РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2022/2277 НА КОМИСИЯТА

от 15 ноември 2022 година

за приемане на искане, подадено от Италианската република съгласно член 7, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета, за неприлагане на раздел 4.2.1.5.2, буква б), точка 1) от приложението към Регламент (ЕС) № 1303/2014 на Комисията

(нотифицирано под номер C(2022) 8068)

(само текстът на италиански език е автентичен)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз ([1]), и по-специално член 7, параграф 4 от нея,

като има предвид, че:

(1) На 28 юли 2022 г. Италия подаде до Комисията искане за неприлагане на раздел 4.2.1.5.2, буква б), точка 1) от приложението към Регламент (ЕС) № 1303/2014 на Комисията ([2]) по отношение на тунела Miglionico, който е част от железопътната линия Ferrandina — Mateja La Martella. На 8 август 2022 г. Комисията отправи искане за допълнителна информация, която Италия предостави на 16 август 2022 г., с което допълни своето искане. Искането беше подадено на основание член 7, параграф 1, буква в) от Директива (ЕС) 2016/797.

(2) Тунелът е с един коловоз, с дължина 6,6 km и вече съществува. Строителните работи по линията Ferrandina – Matera La Martella са били частично извършени между 1984 и 2000 г. въз основа на национални стандарти, но не са приключили. Поради липса на средства линията никога не е била завършена и пускана в експлоатация. След значително забавяне беше обявена тръжна процедура за завършването, модернизирането и откриването на линията Ferrandina — Matera La Martella, която е предвидено да приключи до края на 2022 г. („проектът“). Завършването, модернизирането и откриването на тунела Miglionico предвижда прилагането на всички съответни разпоредби на техническата спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС) съгласно Регламент (ЕС) № 1303/2014, с изключение на раздел 4.2.1.5.2, буква б), точка 1) от приложението към него, в която се изискват странични и/или вертикални аварийни изходи към повърхността, които трябва да бъдат разположени най-малко на всеки 1 000 m. Не може да се прилага алтернативното решение съгласно раздел 4.2.1.5.2, буква б), точка 2), тъй като става въпрос за тунел с една-единствена тръба.

(3) Като алтернативна мярка проектът предвижда на 3 895 km от входа на тунела Miglionico да се създаде достъп до безопасна зона чрез вертикален авариен изход към повърхността, по който пътниците може да се евакуират и се осигурява достъп за спасителни превозни средства. Предложената мярка съответства на изискването, определено в Министерски указ на Италия от 28 октомври 2005 г. „Безопасност в железопътния тунел“ ([3]), съгласно който за тунели с дължина над 5 km се предвижда изграждането на авариен изход приблизително на всеки 4 km. Италианският управител на инфраструктурата извърши конкретен и подробен анализ на риска в съответствие с

([1]) ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44.

([2]) Регламент (ЕС) № 1303/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на „безопасността в железопътните тунели“ на железопътната система на Европейския съюз (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 394).

([3]) Министерският указ на Италия от 28 октомври 2005 г. „Безопасност в железопътния тунел“ понастоящем се преразглежда, след като оценката, извършена в съответствие с процедурата по член 26 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 1), беше отрицателна.

Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията [4], който показа, че в този случай всички установени рискове са под нивото на неприемливост, и поради това беше заключено, че безопасността на тунела е приемлива и че с въведените мерки за смекчаване на риска неприлагането на раздел 4.2.1.5.2, буква б), точка 1) от приложението към Регламент (ЕС) № 1303/2014 няма да застраши безопасността на тунела.

(4) Ако искането на Италианската република не се приеме, икономическата жизнеспособност на проекта ще бъде застрашена. Според информацията, предоставена от италианския управител на инфраструктурата, общата стойност на настоящия проект възлиза на 315,49 милиона евро; разходите за допълнителните работи за осигуряване на спазването на раздел 4.2.1.5.2, буква б), точка 1) от приложението към Регламент (ЕС) № 1303/2014 се оценяват на 165 милиона евро, от които 137 милиона евро за извършване на строителните работи, а останалите за проучване и подкрепа. Това би увеличило инвестиционните разходи за проекта с повече от 50 % на 500 милиона евро. В съответствие с член 2, параграф 2, буква б), подточка i) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/424 на Комисията [5] при анализа на икономическата жизнеспособност, извършен от италианския управител на инфраструктурата и представен на Комисията, са отчетени приходите от експлоатация при неприлагането на разпоредбата, което позволява по-ранно осъществяване, както и по-дългосрочната икономическа жизнеспособност на проекта в рамките на националната и европейската железопътна система. Въз основа на предоставената информация линията няма да бъде част от широкообхватната мрежа TEN-T и ще обслужва предимно местния транспорт, като свързва град Матера с основната италианска железопътна мрежа. Ако искането за неприлагане на раздел 4.2.1.5.2, буква б), точка 1) от приложението към Регламент (ЕС) № 1303/2014 бъде прието, се очаква проектът да донесе ползи за общността, които са по-големи от използваните ресурси. Ако обаче искането бъде отхвърлено, очаква се проектът да не води до ползи, надвишаващи разходите.

(5) Поради тези причини условията, посочени в член 7, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/797, може да се считат за изпълнени.

(6) Неприлагането на раздел 4.2.1.5.2, буква б), точка 1) от приложението към Регламент (ЕС) № 1303/2014 следва да бъде разрешено до следващото модернизиране или обновяване на тунела.

(7) До прилагането на дерогацията основните допускания или съображения, на които се опира анализът на риска, посочен в съображение 3, може да се променят. Поради това в такъв случай е целесъобразно да се поиска от Италианската република да уведоми Комисията своевременно за такива промени и евентуални други възможни смекчаващи мерки, които може да бъдат въведени.

(8) Мерките, предвидени в настоящото решение, са в съответствие със становището на комитета, посочен в член 51, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/797,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Искането на Италианската република за неприлагане на раздел 4.2.1.5.2, буква б), точка 1) от приложението към Регламент (ЕС) № 1303/2014 по отношение на тунела Miglionico се приема до следващото модернизиране или обновяване на тунела, при условие че се приложи алтернативната мярка, предложена от Италианската република.

Италианската република незабавно уведомява Комисията, в случай че разполага с информация, която може основателно да постави под въпрос констатацията, че неприлагането на раздел 4.2.1.5.2, буква б), точка 1) от приложението към Регламент (ЕС) № 1303/2014 не застрашава безопасността на тунела Miglionico.

[4] Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията от 30 април 2013 г. относно общия метод за безопасност за определянето и оценката на риска и за отмяна на Регламент (ЕО) № 352/2009 (ОВ L 121, 3.5.2013 г., стр. 8).

[5] Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/424 на Комисията от 19 март 2020 г. за представянето на информация на Комисията относно неприлагане на техническите спецификации за оперативна съвместимост съгласно Директива (ЕС) 2016/797 (ОВ L 84, 20.3.2020 г., стр. 20).

Член 2

Адресат на настоящото решение е Италианската република.

Съставено в Брюксел на 15 ноември 2022 година.

За Комисията
Adina VĂLEAN
Член на Комисията