([3]), kde je stanovena možnost používat v tunelech buď systém GSM-R, nebo rádiové systémy PKP. Rádiové systémy PKP jsou provozovány ve frekvenčním pásmu 150 MHz a jsou uvedeny mezi rádiovými hlasovými systémy třídy B v bodě 3.4 přílohy II prováděcího nařízení Komise (EU) 2023/1695 ([4]). Uvedený vnitrostátní předpis byl oznámen Komisi a Agentuře Evropské unie pro železnice podle čl. 14 odst. 1 písm. c) směrnice (EU) 2016/797 jako předpis PL-FI-2783-1-A ([5]).

([1]) Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj.

([2]) Nařízení Komise (EU) č. 1303/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „bezpečnosti v železničních tunelech“ železničního systému Evropské unie (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 394, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/oj).

([3]) https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Akty_prawne_i_przepisy/Standardy_techniczne/19.02.2026/ST-T7_obowiazuja_od_2026-02-19.pdf.

([4]) 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 (Úř. věst. L 222, 8.9.2023, s. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

([5]) https://srd.era.europa.eu/national-rules/rule?id=3023.

(6) Na základě odůvodnění, které Polsko ke své žádosti uvedlo, a navrhovaného alternativního ustanovení mohou být podmínky stanovené v čl. 7 odst. 1 písm. c) a v čl. 7 odst. 4 směrnice (EU) 2016/797 v případě modernizace železniční tratě č. 104 Chabówka – Nowy Sąc považovány za splněné. Žádost by proto měla být přijata.

(7) Jak stanoví směrnice (EU) 2016/797, bezpečnost je základním požadavkem, který musí železniční systém Unie, subsystémy a prvky interoperability, včetně rozhraní, splňovat. Komisi by proto měly být poskytnuty veškeré informace poukazující na to, že neuplatnění bodu 4.2.1.8 písm. a) přílohy nařízení (EU) č. 1303/2014 by mohlo ohrozit bezpečnost železničního systému.

(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 Polska o neuplatnění bodu 4.2.1.8 písm. a) přílohy nařízení (EU) č. 1303/2014, pokud jde o modernizaci železniční tratě č. 104 Chabówka – Nowy Sącz, se přijímá pod podmínkou, že se použije alternativní ustanovení navržené Polskem.

Polsko bez zbytečného odkladu uvědomí Komisi v případě, že má informace o tom, že neuplatnění může důvodně ohrozit bezpečnost železničního systému.

Článek 2

Toto rozhodnutí se použije do 31. prosince 2032.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Polské republice.

V Bruselu dne 12. října 2026.

Za Komisi
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komise