



2025/1968

29.9.2025

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2025/1968

z dnia 28 kwietnia 2025 r.

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

(notyfikowana jako dokument nr C(2025) 2437)

(Jedynie tekst w języku włoskim 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) 11 grudnia 2023 r. Włochy przedłożyły Komisji wniosek o niestosowanie pkt 4.2.1.8. lit. a) załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1303/2014 ⁽²⁾ do nowego tunelu na linii Mungivacca – Noicattaro do dnia 31 grudnia 2029 r. („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 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, polega na budowie nowego tunelu o długości 3 155 m od km 7 + 304 do km 10 + 459 w ramach większego projektu polegającego na podwojeniu toru linii kolejowej Bari – Taranto między Mungivacca a Noicattaro.
- (4) Zgodnie z dokumentami przedłożonymi przez Włochy, 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 4 mln EUR, ponieważ około 60 km torów na otaczającym obszarze musiałyby zostać wyposażone w GSM-R.
- (5) Jako alternatywę Włochy proponują zastosowanie pkt 1.1.1 części pierwszej załącznika 2 do dekrety ministerialnego z dnia 28 października 2005 r. – Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych („system łączności radiowej”), który stanowi, że należy zapewnić system umożliwiający łączność radiową między personelem w pociągach oraz między personelem a centrum sterowania. Ten przepis krajowy został zgłoszony Komisji i Agencji Kolejowej Unii Europejskiej zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. c) dyrektywy (UE) 2016/797, zgodnie z przepisem IT-FI-1586-1-A.
- (6) W praktyce wykorzystywana byłaby infrastruktura łączności ruchomej z sygnałami w paśmie podstawowym GSM, która jest w stanie powtórzyć sygnały do czterech głównych operatorów sieci ruchomych, jak również infrastruktura bezpieczeństwa częstotliwości UHF z sygnałami w paśmie 400–470 MHz, która jest wykorzystywana przez zespoły straży pożarnej. Zgodnie z dokumentacją przedstawioną przez Włochy, krajowa agencja ds. bezpieczeństwa kolei oraz infrastruktury dróg i autostrad i autostradowej pozytywnie oceniła przydatność tych alternatywnych rozwiązań.

⁽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>).

- (7) Na podstawie uzasadnienia wniosku przedstawionego przez Włochy 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 nowego tunelu na linii Mungivacca – Noicattaro. Należy zatem wniosek przyjąć.
- (8) 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 Komisji (UE) nr 1303/2014 mogłoby zagrozić bezpieczeństwu systemu kolei.
- (9) 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 Włoch o niestosowanie pkt 4.2.1.8. lit. a) załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1303/2014 do nowego tunelu na linii Mungivacca – Noicattaro zostaje zaakceptowany pod warunkiem zastosowania alternatywnego przepisu zaproponowanego przez Włochy.

Włochy bez zbędnej zwłoki informują Komisję, jeżeli posiadają informacje, że niestosowanie może w uzasadniony sposób zagrozić bezpieczeństwu systemu kolei.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.

Niniejszą decyzję stosuje się do dnia 31 grudnia 2029 r.

Sporządzono w Brukseli dnia 28 kwietnia 2025 r.

W imieniu Komisji
Apostolos TZITZIKOSTAS
Członek Komisji