# PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/2277

**ze dne 15. listopadu 2022**

**o přijetí žádosti o neuplatnění bodu 4.2.1.5.2 písm. b) bodu 1 přílohy nařízení Komise (EU) č. 1303/2014 podané Italskou republikou podle čl. 7 odst. 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797**

*(oznámeno pod číslem C(2022) 8068)*

**(Pouze italské 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 28. července 2022 podala Itálie Komisi žádost o neuplatnění bodu 4.2.1.5.2 písm. b) bodu 1 přílohy nařízení Komise (EU) č. 1303/2014 ([2]) v případě tunelu Miglionico, který je součástí železniční tratě Ferrandina – Matera La Martella. Aby byla žádost kompletní, Komise dne 8. srpna 2022 požádala o další informace, které Itálie poskytla dne 16. srpna 2022. Žádost byla podána na základě čl. 7 odst. 1 písm. c) směrnice (EU) 2016/797.

(2) Zmíněný tunel je jednokolejný, měří 6,6 km a jeho stavba již byla zahájena. Část stavebních prací na trati Ferrandina – Matera La Martella proběhla v souladu s vnitrostátními normami v letech 1984 až 2000, stavba však nebyla dokončena. Trať nebyla nikdy zprovozněna vzhledem k tomu, že stavební práce nebyly dokončeny kvůli nedostatku finančních prostředků. Zadávací řízení na dokončení stavby, modernizaci a zprovoznění tratě Ferrandina – Matera La Martella bylo po značném prodlení zahájeno a mělo by být dokončeno do konce roku 2022 (dále jen „projekt“). Dostavba, modernizace a zprovoznění tunelu Miglionico předpokládají provedení všech relevantních ustanovení technické specifikace pro interoperabilitu (TSI) stanovených nařízením (EU) č. 1303/2014 kromě bodu 4.2.1.5.2 písm. b) bodu 1 přílohy uvedeného nařízení, který vyžaduje realizaci horizontálních a/nebo vertikálních únikových cest vedoucích na povrch, jež mají být k dispozici nejméně každých 1 000 m. Alternativu k tomuto řešení uvedenou v bodě 4.2.1.5.2 písm. b) bodě 2 nelze uplatnit, neboť se jedná o tunel s jediným tubusem.

(3) Jako alternativní opatření je v rámci projektu plánováno vytvoření přístupu do bezpečné oblasti prostřednictvím vertikální únikové cesty vedoucí na povrch ve vzdálenosti 3,895 km od vstupu do tunelu Miglionico, jež má sloužit k evakuaci cestujících a umožnit přístup záchranným vozidlům. Navrhované opatření splňuje požadavek italské ministerské vyhlášky ze dne 28. října 2005 týkající se bezpečnosti v železničních tunelech ([3]), na základě kterého musí být v případě tunelů delších než 5 km vybudována úniková cesta přibližně každé 4 km. V souladu

([1]) Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44.

([2]) Nařízení Komise (EU) č. 1303/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „bezpečnosti v železničních tunelech“ železničního systému Evropské unie (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 394).

([3]) Italská ministerská vyhláška ze dne 28. října 2005 týkající se bezpečnosti v železničních tunelech je předmětem přezkumu v důsledku nepříznivého výsledku posouzení, které bylo provedeno na základě článku 26 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004 (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 1).

s prováděcím nařízením Komise (EU) č. 402/2013 ([4]) provedl italský provozovatel infrastruktury konkrétní a podrobnou analýzu rizik, která prokázala, že v případě uvedeného tunelu žádné ze zjištěných rizik nelze označit jako nepřijatelné, a proto lze bezpečnost dotčeného tunelu považovat za přijatelnou a po zavedení zmírňujících opatření nebude v důsledku neuplatnění bodu 4.2.1.5.2 písm. b) bodu 1 přílohy nařízení (EU) č. 1303/2014 ohrožena bezpečnost dotčeného tunelu.

(4) Zamítnutí žádosti podané Italskou republikou by ohrozilo hospodářskou životaschopnost projektu. Podle informací, které poskytl italský provozovatel infrastruktury, dosahují celkové náklady současného projektu 315,49 milionu EUR. Náklady na dodatečné práce pro zajištění souladu s bodem 4.2.1.5.2 písm. b) bodem 1 přílohy nařízení (EU) č. 1303/2014 byly vyčísleny na 165 milionů EUR, z nichž 137 milionů by pokrylo provedení prací a zbytek by financoval studie a podklady. Tak by se investiční náklady projektu zvýšily o více než 50 %, a to na částku 500 milionů EUR. V souladu s čl. 2 odst. 2 písm. b) bodem i) prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/424 ([5]) zohlednila ekonomická analýza životaschopnosti projektu provedená italským provozovatelem infrastruktury a předložená Komisi provozní výnosy, pokud neuplatnění umožňuje dřívější spuštění a dlouhodobější hospodářskou životaschopnost projektu v rámci vnitrostátního nebo evropského železničního systému. Z poskytnutých informací vyplývá, že dotčená trať nebude tvořit součást globální sítě TEN-T a bude sloužit převážně místním přepravním funkcím pro propojení města Matera s hlavní italskou železniční sítí. Bude-li žádost o neuplatnění bodu 4.2.1.5.2 písm. b) bodu 1 přílohy nařízení Komise (EU) č. 1303/2014 přijata, očekává se, že dotčený projekt přinese komunitě výhody převyšující využité zdroje. Naopak v případě zamítnutí žádosti lze očekávat, že dotčený projekt nepřinese výhody, které by převýšily náklady.

(5) Vzhledem k těmto důvodům lze podmínky stanovené v čl. 7 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 4 směrnice (EU) 2016/797 považovat za splněné.

(6) Neuplatnění bodu 4.2.1.5.2 písm. b) bodu 1 přílohy nařízení (EU) č. 1303/2014 by mělo být umožněno do příští modernizace nebo obnovy dotčeného tunelu.

(7) Před použitím uvedené odchylky se mohou změnit základní předpoklady nebo hlediska, z nichž vychází analýza rizik uvedená v 3. bodě odůvodnění. V takovém případě je proto vhodné požádat Italskou republiku, aby o takových změnách a o záměru zavést jakákoli další možná zmírňující opatření neprodleně uvědomila Komisi.

(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 Italské republiky o neuplatnění bodu 4.2.1.5.2 písm. b) bodu 1 přílohy nařízení Komise (EU) č. 1303/2014 v případě tunelu Miglionico se přijímá do příští modernizace nebo obnovy uvedeného tunelu, pokud se použije alternativní opatření navržené Italskou republikou.

Italská republika neprodleně uvědomí Komisi, pokud bude mít informace, které by mohly důvodně zpochybnit zjištění, že neuplatnění bodu 4.2.1.5.2 písm. b) bodu 1 přílohy nařízení (EU) č. 1303/2014 neohrožuje bezpečnost tunelu Miglionico.

([4]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 402/2013 ze dne 30. dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009 (Úř. věst. L 121, 3.5.2013, s. 8).

([5]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/424 ze dne 19. března 2020 o předkládání informací Komisi ohledně neuplatnění technických specifikací pro interoperabilitu v souladu se směrnicí (EU) 2016/797 (Úř. věst. L 84, 20.3.2020, s. 20).

*Článek 2*

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 15. listopadu 2022.

*Za Komisi*
Adina VĂLEAN
*členka Komise*