Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2026/2253

14.10.2026

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2026/2253

z 12. októbra 2026,

ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797, pokiaľ ide o žiadosť Poľska o neuplatňovanie požiadavky na inštaláciu systému GSM-R v tuneli stanovenej v nariadení Komisie (EÚ) č. 1303/2014

[oznámené pod číslom C(2026) 7077]

(Iba poľské znenie je autentické)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii ([1]), a najmä na jej článok 7 ods. 4,

keďže:

(1) Poľsko predložilo 6. novembra 2025 Komisii žiadosť o neuplatňovanie bodu 4.2.1.8 písm. a) prílohy k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1303/2014 ([2]) na modernizáciu železničnej trate č. 104 Chabówka – Nowy Sącz do 31. decembra 2032 (ďalej len „žiadosť“). Uvedená žiadosť bola predložená na základe článku 7 ods. 1 písm. c) smernice (EÚ) 2016/797.

(2) V bode 4.2.1.8 písm. a) prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 1303/2014 sa stanovuje požiadavka, že v tuneloch s dĺžkou viac ako 1 km musí byť zabezpečené núdzové rádiové spojenie medzi vlakom a riadiacim strediskom manažéra infraštruktúry prostredníctvom globálneho systému mobilných komunikácií – železnice (GSM-R).

(3) Projekt uvedený v žiadosti pozostáva z modernizácie železničnej trate č. 104 medzi mestami Chabówka a Nowy Sącz, konkrétne vrátane tunelov v úsekoch C1 a D od km 48 + 600 (existujúci km 49 + 822) po km 61 + 220 (existujúci km 63 + 965). Inštalácia GSM-R na celej trati sa predpokladá v budúcom projekte, ktorý sa má dokončiť do 31. decembra 2032.

(4) Podľa dokumentov predložených Poľskom by splnenie požiadavky uvedenej v bode 4.2.1.8 písm. a) prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 1303/2014 znamenalo dodatočné náklady vo výške 30 000 000 zlotých (PLN), keďže systémom GSM-R by okrem tunelových úsekov bolo potrebné vybaviť aj ďalšie traťové úseky v okolitých oblastiach. Tieto dodatočné náklady by ohrozili ekonomickú životaschopnosť projektu.

(5) Ako alternatívne ustanovenie navrhuje Poľsko uplatňovať kapitolu 1.1 technických noriem týkajúcu sa osobitných technických podmienok modernizácie alebo výstavby železničných tratí do Vmax ≤ 250 km/h, zväzok VII Telekomunikácie v znení platnom k 19. februáru 2026 ([3]), v ktorej sa stanovuje možnosť používať v tuneli buď systém GSM-R, alebo rádiový systém PKP. Rádiový systém PKP funguje vo frekvenčnom pásme 150 MHz a v bode 3.4 prílohy II k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2023/1695 ([4]) je uvedený ako hlasový rádiový systém triedy B. Tento vnútroštátny predpis bol oznámený Komisii a Železničnej agentúre Európskej únie podľa článku 14 ods. 1 písm. c) smernice (EÚ) 2016/797 ako predpis PL-FI-2783-1-A ([5]).

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

([2]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1303/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa bezpečnosti v železničných tuneloch železničného systému Európskej únie (Ú. v. EÚ 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]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1695 z 10. augusta 2023 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a návestenie“ železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ 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 základe odôvodnenia žiadosti predloženého Poľskom a navrhovaného alternatívneho ustanovenia sa v prípade modernizácie železničnej trate č. 104 Chabówka – Nowy Sącz môžu podmienky stanovené v článku 7 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/797 považovať za splnené. Žiadosť by sa preto mala prijať.

(7) V smernici (EÚ) 2016/797 sa stanovuje, že bezpečnosť je základnou požiadavkou, ktorú musí spĺňať železničný systém Únie, ako aj jeho subsystémy a komponenty interoperability vrátane rozhraní. Komisii by sa preto mali poskytnúť všetky informácie, ktoré by nasvedčovali tomu, že neuplatňovanie bodu 4.2.1.8 písm. a) prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 1303/2014 by mohlo ohroziť bezpečnosť železničného systému.

(8) Opatrenia stanovené v tomto rozhodnutí sú v súlade so stanoviskom výboru uvedeného v článku 51 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/797,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Žiadosť Poľska o neuplatňovanie bodu 4.2.1.8 písm. a) prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 1303/2014 na modernizáciu železničnej trate č. 104 Chabówka – Nowy Sącz sa prijíma pod podmienkou, že sa uplatní alternatívne ustanovenie navrhnuté Poľskom.

Poľsko bez zbytočného odkladu informuje Komisiu, ak má informácie o tom, že neuplatňovanie môže odôvodnene ohroziť bezpečnosť železničného systému.

Článok 2

Toto rozhodnutie sa uplatňuje do 31. decembra 2032.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Poľskej republike.

V Bruseli 12. októbra 2026

Za Komisiu
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komisie