

UITVOERINGSBESLUIT (EU) 2022/2277 VAN DE COMMISSIE**van 15 november 2022****tot aanvaarding van een door de Italiaanse Republiek op grond van artikel 7, lid 4, van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad ingediend verzoek om ontheffing van punt 4.2.1.5.2, b), 1), van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 1303/2014 van de Commissie***(Kennisgeving geschied onder nummer C(2022) 8068)***(Slechts de tekst in de Italiaanse taal is authentiek)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie ⁽¹⁾, en met name artikel 7, lid 4,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Op 28 juli 2022 heeft Italië bij de Commissie een verzoek ingediend om ontheffing van punt 4.2.1.5.2, b), 1), van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 1303/2014 van de Commissie ⁽²⁾ voor de Miglionicotunnel op de spoorlijn Ferrandina-Matera La Martella. In antwoord op het verzoek van de Commissie om aanvullende inlichtingen van 8 augustus 2022 heeft Italië op 16 augustus 2022 aanvullende informatie verstrekt. Het verzoek is ingediend op grond van artikel 7, lid 1, punt c), van Richtlijn (EU) 2016/797.
- (2) Het gaat om een bestaande enkelsporige tunnel van 6,6 km. De lijn Ferrandina-Matera La Martella werd tussen 1984 en 2000 gebouwd op basis van nationale normen maar werd niet volledig afgewerkt. Ze is nooit in gebruik genomen omdat de bouwwerkzaamheden werden stilgelegd vanwege een gebrek aan middelen. De aanbestedingsprocedure voor de voltooiing, modernisering en indienststelling van de lijn Ferrandina-Matera La Martella is met een aanzienlijke vertraging van start gegaan en zal naar verwachting eind 2022 worden afgerond (hierna "het project" genoemd). Bij de voltooiing, modernisering en indienststelling van de Miglionicotunnel worden alle relevante voorschriften van de technische specificatie inzake interoperabiliteit (TSI) van Verordening (EU) nr. 1303/2014 toegepast, met uitzondering van punt 4.2.1.5.2, b), 1), van de bijlage, waarin bepaald is dat er ten minste om de 1 000 m in zij- en/of verticale nooduitgangen naar buiten moet worden voorzien; het alternatief, punt 4.2.1.5.2, b), 2), is niet haalbaar omdat er slechts één tunnelkoker is.
- (3) Als alternatieve maatregel voorziet het project in een toegang tot een veilig gebied via een verticale nooduitgang naar de oppervlakte, op een afstand van 3,895 km van de ingang van de Miglionicotunnel. Via die uitgang kunnen passagiers worden geëvacueerd naar een zone die toegankelijk is voor voertuigen van de noodhulpdiensten. Het voorstel is in overeenstemming met de eisen van het Italiaans ministerieel besluit van 28 oktober 2005 inzake "veiligheid in spoorwegtunnels" ⁽³⁾, waarin bepaald is dat in tunnels van meer dan 5 km ongeveer om de 4 km een nooduitgang moet worden voorzien. De Italiaanse infrastructuurbeheerder heeft overeenkomstig Uitvoeringsver-

⁽¹⁾ PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44.

⁽²⁾ Verordening (EU) nr. 1303/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit betreffende "veiligheid in spoorwegtunnels" van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 356 van 12.12.2014, blz. 394).

⁽³⁾ Het Italiaans ministerieel besluit van 28 oktober 2005 betreffende de veiligheid in spoorwegtunnels wordt herzien na een negatieve beoordeling overeenkomstig de procedure van artikel 26 van Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004 (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 1).

ordering (EU) nr. 402/2013 van de Commissie ⁽⁴⁾ een specifieke en gedetailleerde risicoanalyse uitgevoerd, waaruit blijkt dat in dit geval alle vastgestelde risico's het niveau van onaanvaardbaarheid niet overschrijden. Op basis daarvan is de infrastructuurbeheerder tot de conclusie gekomen dat de veiligheid van de tunnel aanvaardbaar is en dat de niet-toepassing van punt 4.2.1.5.2, b), 1), van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 1303/2014 in combinatie met de bestaande risicobeperkende maatregel de veiligheid van de tunnel niet in het gedrang zou brengen.

- (4) De verwerping van het verzoek van de Italiaanse Republiek zou de economische levensvatbaarheid van het project in gevaar brengen. Volgens de door de Italiaanse infrastructuurbeheerder verstrekte informatie bedraagt de totale kostprijs van het huidige project 315,49 miljoen EUR. De kosten van de extra werkzaamheden om de tunnel in overeenstemming te brengen met punt 4.2.1.5.2, b), 1), van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 1303/2014, zijn geraamd op 165 miljoen EUR, waarvan 137 miljoen EUR voor de uitvoering van de werkzaamheden en de rest voor studie en ondersteuning. Daardoor zouden de investeringskosten van het project met meer dan 50 % stijgen tot een totaal van bijna 500 miljoen EUR. Overeenkomstig artikel 2, lid 2, punt b), i), van Uitvoeringsverordening (EU) 2020/424 van de Commissie ⁽⁵⁾ heeft de Italiaanse infrastructuurbeheerder in zijn bij de Commissie ingediende analyse van de economische levensvatbaarheid rekening gehouden met de exploitatieopbrengsten als het project dankzij de ontheffing sneller kan worden uitgevoerd en met de economische levensvatbaarheid op langere termijn van het project als onderdeel van het Italiaanse en Europese spoorwegsysteem. Op basis van de verstrekte informatie zou de lijn geen deel uitmaken van het uitgebreide TEN-T-netwerk en voornamelijk dienen voor plaatselijk vervoer, namelijk om de stad Matera aan te sluiten op het Italiaanse hoofdspoornet. Als het verzoek om ontheffing van punt 4.2.1.5.2, b), 1), van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 1303/2014 wordt ingewilligd, zullen de verwachte baten van het project voor de gemeenschap groter zijn dan de geïnvesteerde middelen. Als het verzoek daarentegen wordt afgewezen, zouden de baten niet langer opwegen tegen de kosten.
- (5) Om die redenen kunnen de voorwaarden van artikel 7, lid 1, punt c), en artikel 7, lid 4, van Richtlijn (EU) 2016/797 worden geacht te zijn vervuld.
- (6) De ontheffing van punt 4.2.1.5.2, b), 1), van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 1303/2014 moet worden toegestaan tot de volgende modernisering of vernieuwing van de tunnel.
- (7) In afwachting van de toepassing van de ontheffing kunnen de onderliggende aannames of overwegingen waarop de in overweging 3 bedoelde risicoanalyse is gebaseerd, veranderen. Daarom is het in dat geval passend de Italiaanse Republiek te verzoeken de Commissie onverwijld in kennis te stellen van dergelijke wijzigingen en van eventuele aanvullende risicobeperkende maatregelen die moeten worden genomen.
- (8) De in dit besluit vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het in artikel 51, lid 1, van Richtlijn (EU) 2016/797 bedoelde comité.

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het verzoek van de Italiaanse Republiek om voor de Miglionicotunnel te worden ontheven van de toepassing van punt 4.2.1.5.2, b), 1), van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 1303/2014 wordt aanvaard tot de volgende modernisering of vernieuwing van die tunnel, op voorwaarde dat de door de Italiaanse Republiek voorgestelde alternatieve maatregel wordt toegepast.

De Italiaanse Republiek dient de Commissie onverwijld in kennis te stellen van alle informatie die redelijkerwijs afbreuk kan doen aan de vaststelling dat de ontheffing van punt 4.2.1.5.2, b), 1), van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 1303/2014 de veiligheid van de Miglionicotunnel niet in gevaar brengt.

⁽⁴⁾ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 402/2013 van de Commissie van 30 april 2013 betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 352/2009 (PB L 121 van 3.5.2013, blz. 8).

⁽⁵⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2020/424 van de Commissie van 19 maart 2020 inzake de indiening van informatie bij de Commissie betreffende ontheffingen van de technische specificaties inzake interoperabiliteit overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 (PB L 84 van 20.3.2020, blz. 20).

Artikel 2

Dit besluit is gericht tot de Italiaanse Republiek.

Gedaan te Brussel, 15 november 2022.

Voor de Commissie
Adina VĂLEAN
Lid van de Commissie
