Dziennik Urzędowy
Unii Europejskiej

PL
Seria L

2026/2253

14.10.2026

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2026/2253

z dnia 12 października 2026 r.

ustanawiająca zasady stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 w odniesieniu do wniosku Polski o niestosowanie wymogu instalacji GSM-R w tunelu określonego w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1303/2014

(notyfikowana jako dokument nr C(2026) 7077)

(Jedynie tekst w języku polskim jest autentyczny)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej ([1]), w szczególności jej art. 7 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Dnia 6 listopada 2025 r. Polska przedłożyła Komisji wniosek o niestosowanie pkt 4.2.1.8 lit. a) załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1303/2014 ([2]) do modernizacji linii kolejowej nr 104 Chabówka–Nowy Sącz do dnia 31 grudnia 2032 r. (dalej „wniosek"). Wniosek został złożony na podstawie art. 7 ust. 1 lit. c) dyrektywy (UE) 2016/797.

(2) W pkt 4.2.1.8 lit. a) załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1303/2014 określono wymóg zapewnienia awaryjnej łączności radiowej między pociągiem a centrum sterowania zarządcy infrastruktury w każdym tunelu o długości przekraczającej 1 km za pomocą globalnego systemu łączności ruchomej dla kolei (GSM-R).

(3) Projekt, o którym mowa we wniosku, obejmuje modernizację linii kolejowej nr 104 na odcinku Chabówka–Nowy Sącz, ze szczególnym uwzględnieniem tuneli na odcinkach C1 oraz D od km 48 + 600 (istniejący km 49 + 822) do km 61 + 220 (istniejący km 63 + 965). Instalacja GSM-R na całej linii jest przewidziana w przyszłym projekcie, który ma zostać zakończony do dnia 31 grudnia 2032 r.

(4) Zgodnie z dokumentami przedłożonymi przez Polskę spełnienie wymogów określonych w pkt 4.2.1.8 lit. a) załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1303/2014 wiązałoby się z dodatkowymi kosztami w wysokości 30 000 000 PLN, ponieważ oprócz odcinków tuneli dodatkowe odcinki danej linii na otaczającym je obszarze musiałyby zostać wyposażone w GSM-R. Związane z tym dodatkowe koszty zagroziłyby rentowności projektu.

(5) Jako alternatywę Polska proponuje zastosowanie przepisu rozdziału 1.1 tomu VII Standardów Technicznych dotyczących szczegółowych warunków technicznych dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości Vmax ≤ 250 km/h obowiązujących od dnia 19 lutego 2026 r. ([3]), który to przepis przewiduje możliwość korzystania z GSM-R albo systemu łączności radiowej PKP w tunelu. System łączności radiowej PKP działa w paśmie częstotliwości 150 MHz i został wymieniony jako system głosowej łączności radiowej klasy B w pkt 3.4 załącznika II do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2023/1695 ([4]). Ten przepis krajowy został zgłoszony Komisji, a także Agencji Kolejowej Unii Europejskiej zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. c) dyrektywy (UE) 2016/797, pod numerem ID PL-FI-2783-1-A ([5]).

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

([2]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych" systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 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]) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie" systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 222 z 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 podstawie uzasadnienia wniosku przedstawionego przez Polskę i proponowanego alternatywnego przepisu warunki określone w art. 7 ust. 1 lit. c) i w art. 7 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797 można uznać za spełnione w odniesieniu do modernizacji linii kolejowej nr 104 Chabówka–Nowy Sącz. Należy zatem zaakceptować wniosek.

(7) Bezpieczeństwo, jak określono w dyrektywie (UE) 2016/797, jest zasadniczym wymaganiem, które musi być spełnione przez system kolei Unii, podsystemy i składniki interoperacyjności, w tym interfejsy. Należy zatem przekazać Komisji wszelkie informacje wskazujące, że niestosowanie pkt 4.2.1.8 lit. a) załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1303/2014 mogłoby zagrozić bezpieczeństwu systemu kolei.

(8) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 51 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Wniosek Polski o niestosowanie pkt 4.2.1.8 lit. a) załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1303/2014 do modernizacji linii kolejowej nr 104 Chabówka–Nowy Sącz zostaje zaakceptowany pod warunkiem zastosowania alternatywnego przepisu zaproponowanego przez Polskę.

Polska bez zbędnej zwłoki informuje Komisję, jeżeli posiada informacje, że niestosowanie może w uzasadniony sposób zagrozić bezpieczeństwu systemu kolei.

Artykuł 2

Niniejszą decyzję stosuje się do dnia 31 grudnia 2032 r.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Rzeczypospolitej Polskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 12 października 2026 r.

W imieniu Komisji
Apostolos TZITZIKOSTAS
Członek Komisji