

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2022/2277**z dnia 15 listopada 2022 r.****w sprawie akceptacji wniosku o niestosowanie pkt 4.2.1.5.2 lit. b) ppkt 1 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1303/2014, złożonego przez Republikę Włoską zgodnie z art. 7 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797***(notyfikowana jako dokument nr C(2022) 8068)***(Jedynie tekst w języku włoskim jest autentyczny)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 7 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 28 lipca 2022 r. Włochy przedłożyły Komisji wniosek o niestosowanie pkt 4.2.1.5.2 lit. b) ppkt 1 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1303/2014 ⁽²⁾ w odniesieniu do tunelu Miglionico należącego do linii kolejowej Ferrandina–Matera La Martella. Wniosek ten uzupełniono 16 sierpnia 2022 r. w odpowiedzi na prośbę Komisji z 8 sierpnia 2022 r. o udzielenie dodatkowych informacji. Wniosek został złożony na podstawie art. 7 ust. 1 lit. c) dyrektywy (UE) 2016/797.
- (2) Przedmiotowy tunel jednotorowy już istnieje i ma długość 6,6 km. Prace budowlane na linii Ferrandina–Matera La Martella zostały częściowo przeprowadzone w latach 1984–2000 w oparciu o normy krajowe, ale nie zostały ukończone. Linia nie została nigdy oddana do użytku, ponieważ prace budowlane nie zostały sfinalizowane z powodu braku środków finansowych. Po znacznych opóźnieniach procedura przetargowa dotycząca sfinalizowania, modernizacji i otwarcia linii Ferrandina–Matera La Martella („projekt”) została rozpoczęta i ma być zakończona do końca 2022 r. Przewidziano, że w wyniku finalizacji, modernizacji i otwarcia tunelu Miglionico nastąpi wdrożenie wszystkich odpowiednich przepisów technicznej specyfikacji interoperacyjności (TSI) określonej w rozporządzeniu (UE) nr 1303/2014, z wyjątkiem pkt 4.2.1.5.2 lit. b) ppkt 1 załącznika do tego rozporządzenia, który wymaga zapewnienia poziomych lub pionowych wyjść ewakuacyjnych na powierzchnię ziemi, rozmieszczonych w odstępach nie większych niż 1 000 m; alternatywne rozwiązanie, o którym mowa w pkt 4.2.1.5.2 lit. b) ppkt 2, nie może mieć zastosowania, ponieważ chodzi o tunel jednonawowy.
- (3) Jako środek alternatywny przewidziano w ramach projektu stworzenie dostępu do obszaru bezpiecznego poprzez pionowe wyjście ewakuacyjne na powierzchnię, usytuowane po 3,895 km od wjazdu do tunelu Miglionico, na potrzeby ewakuacji pasażerów i umożliwienia dostępu pojazdom ratowniczym. Proponowany środek odpowiada wymogowi określonymu we włoskim dekreście ministerialnym z dnia 28 października 2005 r. w sprawie bezpieczeństwa w tunelach kolejowych ⁽³⁾, który przewiduje budowę wyjść ewakuacyjnych usytuowanych w przybliżeniu

⁽¹⁾ Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 394).

⁽³⁾ Włoski dekret ministerialny z dnia 28 października 2005 r. w sprawie bezpieczeństwa w tunelach kolejowych jest poddawany przeglądowi w następstwie negatywnego wyniku oceny przeprowadzonej zgodnie z procedurą określoną w art. 26 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 1).

co 4 km dla tuneli o długości powyżej 5 km. Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 402/2013⁽⁴⁾ włoski zarządca infrastruktury przeprowadził specjalną i szczegółową analizę ryzyka, w wyniku której wykazano, że wszystkie zidentyfikowane rodzaje ryzyka są w tym przypadku poniżej poziomu nieakceptowalnego, i w związku z tym stwierdzono, że bezpieczeństwo tunelu uznaje się za akceptowalne oraz że po wprowadzeniu środka łagodzącego niestosowanie pkt 4.2.1.5.2 lit. b) ppkt 1 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1303/2014 nie zagrazi bezpieczeństwu tunelu.

- (4) Niezaakceptowanie wniosku złożonego przez Republikę Włoską zagraziłoby rentowności projektu. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez włoskiego zarządcę infrastruktury całkowity koszt aktualnego projektu wynosi 315,49 mln EUR; koszt dodatkowych prac mających na celu zapewnienie zgodności z pkt 4.2.1.5.2 lit. b) ppkt 1 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1303/2014 oszacowano na 165 mln EUR, z czego 137 mln EUR miałyby zostać przeznaczone na wykonanie prac, a reszta środków – na badania i wsparcie. Oznaczałoby to wzrost kosztu inwestycyjnego projektu o ponad 50 %, do kwoty 500 mln EUR. Zgodnie z art. 2 ust. 2 lit. b) ppkt (i) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/424⁽⁵⁾ w analizie rentowności, przeprowadzonej przez włoskiego zarządcę infrastruktury i przedłożonej Komisji, uwzględniono dochody z eksploatacji związane z niestosowaniem umożliwiającym wcześniejsze wdrożenie i bardziej długoterminową rentowność projektu w ramach krajowego i europejskiego systemu kolei. Z dostarczonych informacji wynika, że linia nie byłaby częścią kompleksowej sieci TEN-T i służyłaby głównie lokalnym funkcjom transportowym polegającym na połączeniu miasta Matera z główną włoską siecią kolejową. Oczekuje się, że projekt przyniesie społeczności korzyści przewyższające wykorzystane zasoby, jeżeli wniosek o niestosowanie pkt 4.2.1.5.2 lit. b) ppkt 1 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1303/2014 zostanie zaakceptowany. Przewiduje się natomiast, że w przypadku odrzucenia wniosku projekt nie zapewni korzyści przewyższających koszty.
- (5) Z tych powodów warunki określone w art. 7 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797 można uznać za spełnione.
- (6) Należy zezwolić na niestosowanie pkt 4.2.1.5.2 lit. b) ppkt 1 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1303/2014 do czasu kolejnej modernizacji lub odnowy tunelu.
- (7) Do czasu zastosowania odstępstwa podstawowe założenia lub względy stanowiące podstawę analizy ryzyka, o której mowa w motywie 3, mogą ulec zmianie. W związku z tym należy w takim przypadku zwrócić się do Republiki Włoskiej o niezwłoczne poinformowanie Komisji o takich zmianach oraz o wszelkich innych możliwych środkach łagodzących, które mają zostać wprowadzone.
- (8) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 51 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Wniosek Republiki Włoskiej o niestosowanie pkt 4.2.1.5.2 lit. b) ppkt 1 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1303/2014 w odniesieniu do tunelu Miglionico zostaje zaakceptowany do czasu kolejnej modernizacji lub odnowy tunelu, pod warunkiem że stosowany będzie alternatywny środek zaproponowany przez Republikę Włoską.

Republika Włoska niezwłocznie poinformuje Komisję, jeżeli uzyska informacje, które mogą w sposób uzasadniony podważyć ustalenie, że niestosowanie pkt 4.2.1.5.2 lit. b) ppkt 1 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1303/2014 nie zagraża bezpieczeństwu tunelu Miglionico.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz.U. L 121 z 3.5.2013, s. 8).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/424 z dnia 19 marca 2020 r. w sprawie przekazywania Komisji informacji dotyczących niestosowania specyfikacji technicznych interoperacyjności zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797 (Dz.U. L 84 z 20.3.2020, s. 20).

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 15 listopada 2022 r.

W imieniu Komisji
Adina VĂLEAN
Członek Komisji
