

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOPÄÄTÖS (EU) 2022/2277,**annettu 15 päivänä marraskuuta 2022,****komission asetuksen (EU) N:o 1303/2014 liitteessä olevan 4.2.1.5.2 kohdan b alakohdan 1 alakohdan soveltamatta jättämistä koskevan, Italian tasavallan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797 7 artiklan 4 kohdan nojalla esittämän pyynnön hyväksymisestä***(tiedoksiannettu numerolla C(2022) 8068)***(Ainoastaan italianteksti on todistusvoimainen)**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa 11 päivänä toukokuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797 ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 7 artiklan 4 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Italia toimitti 28 päivänä heinäkuuta 2022 komissiolle pyynnön saada olla soveltamatta komission asetuksen (EU) N:o 1303/2014 ⁽²⁾ liitteessä olevan 4.2.1.5.2 kohdan b alakohdan 1 alakohtaa Ferrandinan ja Matera La Martellan väliseen rautatielinjaan kuuluvaan Miglionico-tunneliin. Komissio pyysi 8 päivänä elokuuta 2022 lisätietoja, jotka toimitettiin 16 päivänä elokuuta 2022. Pyyntö toimitettiin direktiivin (EU) 2016/797 7 artiklan 1 kohdan c alakohdan perusteella.
- (2) Tunneli on jo olemassa, se on yksiraiteinen ja sen pituus on 6,6 kilometriä. Ferrandina – Matera La Martella -radan rakennustyöt toteutettiin osittain vuosina 1984–2000 kansallisten standardien mukaisesti, mutta rakennustyöt jäivät keskeneräisiksi. Rataa ei koskaan otettu käyttöön, koska rakennustöitä ei saatettu päätökseen puutteellisen rahoituksen vuoksi. Merkittävien viivästysten jälkeen Ferrandina – Matera La Martella -radan viimeistelyä, parantamista ja avaamista, jäljempänä 'hanke', koskeva tarjouskilpailu on käynnistetty ja se on tarkoitus saada päätökseen vuoden 2022 loppuun mennessä. Miglionico-tunnelin viimeistelyn, parantamisen ja avaamisen yhteydessä on tarkoitus panna täytäntöön kaikki asetuksessa (EU) N:o 1303/2014 vahvistetun yhteentoimivuuden teknisen eritelmän (YTE) asiaa koskevat määräykset, lukuun ottamatta asetuksen liitteessä olevan 4.2.1.5.2 kohdan b alakohdan 1 alakohtaa, jossa edellytetään, että maan pinnalle johtavia sivu- ja/tai pystysuuntaisia hätäuloskäyntejä on oltava vähintään 1 000 metrin välein. Vaihtoehtoista 4.2.1.5.2 kohdan b alakohdan 2 alakohtaa ei voida soveltaa, koska kyseessä on yksittäinen tunnelikäytävä.
- (3) Vaihtoehtoisena toimenpiteenä matkustajien evakuoimiseksi ja pelastusajoneuvojen alueelle pääsyn mahdollistamiseksi hankkeessa on määrä rakentaa turvalliselle alueelle maan pinnalle johtava pystysuuntainen hätäuloskäynti 3,895 kilometrin päähän Miglionico-tunnelin suulta. Ehdotettu toimenpide on 28 päivänä lokakuuta 2005 annetussa rautatietunneleiden turvallisuutta koskevassa Italian asetuksessa ⁽³⁾ vahvistettujen vaatimusten mukainen. Kyseisessä asetuksessa määrätään, että yli 5 kilometriä pitkiin tunneleihin on rakennettava hätäuloskäyntejä noin 4

⁽¹⁾ EUVL L 138, 26.5.2016, s. 44.

⁽²⁾ Komission asetus (EU) N:o 1303/2014, annettu 18 päivänä marraskuuta 2014, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän rautatietunneleiden turvallisuutta koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 394).

⁽³⁾ Italian 28 päivänä lokakuuta 2005 antamaa rautatietunneleiden turvallisuutta koskevaa asetusta tarkistetaan, koska siitä annettiin kielteinen arvio Euroopan unionin rautatievirastosta ja asetuksen (EY) N:o 881/2004 kumoamisesta 11 päivänä toukokuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/796 (EUVL L 138, 26.5.2016, s. 1) 26 artiklan mukaisessa menettelyssä.

kilometrin välein. Italian rataverkon haltija suoritti komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 402/2013 (*) mukaisesti yksityiskohtaisen riskianalyysin, jonka mukaan kaikki tässä tapauksessa tunnistetut riskit ovat hyväksyttävällä tasolla, ja totesi, että tunnelin turvallisuustaso katsotaan riittäväksi ja että käytössä oleva riskejä vähentävä toimenpide huomioon ottaen asetuksen (EU) N:o 1303/2014 liitteessä olevan 4.2.1.5.2 kohdan b alakohdan 1 alakohdan soveltamatta jättäminen ei vaaranna tunnelin turvallisuutta.

- (4) Italian tasavallan esittämän pyynnön hyväksymättä jättäminen vaarantaisi hankkeen taloudellisen elinkelpoisuuden. Italian rataverkon haltijan toimittamien tietojen mukaan hankkeen kokonaiskustannukset ovat 315,49 miljoonaa euroa. Asetuksen (EU) N:o 1303/2014 liitteessä olevan 4.2.1.5.2 kohdan b alakohdan 1 alakohdan noudattamisen varmistamiseksi tarvittavien lisätöiden kustannuksiksi on arvioitu 165 miljoonaa euroa, joista rakennustöiden osuus on 137 miljoonaa euroa ja loput käytettäisiin tutkimus- ja tukitoimiin. Tämä kasvattaisi hankkeen kustannuksia yli 50 prosenttia 500 miljoonaan euroon. Italian rataverkon haltijan laatimassa ja komissiolle toimittamassa taloudellista elinkelpoisuutta koskevassa analyysissä otettiin komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/424 (**) 2 artiklan 2 kohdan b alakohdan i alakohdan mukaisesti huomioon soveltamatta jättämisen mahdollistaman varhaisen toteuttamisen käyttötulot ja hankkeen pitkän aikavälin taloudellinen elinkelpoisuus kansallisessa ja eurooppalaisessa rautatiejärjestelmässä. Toimitettujen tietojen perusteella rata ei olisi osa kattavaa TEN-T-verkkoa, vaan se palvelisi pääasiassa paikallisliikennettä liittämällä Materan kaupungin Italian pääasialliseen rautatieverkkoon. Jos asetuksen (EU) N:o 1303/2014 liitteessä olevan 4.2.1.5.2 kohdan b alakohdan 1 alakohdan soveltamatta jättämisestä koskeva pyyntö hyväksytään, hankkeen odotetaan tuottavan yhteisölle resurssien käyttöä suuremmat hyödyt. Jos taas hakemus hylätään, hankkeen hyödyt jäävät sen kustannuksia alhaisemmiksi.
- (5) Näistä syistä voidaan katsoa, että direktiivin (EU) 2016/797 7 artiklan 1 kohdan c alakohdassa ja 7 artiklan 4 kohdassa säädetyt edellytykset täyttyvät.
- (6) Asetuksen (EU) N:o 1303/2014 liitteessä olevan 4.2.1.5.2 kohdan b alakohdan 1 alakohdan soveltamatta jättäminen olisi sallittava tunnelin seuraavaan parannukseen tai uudistamiseen asti.
- (7) Ennen poikkeuksen soveltamista johdanto-osan 3 kappaleessa tarkoitetun riskianalyysin perustana olevat oletukset tai näkökohdat voivat muuttua. Sen vuoksi on aiheellista pyytää Italian tasavaltaa ilmoittamaan komissiolle viipymättä tällaisista muutoksista ja muista mahdollisesti toteutettavista riskejä lieventävistä toimenpiteistä.
- (8) Tässä päätöksessä säädetyt toimenpiteet ovat direktiivin (EU) 2016/797 51 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun komitean lausunnon mukaiset.

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Hyväksytään Italian tasavallan esittämä pyyntö saada olla soveltamatta asetuksen (EU) N:o 1303/2014 liitteessä olevaa 4.2.1.5.2 kohdan b alakohdan 1 alakohtaa Miglionico-tunneliin siihen asti, kun tunnelia seuraavan kerran parannetaan tai uudistetaan edellyttäen, että Italian tasavallan ehdottamaa vaihtoehtoista toimenpidettä sovelletaan.

Italian tasavallan on viipymättä ilmoitettava komissiolle tiedoista, joiden perusteella voidaan kohtuullisella tavalla kyseenalaistaa päätelmä, jonka mukaan asetuksen (EU) N:o 1303/2014 liitteessä olevan 4.2.1.5.2 kohdan b alakohdan 1 alakohdan soveltamatta jättäminen ei vaaranna Miglionico-tunnelin turvallisuutta.

(*) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 402/2013, annettu 30 päivänä huhtikuuta 2013, riskien arviointia koskevasta yhteisestä turvallisuusmenetelmästä ja asetuksen (EY) N:o 352/2009 kumoamisesta (EUVL L 121, 3.5.2013, s. 8).

(**) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/424, annettu 19 päivänä maaliskuuta 2020, tietojen toimittamisesta komissiolle direktiivin (EU) 2016/797 mukaisen yhteentoimivuuden teknisten eritelmien soveltamatta jättämisen osalta (EUVL L 84, 20.3.2020, s. 20).

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 15 päivänä marraskuuta 2022.

Komission puolesta

Adina VĂLEAN

Komission jäsen
