Úřední věstník
Evropské unie

CS
Řada L

2026/2059

18.9.2026

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2026/2059

ze dne 17. září 2026,

kterým se stanoví prováděcí pravidla ke směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, pokud jde o žádost Polska o neuplatnění požadavku instalovat palubní část ETCS do lokomotiv stanoveného v nařízení Komise (EU) 2023/1695

(oznámeno pod číslem C(2026) 6338)

(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 26. května 2026 předložilo Polsko Komisi žádost o neuplatnění bodu 7.4.2.1 přílohy I prováděcího nařízení Komise (EU) 2023/1695 ([2]) u 12 nových dieselových lokomotiv, jež mají být použity na trati č. 65 (dále jen „žádost“). Žádost byla podána na základě čl. 7 odst. 1 písm. d) směrnice (EU) 2016/797.

(2) Bod 7.4.2.1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2023/1695 stanoví požadavek, že nově vyrobená vozidla musí být vybavena evropským vlakovým zabezpečovacím systémem (ETCS) a připravena k provozu s tímto zabezpečovačem.

(3) Projekt, na který se žádost vztahuje, spočívá v nákupu 12 dieselových lokomotiv společností PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. Uvedená vozidla budou provozována na Ukrajině a v Polsku na trati č. 65. Tato trať má rozchod koleje 1 520 mm, který se liší od rozchodu hlavní železniční sítě v Unii. Tato trať není vybavena traťovou částí ETCS.

(4) Podle dokumentů předložených Polskem by splnění bodu 7.4.2.1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2023/1695 znamenalo dodatečné náklady ve výši 18 000 000 PLN, neboť systém ETCS by musel být instalován navíc ke dvěma polským vlakovým zabezpečovacím systémům třídy B, SHP a rádiovému systému s funkcí Radiostop, které jsou instalovány na trati č. 65. Instalace traťové části ETCS na trati č. 65 by znamenala dodatečné náklady v rozmezí od 1 500 000 PLN do 7 000 000 PLN na kilometr. S takovou instalací se v polské technické specifikaci týkající se řízení a zabezpečení v rámci vnitrostátního prováděcího plánu interoperability nepočítá.

(5) Jako alternativní ustanovení navrhuje Polsko použít bod 7.4.2.1.2 odst. 3 písm. a) přílohy nařízení Komise (EU) 2016/919 ([3]) ve znění naposledy platném ke dni 27. září 2023. V souladu s tímto ustanovením se požadavek na vybavení systémem ETCS nevztahuje na nová vozidla, která nejsou provozována na specifikovaných typech tratí. Vozidla provozovaná pouze na trati č. 65 nevyžadují instalaci systému ETCS, neboť trať č. 65 není vysokorychlostní tratí, ani tratí na koridorech definovaných v příloze I prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/6 ([4]), ani tratí zajišťující napojení na hlavní evropské přístavy, seřaďovací nádraží, nákladní terminály a oblasti nákladní dopravy definované v čl. 2 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2017/6.

([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, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).
([3]) Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 158, 15.6.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/919/oj).
([4]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/6 ze dne 5. ledna 2017 o evropském prováděcím plánu evropského systému řízení železničního provozu (Úř. věst. L 3, 6.1.2017, s. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/6/oj).

(6) Na základě odůvodnění, které Polsko ke své žádosti uvedlo, a navrhovaného alternativního ustanovení mohou být podmínky stanovené v čl. 7 odst. 1 písm. d) a v čl. 7 odst. 4 směrnice (EU) 2016/797, pokud jde o 12 nových dieselových lokomotiv, jež mají být použity na trati č. 65, považovány za splněné. Žádost by proto měla být přijata.

(7) Příslušné lokomotivy mají být dodány nejpozději do roku 2032. Podle plánu technických revizí těchto lokomotiv je revize P5, která vyžaduje výměnu zařízení pro řízení a zabezpečení, naplánována po 24 letech od pořízení. Toto rozhodnutí by se proto mělo použít do 31. prosince 2056 nebo do doby, než bude na trati č. 65 nainstalována traťová část ETCS, podle toho, co nastane dříve.

(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 ze dne 26. května 2026 o neuplatnění bodu 7.4.2.1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2023/1695 u 12 nových dieselových lokomotiv, jež mají být použity na trati č. 65, se přijímá pod podmínkou, že bude uplatněno alternativní ustanovení navržené Polskem.

Článek 2

Polsko bez zbytečného odkladu Komisi oznámí:

a) jakmile bude na trati č. 65 nainstalována traťová část ETCS a

b) bude mít informace o tom, že neuplatnění uvedené v článku 1 může důvodně ohrozit bezpečnost železničního systému.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Polské republice.

Použije se do 31. prosince 2056 nebo do oznámení uvedeného v čl. 2 písm. a).

V Bruselu dne 17. září 2026.

Za Komisi
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komise