KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2022/2277

av den 15 november 2022

om godtagande av en begäran inlämnad av Republiken Italien i enlighet med artikel 7.4 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 om att frångå tillämpningen av punkt 4.2.1.5.2 b 1 i bilagan till kommissionens förordning (EU) nr 1303/2014

[delgivet med nr C(2022) 8068]

(Endast den italienska texten är giltig)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen ([1]), särskilt artikel 7.4, och

av följande skäl:

(1) Den 28 juli 2022 lämnade Italien in en begäran till kommissionen om att frångå tillämpningen av punkt 4.2.1.5.2 b 1 i bilagan till kommissionens förordning (EU) nr 1303/2014 ([2]) för Miglionicotunneln som ingår i järnvägslinjen Ferrandina–Matera La Martella. Kommissionens begäran om ytterligare upplysningar av den 8 augusti 2022 besvarades den 16 augusti 2022, vilket gjorde begäran komplett. Begäran lämnades in på grundval av artikel 7.1 c i direktiv (EU) 2016/797.

(2) Tunneln, med enkelspår, är 6,6 km lång och existerar redan. Anläggningsarbetet för järnvägslinjen Ferrandina–Matera La Martella genomfördes delvis under perioden 1984–2000 baserat på nationella standarder, men avslutades inte. Linjen togs aldrig i bruk eftersom anläggningsarbetet var oavslutat på grund av brist på medel. Upphandlingsförfarandet för slutförande, uppgradering och öppnande av järnvägslinjen Ferrandina–Matera La Martella, har efter betydande förseningar inletts och ska enligt planen slutföras före utgången av 2022 (*projektet*). Slutförandet, uppgraderingen och öppnandet av Miglionicotunneln planeras ske med genomförande av alla relevanta bestämmelser om teknisk specifikation för driftskomptabilitet (TSD) enligt förordning (EU) nr 1303/2014, utom punkt 4.2.1.5.2 b 1 i bilagan där det föreskrivs att det ska finnas laterala och/eller vertikala nödutgångar till markytan minst en gång per 1 000 meter. Den alternativa punkten 4.2.1.5.2 b 2 kan inte tillämpas eftersom det rör sig om ett enkelspårigt tunnelrör.

(3) Som alternativ åtgärd avser projektet att ge tillgång till ett säkert område via en vertikal nödutgång till markytan efter 3,895 km från Miglionicotunnelns mynning, för att evakuera passagerare och ge tillträde för räddningsfordon. Den föreslagna åtgärden motsvarar det krav som fastställts i det italienska ministerdekretet av den 28 oktober 2005 om säkerhet i järnvägstunnlar ([3]), där det föreskrivs att nödutgångar ska byggas ungefär var fjärde kilometer i tunnlar på mer än fem kilometer. En särskild detaljerad riskanalys som gjordes av den italienska infrastrukturförvaltaren i

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

([2]) Kommissionens förordning (EU) nr 1303/2014 av den 18 november 2014 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende ”säkerhet i järnvägstunnlar” i järnvägssystemet i Europeiska unionen (EUT L 356, 12.12.2014, s. 394).

([3]) Det italienska ministerdekretet av den 28 oktober 2005 om säkerhet i järnvägstunnlar håller på att ses över till följd av en negativ bedömning som gjordes i enlighet med det förfarande som fastställs i artikel 26 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004 (EUT L 138, 26.5.2016, s. 1).

enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 ([4]) visade att alla identifierade risker i detta fall höll sig under den nivå som inte kunde godtas, och att säkerheten i tunneln därför kunde anses som godtagbar och att den riskreducerande åtgärden skulle innebära att frångåendet av tillämpningen av punkt 4.2.1.5.2 b 1 i bilagan till förordning (EU) nr 1303/2014 inte skulle äventyra säkerheten i tunneln.

(4) Ett avvisande av Republiken Italiens begäran skulle hota projektets ekonomiska bärkraft. Enligt informationen från den italienska infrastrukturförvaltaren skulle totalkostnaden för det aktuella projektet uppgå till 315,49 miljoner euro, och kostnaden för extraarbetet för att säkerställa uppfyllandet av kraven i punkt 4.2.1.5.2 b 1 i bilagan till förordning (EU) nr 1303/2014 har kvantifierats till 165 miljoner euro, varav 137 miljoner euro är för genomförandet av anläggningsarbetet och resten för studier och stöd. Detta skulle öka investeringskostnaden för projektet med mer än 50 %, till 500 miljoner euro. I enlighet med artikel 2.2 b i) i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/424 ([5]) beaktade analysen av den ekonomiska bärkraften, som gjordes av den italienska infrastrukturförvaltaren och lämnades till kommissionen, de intäkter från nyttjandet som är följden av att tillämpningen frångås och användningen därmed kan tidigareläggas samt projektets långsiktiga ekonomiska bärkraft i det nationella och europeiska järnvägssystemet. Enligt de uppgifter som tillhandahållits skulle linjen inte ingå i det övergripande TEN-T-nätet utan huvudsakligen tjäna lokala transportfunktioner genom att förbinda staden Matera med det italienska huvudjärnvägsnätet. Om begäran om att frångå tillämpningen av punkt 4.2.1.5.2 b 1 i bilagan till förordning (EU) nr 1303/2014 godtas förväntas projektet medföra samhällsvinster som överstiger resursanvändningen. Om begäran avvisas väntas däremot projektets fördelar inte överstiga kostnaderna.

(5) Därmed kan de villkor som fastställs i artiklarna 7.1 c och 7.4 i direktiv (EU) 2016/797 anses uppfyllda.

(6) Det bör därför tillåtas att tillämpningen av punkt 4.2.1.5.2 b 1 i bilagan till förordning (EU) nr 1303/2014 frångås fram till nästa uppgradering eller ombyggnad av tunneln.

(7) De underliggande antaganden eller överväganden som ligger till grund för den riskanalys som avses i skäl 3, kan komma att ändras innan undantaget börjar tillämpas. Det är därför lämpligt att i sådana fall begära att Republiken Italien omgående underrättar kommissionen om sådana ändringar och om eventuella andra riskreducerande åtgärder som ska vidtas.

(8) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från den kommitté som avses i artikel 51.1 i direktiv (EU) 2016/797.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Republiken Italiens begäran om att frångå tillämpningen av punkt 4.2.1.5.2 b 1 i bilagan till förordning (EU) nr 1303/2014 på Miglionicotunneln godkänns fram till nästa uppgradering eller ombyggnad av tunneln, förutsatt att den alternativa åtgärd som föreslås av Republiken Italien vidtas.

Republiken Italien ska omgående underrätta kommissionen om den har uppgifter som innebär att det finns rimliga skäl att ifrågasätta konstaterandet att frångåendet av tillämpningen av punkt 4.2.1.5.2 b 1 i bilagan till förordning (EU) nr 1303/2014 inte äventyrar säkerheten i Miglionicotunneln.

([4]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009 (EUT L 121, 3.5.2013, s. 8).

([5]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/424 av den 19 mars 2020 om inlämnande av uppgifter till kommissionen när det gäller att frångå tillämpningen av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 (EUT L 84, 20.3.2020, s. 20).

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 15 november 2022.

På kommissionens vägnar
Adina VĂLEAN
Ledamot av kommissionen