KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2022/2277

af 15. november 2022

om accept af en anmodning fra Den Italienske Republik i henhold til artikel 7, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 om ikke at anvende afsnit 4.2.1.5.2, litra b), nr. 1), i bilaget til Kommissionens forordning (EU) nr. 1303/2014

(meddelt under nummer C(2022) 8068)

(Kun den italienske udgave er autentisk)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union ([1]), særlig artikel 7, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Den 28. juli 2022 indgav Italien en anmodning til Kommissionen om ikkeanvendelse af afsnit 4.2.1.5.2, litra b), nr. 1), i bilaget til Kommissionens forordning (EU) nr. 1303/2014 ([2]) på Miglionico-tunnellen på jernbanestrækningen Ferrandina-Matera La Martella. Kommissionens anmodning om yderligere oplysninger af 8. august 2022 blev besvaret den 16. august 2022, hvorved anmodningen fra Italien var fuldstændig. Anmodningen blev indgivet på grundlag af artikel 7, stk. 1, litra c), i direktiv (EU) 2016/797.

(2) Tunnellen er enkeltsporet, har en længde på 6,6 km og findes allerede. Anlægsarbejdet på strækningen Ferrandina-Matera La Martella blev udført delvist mellem 1984 og 2000 på grundlag af nationale standarder, men blev ikke fuldført. Strækningen er aldrig blevet taget i brug, da anlægsarbejderne på grund af mangel på midler ikke er blevet færdiggjort. Efter adskillige forsinkelser er udbudsproceduren for færdiggørelsen, opgraderingen og åbningen af strækningen Ferrandina-Matera La Martella (»projektet«) blevet iværksat og planlægges afsluttet ved udgangen af 2022. I forbindelse med færdiggørelsen, opgraderingen og åbningen af Miglionico-tunnellen planlægges det at gennemføre alle relevante bestemmelser af den tekniske specifikation for interoperabilitet (TSI), der er fastsat i forordning (EU) nr. 1303/2014, med undtagelse af afsnit 4.2.1.5.2, litra b), nr. 1), i bilaget hertil, i henhold til hvilket der skal være laterale og/eller vertikale nødudgange til overfladen for hver 1 000 m. Alternativet, afsnit 4.2.1.5.2, litra b), nr. 2), kan ikke anvendes, da der er tale om en enkeltrørstunnel.

(3) Som en alternativ foranstaltning er det i projektet planlagt at skabe adgang til et sikkert område gennem en vertikal nødudgang til overfladen efter 3,895 km fra indkørslen til Miglionico-tunnellen med det formål at evakuere passagerer og give redningskøretøjer adgang. Den foreslåede foranstaltning er i overensstemmelse med kravene i det italienske ministerielle dekret af 28. oktober 2005 om sikkerhed i jernbanetunneller ([3]), i henhold til hvilket der skal være konstrueret en nødudgang ca. hver 4. km for tunneller med en længde på over 5 km. En særlig og detaljeret

([1]) EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44.

([2]) Kommissionens forordning (EU) nr. 1303/2014 af 18. november 2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for sikkerhed i jernbanetunneller i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 394).

([3]) Det italienske ministerielle dekret af 28. oktober 2005 om sikkerhed i jernbanetunneller er ved at blive revideret efter en negativ vurdering i forbindelse med den procedure, der er fastsat i artikel 26 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004 (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 1).

risikoanalyse var blevet udført af den italienske infrastrukturforvalter i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 402/2013 ([4]), hvori det blev påvist, at alle kortlagte risici i dette tilfælde ligger inden for grænserne for, hvad der er acceptabelt. Det konkluderes derfor i analysen, at sikkerheden i tunnellen med anvendelsen af den afhjælpende foranstaltning anses for at være acceptabel, og at ikkeanvendelsen af afsnit 4.2.1.5.2, litra b), nr. 1), i bilaget til forordning (EU) nr. 1303/2014 ikke vil bringe sikkerheden i tunnellen i fare.

(4) Afvises den anmodning, der er indgivet af Den Italienske Republik, bringes projektets økonomiske levedygtighed i fare. Ifølge oplysninger forelagt af den italienske infrastrukturforvalter er projektets nuværende samlede omkostninger 315,49 mio. EUR. Omkostningerne ved det yderligere arbejde, der ville kræves for at sikre overensstemmelse med afsnit 4.2.1.5.2, litra b), nr. 1), i bilaget til forordning (EU) nr. 1303/2014, er blevet anslået til 165 mio. EUR, heraf 137 mio. EUR til udførelsen af arbejderne og det resterende beløb til undersøgelser og støtte. Dette ville øge investeringsomkostningerne ved projektet med over 50 % til 500 mio. EUR. I overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, litra b), nr. i), i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/424 ([5]) blev der i den analyse af den økonomiske levedygtighed, som den italienske infrastrukturforvalter har gennemført og forelagt Kommissionen, taget højde for driftsindtægterne ved ikkeanvendelse af afsnit 4.2.1.5.2, litra b), nr. 1), i bilaget til forordning (EU) nr. 1303/2014, hvilket vil muliggøre tidligere ibrugtagning og økonomisk levedygtighed på lang sigt for projektet inden for rammerne af det nationale og europæiske jernbanesystem. På grundlag af de forelagte oplysninger skal strækningen ikke være en del af det samlede TEN-T-net og vil primært tjene formål knyttet til lokal transport ved at forbinde byen Matera med det italienske hovedjernbanenet. Hvis anmodningen om ikkeanvendelse af afsnit 4.2.1.5.2, litra b), nr. 1), i bilaget til forordning (EU) nr. 1303/2014 accepteres, forventes projektet at skabe fordele for samfundet, som overstiger ressourceforbruget. Modsat forventes det, at projektet ikke vil skabe fordele, der overstiger omkostningerne, hvis anmodningen afvises.

(5) Derfor kan betingelserne i artikel 7, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 4, i direktiv (EU) 2016/797 anses for at være opfyldt.

(6) Ikkeanvendelsen af afsnit 4.2.1.5.2, litra b), nr. 1), i bilaget til forordning (EU) nr. 1303/2014 bør tillades indtil den næste opgradering eller fornyelse af tunnellen.

(7) Indtil fravigelsen anvendes, kan de antagelser eller betragtninger, der ligger til grund for risikoanalysen i betragtning 3, ændre sig. Den Italienske Republik bør i så tilfælde anmodes om straks at underrette Kommissionen om sådanne ændringer og om enhver anden mulig afhjælpende foranstaltning, som skal træffes.

(8) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er omhandlet i artikel 51, stk. 1, i direktiv (EU) 2016/797 —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den Italienske Republiks anmodning om ikke at anvende afsnit 4.2.1.5.2, litra b), nr. 1), i bilaget til forordning (EU) nr. 1303/2014 på Miglionico-tunnellen accepteres indtil den næste opgradering eller fornyelse af tunnellen på betingelse af, at den alternative foranstaltning, Den Italienske Republik foreslår, anvendes.

Den Italienske Republik underretter straks Kommissionen, hvis Den Italienske Republik har oplysninger, som rimeligvis kan skabe tvivl om konklusionen om, at ikkeanvendelsen af afsnit 4.2.1.5.2, litra b), nr. 1), i bilaget til forordning (EU) nr. 1303/2014 ikke bringer sikkerheden i Miglionico-tunnellen i fare.

([4]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 402/2013 af 30. april 2013 om den fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering og ophævelse af forordning (EF) nr. 352/2009 (EUT L 121 af 3.5.2013, s. 8).

([5]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/424 af 19. marts 2020 om forelæggelse af oplysninger for Kommissionen om ikkeanvendelse af tekniske specifikationer for interoperabilitet i henhold til direktiv (EU) 2016/797 (EUT L 84 af 20.3.2020, s. 20).

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. november 2022.

På Kommissionens vegne
Adina VĂLEAN
Medlem af Kommissionen