2024/853

18.3.2024

# PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2024/853

**ze dne 14. března 2024,**

**kterým se vyhovuje žádosti podané Španělským královstvím podle čl. 7 odst. 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ohledně neuplatnění bodu 7.3.1.1 přílohy I prováděcího nařízení Komise (EU) 2023/1695 v případě trati 502 Cáceres – Valencia de Alcántara**

*(oznámeno pod číslem C(2024) 1571)*

**(Pouze španělské 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 10. ledna 2023 podalo Španělsko v souladu s čl. 7 odst. 4 směrnice (EU) 2016/797 Komisi žádost o dočasné neuplatnění bodu 7.3.1 přílohy nařízení Komise (EU) 2016/919 ([2]), pokud jde o instalaci systému GSM-R na trati 502 Cáceres (kilometrický bod 332 + 529), Arroyo de Malpartida, Valencia de Alcántara (do kilometrického bodu 428 + 500) o celkové délce 88 km, s iberským rozchodem koleje (projekt). Žádost byla podána společně se souborem dokumentů obsahujícím odůvodnění této žádosti a zároveň dotčený členský stát uvedl alternativní předpisy, které má v úmyslu uplatnit. Za účelem úplnosti souboru dokumentů byly na žádost Komise dne 16. června 2023 předloženy doplňující informace.

(2) Nařízení (EU) 2016/919 bylo v době po podání žádosti zrušeno prováděcím nařízením Komise (EU) 2023/1695 ([3]). Požadavek na instalaci systému GSM-R stanovený v bodě 7.3.1 přílohy nařízení (EU) 2016/919 byl ve své podstatě převzat v bodě 7.3.1.1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2023/1695. Původní žádost by se proto měla považovat za žádost o dočasné neuplatnění bodu 7.3.1.1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2023/1695.

(3) Trať 502 Cáceres – Valencia de Alcántara je trať s nízkou hustotou provozu s frekvencí jednoho spoje v obou směrech každý druhý den. V době podání žádosti nebyla poptávka po zavedení většího množství spojů na této trati. Trať je součástí evropské globální sítě a instalace evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) se před rokem 2040 nepředpokládá.

(4) Dotčená žádost se týká obnovy traťového zařízení, které je v současnosti vybaveno analogovým systémem ASFA (systémem třídy B), systémem bloku s telefonickým dorozumíváním, nikoli však systémem rádiové komunikace. Příslušný projekt zahrnuje instalaci systému automatického bloku, obnovu stavědel a instalaci nového komunikačního systému založeného na družicových komunikačních systémech a (komerčním) komunikačním systému GSM. Zprovozněn by měl být do prosince 2025.

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

([2]) 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).

([3]) 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).

(5) Žádost vychází z čl. 7 odst. 1 písm. c) směrnice (EU) 2016/797, konkrétně se jedná o skutečnost, že zprovoznění traťového zařízení, včetně komunikačního systému s technologií GSM-R podle bodu 7.3.1.1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2023/1695, do června 2026 by postrádalo hospodářskou životaschopnost.

(6) Komplexnost systému GSM-R a související náklady na její instalaci nelze na velmi málo využívaných tratích typu tratě 502 amortizovat. Z nákladové studie projektu vyplývá, že instalace řešení s GSM-R by si vyžádala 26krát vyšší náklady než instalace řešení, které žadatel nakonec navrhl (více než 4 miliony EUR oproti 0,150 milionu EUR). Tyto náklady nelze vzhledem k nízké hustotě provozu na dotčené trati odůvodnit. Ve srovnání s instalací systému GSM-R jsou náklady na údržbu u plánovaného řešení 2 %.

(7) Pokud jde o alternativní předpisy, španělské orgány mají v úmyslu pro komunikaci při provozu využívat družicové komunikační systémy a (komerční) komunikační systém GSM (včetně následných verzí systému GSM). Toto řešení je v souladu se studií proveditelnosti družicové komunikace při komunikaci v železniční dopravě, kterou v roce 2016 vypracovala Agentura Evropské unie pro železnice (ERA) ([4]), a v únoru 2020 se jím zabývala pracovní skupina pro FRMCS (budoucí železniční mobilní komunikační systém) složená z odborníků na různé oblasti a pracovní skupina pro architekturu a technologie – případ použití 6 (využití družicové komunikace) (Case 6 (Use of Satellite Communication)). Španělské orgány rovněž prostudovaly využití družicových komunikačních systémů v sítích s nízkou hustotou provozu a výsledky testování družicové komunikace na úseku Cáceres – Valencia de Alcántara byly uspokojivé.

(8) Podmínky stanovené v čl. 7 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 4 směrnice (EU) 2016/797 by měly být v případě tratě 502 Cáceres (kilometrický bod 332 + 529), Arroyo de Malpartida, Valencia de Alcántara (do kilometrického bodu 428 + 500) považovány za splněné. Žádosti podané Španělskem, která se týká dočasného neuplatnění bodu 7.3.1.1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2023/1695, přičemž dopady neuplatnění zmírní instalace satelitního komunikačního systému a systému GSM (komerčním, včetně následných verzí systému GSM), by se proto mělo vyhovět.

(9) 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*

Žádosti Španělska o dočasné neuplatnění bodu 7.3.1.1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2023/1695 v případě úseku tratě 502 španělské železniční sítě v zeměpisných hranicích Cáceres (kilometrický bod 332 + 529), Arroyo de Malpartida a Valencia de Alcántara (do kilometrického bodu 428 + 500) se vyhovuje.

*Článek 2*

Použitelnost tohoto rozhodnutí skončí v den, kdy začne platit povinnost zavést v evropské globální železniční síti systém FRMCS nebo jiný rovnocenný moderní rádiový systém.

*Článek 3*

Toto rozhodnutí je určeno Španělskému království.

([4]) https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/Study%20on%20feasibility%20of%20satcom%20for%20railway%20applications%20by%20INDRA_ALG.pdf

V Bruselu dne 14. března 2024.

*Za Komisi*
Adina-Ioana VĂLEAN
*členka Komise*