DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2022/2277 DER KOMMISSION

vom 15. November 2022

zur Genehmigung eines Antrags der Italienischen Republik gemäß Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates auf Nichtanwendung von Abschnitt 4.2.1.5.2 Buchstabe b Nummer 1 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 der Kommission

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2022) 8068)

(Nur der italienische Text ist verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union ([1]), insbesondere auf Artikel 7 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Am 28. Juli 2022 stellte Italien bei der Kommission einen Antrag auf Nichtanwendung von Abschnitt 4.2.1.5.2 Buchstabe b Nummer 1 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 der Kommission ([2]) auf den Miglionico-Tunnel der Eisenbahnstrecke Ferrandina–Matera La Martella. Das Auskunftsersuchen der Kommission vom 8. August 2022 wurde am 16. August 2022 beantwortet, womit der Antrag vervollständigt wurde. Der Antrag wurde auf der Grundlage von Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/797 gestellt.

(2) Der eingleisige Tunnel ist 6,6 km lang und existiert bereits. Die Bauarbeiten an der Strecke Ferrandina–Matera La Martella wurden zwischen 1984 und 2000 auf der Grundlage nationaler Normen nur zum Teil durchgeführt und sind noch nicht abgeschlossen. Aufgrund fehlender Mittel wurde die Strecke nie fertiggestellt und in Betrieb genommen. Nach erheblichen Verzögerungen wurde ein Ausschreibungsverfahren für die Fertigstellung, Modernisierung und Öffnung der Strecke Ferrandina–Matera La Martella eingeleitet, das bis Ende 2022 abgeschlossen sein soll (im Folgenden das „Projekt"). Die Fertigstellung, Modernisierung und Öffnung des Miglionico-Tunnels sieht die Umsetzung aller einschlägigen Bestimmungen der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 vor, mit Ausnahme von Abschnitt 4.2.1.5.2 Buchstabe b Nummer 1 deren Anhangs, wonach horizontale und/oder vertikale Notausgänge ins Freie mindestens alle 1 000 Meter vorhanden sein müssen. Die Alternative nach Abschnitt 4.2.1.5.2 Buchstabe b Nummer 2 kann nicht angewandt werden, da es sich um einen Tunnel mit nur einer Röhre handelt.

(3) Als Alternativmaßnahme ist für das Projekt vorgesehen, nach 3,895 km vom Eingang in den Miglionico-Tunnel einen vertikalen Notausgang zu einem sicheren Bereich im Freien zu schaffen, über den Fahrgäste evakuiert können und Rettungsfahrzeuge Zugang haben. Die vorgeschlagene Maßnahme entspricht der Anforderung des italienischen Ministerialerlasses vom 28. Oktober 2005 „Sicherheit im Eisenbahntunnel" ([3]), der für Tunnel, die länger als 5 km sind, etwa alle 4 km einen Notausgang vorsieht. Der italienische Infrastrukturbetreiber hat im Einklang mit der

([1]) ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44.

([2]) Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der „Sicherheit in Eisenbahntunneln" im Eisenbahnsystem der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 394).

([3]) Der italienischer Ministerialerlass vom 28. Oktober 2005 „Sicherheit im Eisenbahntunnel" wird derzeit überprüft, nachdem eine gemäß dem Verfahren des Artikels 26 der Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 1) durchgeführte Prüfung zu einer negativen Bewertung kam.

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission ([4]) eine spezifische und detaillierte Risikoanalyse durchgeführt, die ergab, dass in diesem Fall alle ermittelten Risiken unter dem Niveau der Unannehmbarkeit lägen, woraus der Schluss gezogen wurde, dass die Sicherheit des Tunnels annehmbar und mit den vorhandenen Abhilfemaßnahmen gewährleistet sei, dass die Nichtanwendung von Abschnitt 4.2.1.5.2 Buchstabe b Nummer 1 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 die Sicherheit des Tunnels nicht beeinträchtigt.

(4) Bei einer Ablehnung des Antrags der Italienischen Republik wäre die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Projekts gefährdet. Nach Angaben des italienischen Infrastrukturbetreibers belaufen sich die Gesamtkosten des laufenden Projekts auf 315,49 Mio. EUR. Die Kosten für die zusätzlichen Arbeiten zur Gewährleistung der Einhaltung von Abschnitt 4.2.1.5.2 Buchstabe b Nummer 1 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 wurden auf 165 Mio. EUR beziffert, davon 137 Mio. EUR für die Durchführung der Arbeiten und den Restbetrag für Studien und Unterstützung. Dies würde die Investitionskosten des Projekts um mehr als 50 % auf 500 Mio. EUR erhöhen. Nach Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer i der Durchführungsverordnung (EU) 2020/424 der Kommission ([5]) wurden bei der vom italienischen Infrastrukturbetreiber durchgeführten und der Kommission vorgelegten Analyse der wirtschaftlichen Tragfähigkeit die Betriebseinnahmen aus der Nichtanwendung, die eine frühere Inbetriebnahme ermöglicht, sowie die langfristige wirtschaftliche Tragfähigkeit des Projekts im Kontext des nationalen und europäischen Eisenbahnsystems berücksichtigt. Auf der Grundlage der vorgelegten Informationen fällt die Strecke nicht unter das TEN-V-Gesamtnetz und dient hauptsächlich lokalen Verkehrsfunktionen, nämlich der Anbindung der Stadt Matera an das italienische Haupteisenbahnnetz. Wird dem Antrag auf Nichtanwendung von Abschnitt 4.2.1.5.2 Buchstabe b Nummer 1 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 stattgegeben, dürfte sich für die Gemeinschaft aus dem Projekt ein Nutzen ergeben, der über dem Ressourceneinsatz liegt. Wird der Antrag abgelehnt, dürfte sich aus dem Projekt kein über den Kosten liegender Nutzen ergeben.

(5) Aus diesen Gründen können die Bedingungen des Artikels 7 Absatz 1 Buchstabe c und des Artikels 7 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 als erfüllt angesehen werden.

(6) Die Nichtanwendung von Abschnitt 4.2.1.5.2 Buchstabe b Nummer 1 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 sollte bis zur nächsten Modernisierung oder Erneuerung des Tunnels genehmigt werden.

(7) Bis zur Anwendung der Ausnahmeregelung können sich die zugrunde liegenden Annahmen oder Erwägungen, auf die sich die in Erwägungsgrund 3 genannte Risikoanalyse stützt, ändern. Daher sollte die Italienische Republik in einem solchen Fall gehalten sein, die Kommission unverzüglich über solche Änderungen und etwaige andere mögliche Abhilfemaßnahmen zu unterrichten.

(8) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des in Artikel 51 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 genannten Ausschusses —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Dem Antrag der Italienischen Republik, Abschnitt 4.2.1.5.2 Buchstabe b Nummer 1 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 nicht auf den Miglionico-Tunnel anzuwenden, wird bis zur nächsten Modernisierung oder Erneuerung des Tunnels stattgegeben, sofern die von der Italienischen Republik vorgeschlagene Alternativmaßnahme angewandt wird.

Die Italienische Republik unterrichtet die Kommission unverzüglich, wenn ihr Informationen vorliegen, die die Feststellung, dass die Nichtanwendung von Abschnitt 4.2.1.5.2 Buchstabe b Nummer 1 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 die Sicherheit des Miglionico-Tunnels nicht beeinträchtigt, infrage stellen könnten.

([4]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 (ABl. L 121 vom 3.5.2013, S. 8).

([5]) Durchführungsverordnung (EU) 2020/424 der Kommission vom 19. März 2020 über die Übermittlung von Informationen an die Kommission betreffend die Nichtanwendung technischer Spezifikationen für die Interoperabilität gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 (ABl. L 84 vom 20.3.2020, S. 20).

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 15. November 2022

Für die Kommission
Adina VĂLEAN
Mitglied der Kommission