KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS (ES) 2022/2277

2022 m. lapkričio 15 d.

kuriuo tenkinamas pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2016/797 7 straipsnio 4 dalį pateiktas Italijos Respublikos prašymas netaikyti Komisijos reglamento (ES) Nr. 1303/2014 priedo 4.2.1.5.2 punkto b papunkčio 1 dalies

(pranešta dokumentu Nr. C(2022) 8068)

(Tekstas autentiškas tik italų kalba)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2016/797 dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje ([1]), ypač į jos 7 straipsnio 4 dalį,

kadangi:

(1) 2022 m. liepos 28 d. Italija pateikė Komisijai prašymą netaikyti Komisijos reglamento (ES) Nr. 1303/2014 ([2]) priedo 4.2.1.5.2 punkto b papunkčio 1 dalies Miljoniko tuneliui, esančiam geležinkelio linijoje Ferandina–Matera (La Martela). 2022 m. rugpjūčio 8 d. raštu Komisija paprašė papildomos informacijos ir 2022 m. rugpjūčio 16 d. gavus atsakymą baigėsi prašymo pateikimo procedūra. Tas prašymas pateiktas remiantis Direktyvos (ES) 2016/797 7 straipsnio 1 dalies c punktu;

(2) vienkelis 6,6 km ilgio tunelis jau nutiestas. 1984–2000 m. vykę geležinkelio linijos Ferandina–Matera (La Martela) statybos darbai buvo atliekami laikantis nacionalinių standartų, tačiau buvo įvykdyti iš dalies ir liko neužbaigti. Statybos darbai nebuvo baigti dėl lėšų trūkumo, todėl geležinkelio linija niekada nepradėta eksploatuoti. Siekiant pastatyti, modernizuoti ir pradėti eksploatuoti geležinkelio liniją Ferandina–Matera (La Martela), smarkiai vėluojant paskelbta viešųjų pirkimų procedūra (toliau – projektas); ją planuojama užbaigti iki 2022 m. pabaigos. Numatoma, kad pastačius, modernizavus ir pradėjus eksploatuoti Miljoniko tunelį bus įgyvendintos visos susijusios techninės sąveikos specifikacijos (TSS) nuostatos, išdėstytos Reglamente (ES) Nr. 1303/2014, išskyrus jo priedo 4.2.1.5.2 punkto b papunkčio 1 dalį, kurioje reikalaujama ne rečiau kaip kas 1 000 metrų įrengti horizontalius ir (arba) vertikalius avarinius išėjimus į paviršių; šis tunelis – vienkelis, todėl nėra galimybės, kad kaip alternatyva būtų įgyvendinta 4.2.1.5.2 punkto b papunkčio 2 dalis;

(3) projekte numatyta, kad už 3 895 km nuo Miljoniko tunelio pradžios būtų nutiestas vertikalus avarinis išėjimas į paviršių, per kurį būtų patenkama į saugią zoną ir kuris būtų naudojamas kaip alternatyvi priemonė, sudaranti sąlygas evakuoti keleivius ir atvykti gelbėjimo transporto priemonėms. Siūloma priemonė atitinka 2005 m. spalio 28 d. Italijos ministro dekrete dėl geležinkelių tunelių saugos ([3]) nustatytą reikalavimą – pagal jį, ilgesniuose nei 5 km tuneliuose avarinis išėjimas turi būti įrengtas maždaug kas 4 km. Italijos infrastruktūros valdytojas,

([1]) OL L 138, 2016 5 26, p. 44.

([2]) 2014 m. lapkričio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1303/2014 dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos geležinkelių tunelių saugos techninės sąveikos specifikacijos (OL L 356, 2014 12 12, p. 394).

([3]) 2005 m. spalio 28 d. Italijos ministro dekretas dėl geležinkelių tunelių saugos yra peržiūrimas, nes vertinimo, atlikto pagal 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/796 dėl Europos Sąjungos geležinkelių agentūros ir kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 881/2004 (OL L 138, 2016 5 26, p. 1) 26 straipsnyje nustatytą procedūrą, išvada buvo neigiama.

vadovaudamasis Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 402/2013 ([4]), atliko konkrečią ir išsamią pavojaus analizę, iš kurios matyti, kad šiuo atveju visi nustatyti pavojai yra mažesni nei priimtino lygio, ir todėl padarė išvadą, kad tunelio sauga laikoma priimtina ir kad, pritaikius pavojų mažinimo priemonę, nekiltų pavojaus tunelio saugai, jei nebūtų taikoma Reglamento (ES) Nr. 1303/2014 priedo 4.2.1.5.2 punkto b papunkčio 1 dalis;

(4) jei Italijos Respublikos prašymas nebūtų patenkintas, kiltų grėsmė projekto ekonominiam perspektyvumui. Remiantis Italijos infrastruktūros valdytojo pateikta informacija, esamo projekto bendros išlaidos yra 315,49 mln. EUR; apskaičiuota, kad papildomų darbų, kuriais būtų užtikrinta atitiktis Reglamento (ES) Nr. 1303/2014 priedo 4.2.1.5.2 punkto b papunkčio 1 daliai, kaina būtų 165 mln. EUR, iš kurių 137 mln. EUR būtų skirta darbams atlikti, o likusi dalis – tyrimui parengti ir paramai suteikti. Tai reiškia, kad projekto investicinės sąnaudos padidėtų daugiau nei 50 % – iki 500 mln. EUR. Pagal Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2020/424 ([5]) 2 straipsnio 2 dalies b punkto i papunktį, Italijos infrastruktūros valdytojo atliktoje ekonominio perspektyvumo analizėje, kuri buvo pateikta Komisijai, atsižvelgta tiek į eksploatavimo pajamas, kurios būtų gautos, jei netaikant minėtos nuostatos projektas būtų pradėtas vykdyti anksčiau, tiek į ilgalaikį projekto ekonominį perspektyvumą nacionalinėje ir Europos geležinkelių sistemoje. Iš pateiktos informacijos matyti, kad geležinkelio linija nebus įtraukta į visuotinį transeuropinį transporto tinklą, o bus naudojama iš esmės vietos transporto tikslams, t. y. sujungs Materos miestą su pagrindiniu Italijos geležinkelio tinklu. Viena vertus, jei prašymas netaikyti Reglamento (ES) Nr. 1303/2014 priedo 4.2.1.5.2 punkto b papunkčio 1 dalies būtų patenkintas, numatoma, kad bendruomenė iš projekto gautų naudą, didesnę nei panaudotų išteklių vertė. Kita vertus, jei prašymas būtų atmestas, numatoma, kad iš projekto gauta nauda nebūtų didesnė už patirtas sąnaudas;

(5) dėl šių priežasčių gali būti laikoma, kad įvykdytos sąlygos, nustatytos Direktyvos (ES) 2016/797 7 straipsnio 1 dalies c punkte ir 7 straipsnio 4 dalyje;

(6) Reglamento (ES) Nr. 1303/2014 priedo 4.2.1.5.2 punkto b papunkčio 1 dalies turėtų būti leidžiama netaikyti iki kito tunelio modernizavimo arba rekonstravimo;

(7) kol bus pradėta taikyti nukrypti leidžianti nuostata, gali pasikeisti pagrindinės prielaidos ar aplinkybės, kuriomis grindžiama 3 konstatuojamojoje dalyje nurodyta pavojaus analizė. Todėl tokiu atveju tikslinga prašyti Italijos Respublikos nedelsiant informuoti Komisiją apie tokius pokyčius ir apie visas kitas galimai taikytinas pavojų mažinimo priemones;

(8) šiame sprendime nustatytos priemonės atitinka Direktyvos (ES) 2016/797 51 straipsnio 1 dalyje nurodyto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Italijos Respublikos prašymas netaikyti Reglamento (ES) Nr. 1303/2014 priedo 4.2.1.5.2 punkto b papunkčio 1 dalies Miljoniko tuneliui patenkinamas ir tos nuostatos leidžiama netaikyti iki kito tunelio modernizavimo arba rekonstravimo su sąlyga, kad Italijos Respublika pritaikys jos pasiūlytą alternatyvią priemonę.

Jei Italijos Respublika turi informacijos, dėl kurios pagrįstai gali kilti abejonių išvada, kad netaikant Reglamento (ES) Nr. 1303/2014 priedo 4.2.1.5.2 punkto b papunkčio 1 dalies nekyla pavojaus Miljoniko tunelio saugai, nedelsdama apie tai praneša Komisijai.

([4]) 2013 m. balandžio 30 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 402/2013, kuriuo nustatomas bendrasis saugos būdas, susijęs su pavojaus lygio nustatymu ir pavojaus vertinimu, ir panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 352/2009 (OL L 121, 2013 5 3, p. 8).

([5]) 2020 m. kovo 19 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/424 dėl informacijos, susijusios su techninių sąveikos specifikacijų netaikymu, teikimo Komisijai pagal Direktyvą (ES) 2016/797 (OL L 84, 2020 3 20, p. 20).

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Italijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2022 m. lapkričio 15 d.

Komisijos vardu
Adina VĂLEAN
Komisijos narė