2025/1715

1.8.2025

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2025/1715

ze dne 30. července 2025,

kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679, pokud jde o provádění přeshraničního projektu Lyon–Turín na středomořském evropském dopravním koridoru

(oznámeno pod číslem C(2025) 5111)

(Pouze italské a francouzské znění je závazné)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 ([1]), a zejména na čl. 55 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Jak bylo zdůrazněno v pracovních plánech pro středomořský koridor, přeshraniční projekt Lyon–Turín (dále jen „projekt“) hraje klíčovou úlohu při zajišťování fungování koridoru s interoperabilním a účinným spojením přes Alpy mezi Francií a Itálií pro nákladní a osobní železniční dopravu.

(2) Dekarbonizace dopravy vytvořením podmínek pro ambiciózní přechod dálkové nákladní a osobní železniční dopravy na energeticky účinné druhy dopravy je klíčovým politickým cílem Unie a koresponduje s cíli Unie v oblasti boje proti změně klimatu.

(3) V této souvislosti je podpora železniční nákladní a osobní dopravy jasnou prioritou dopravní politiky Unie, jak je uvedeno ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu ([2]), a dlouhodobou prioritou rozvoje sítě TEN-T.

(4) Dokončením železnice Lyon–Turín bude středomořský evropský dopravní koridor a jeho transalpský přeshraniční úsek vybaven moderní, bezpečnou a energeticky účinnou železniční dopravní infrastrukturou, která přispěje k přechodu na jiný druh dopravy.

(5) Přeshraniční spojení Lyon–Turín je uvedeno jako předem určené přeshraniční spojení středomořského evropského dopravního koridoru způsobilé pro financování z prostředků Unie v rámci Nástroje pro propojení Evropy v části III přílohy nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153 ([3]).

(6) Tři dvoustranné smlouvy a jeden dodatkový protokol mezi Francií a Itálií ([4]) upravují a plánují projekt v rámci dohodnutého politického, právního a finančního rámce. Další dvoustranná dohoda o přeshraničních převodech materiálu pro výstavbu projektu byla podepsána dne 4. srpna 2023.

([1]) Úř. věst. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.

([2]) Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti (COM(2020) 789 final).

([3]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153 ze dne 7. července 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014, Úř. věst. L 249, 14.7.2021, s. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/2024-07-18.

([4]) „*Dohoda mezi vládou Italské republiky a vládou Francouzské republiky*“ ze dne 30. ledna 2012, ratifikovaná Francií zákonem č. 2013–1089 ze dne 2. prosince 2013 a Itálií zákonem č. 71/2014.
„*Dohoda mezi vládou Italské republiky a vládou Francouzské republiky o zahájení závěrečných prací na přeshraničním úseku nové železniční trati Turín–Lyon*“ ze dne 24. února 2015; „*dodatkový protokol s přílohou*“ ze dne 8. března 2016; „*smluvní nařízení*“ ze dne 7. června 2016, všechna ratifikovala Francie zákonem 2017–116 ze dne 1. února 2017 a Itálie zákonem č. 1/2017.

(7) Pracovní plán pro středomořský koridor zdůrazňuje potřebu zajistit dokončení celého projektu, který zahrnuje přeshraniční základní tunel a přístupové tratě mezi předem určenými městskými uzly Lyonu a Turína.

(8) Všechny části projektu mají zásadní význam pro řádné fungování středomořského evropského dopravního koridoru. Budou plánovány v souladu s normami stanovenými v článcích 16 a 18 nařízení (EU) 2024/1679.

(9) Projekt je komplexní dlouhodobou přeshraniční investicí, do níž jsou zapojeny Francie, Itálie a jejich vzájemně sousedící regiony Auvergne Rhône Alpes a Piemont. Je přínosem i pro ostatní členské státy, které spoléhají na moderní spojení mezi Francií a Itálií napříč Alpami.

(10) Projekt vyžaduje vybudování nové infrastruktury a zlepšení infrastruktury, která již existuje. Za účelem podpory koordinované a včasné realizace projektu je důležité přijmout ustanovení popisující opatření a harmonogram jejich provádění. Projekt je dlouhodobým závazkem, který vyžaduje plánování investic v několika rozpočtových cyklech jak na vnitrostátní úrovni, tak na úrovni Unie. Pomůže dosáhnout přeshraničních cílů pracovního plánu pro středomořský evropský dopravní koridor, včetně výstavby přístupových tratí, které zajistí roční tranzit 24 milionů tun zboží a 1,5 milionu cestujících.

(11) Francie a Itálie již provedly významná opatření, jako jsou studie a práce na infrastruktuře. Tato opatření zahrnují probíhající výstavbu základního tunelu v obou zemích (k 31. říjnu 2024), kde bylo vykopáno 38,6 km štol, z toho 14,7 km základního tunelu, plánování přístupových tratí na italském území, plánování modernizace konvenční železniční tratě Ambérieu – Saint-Jean-de-Maurienne od roku 2027 se zvláštním rozpočtem ve výši 700 milionů EUR a probíhající modernizaci konvenční železniční tratě Bussoleno–Avigliana. Pokud jde o nové francouzské železniční tratě, vyhláškou ze dne 13. srpna 2013 ([5]) byly tyto stavby prohlášeny za věc veřejného zájmu a bylo schváleno podrobné trasování železnice. Studie podrobného předběžného návrhu (avant-projet détaillé), které spolufinancuje Komise, Francie a francouzské regionální orgány, budou zahájeny v roce 2025.

(12) Jasné určení potřebných opatření k dokončení projektu a harmonogramu jejich provádění je důležité i pro účely naplánování a plné optimalizace dostupnosti unijního, vnitrostátního a regionálního financování. Spolufinancování z prostředků Unie má zásadní aktivační účinek na vnitrostátní a regionální rozhodovací procesy k provádění jednotlivých opatření. Je tudíž důležité určit zbývající opatření nezbytná pro úplné dokončení projektu, tak aby bylo možné v maximální míře využít unijní zdroje, v souladu s příslušným plánováním a platnou mírou spolufinancování, a dostupné finanční zdroje na vnitrostátní a regionální úrovni. Podle nařízení (EU) 2021/1153 jsou pro financování z prostředků Unie způsobilé všechny úseky projektu (maximálně 55 % pro základní tunel a 50 % pro přístupové tratě). Zbývající opatření musí prokázat vysoký stupeň integrace při plánování a provádění opatření a musí být v souladu s kritérii pro udělení grantu stanovenými v článku 14 nařízení (EU) 2021/1153. Finanční zdroje by proto měly být plně optimalizovány s maximálním úsilím všech zúčastněných stran.

(13) Dohoda mezi vládou Francouzské republiky a vládou Italské republiky o výstavbě a provozování nové železniční trati Lyon–Turín ([6]) a dodatkový protokol stanoví certifikované náklady na přeshraniční základní tunel a – po odečtení příspěvku Unie a části financované z mýtného – klíč pro rozdělení nákladů ve výši 57,9 % pro Itálii a 42,1 % pro Francii. Případné dodatečné náklady se rozdělí mezi Itálii a Francii rovným dílem. Dodatkový protokol rovněž stanoví možnost měnového přecenění a vývoje nákladů na výrobní faktory prací.

([5]) *Úřední věstník Francouzské republiky* č. 197 ze dne 25. srpna 2013.
([6]) *Úřední věstník Francouzské republiky* č. 206 ze dne 16. září 2014.

(14) Za správu a výstavbu přeshraničního úseku projektu odpovídá jakožto dvounárodní subjekt francouzsko-italská společnost Tunnel Euralpin Lyon Turin. Za výstavbu přístupových tras odpovídají provozovatelé vnitrostátní infrastruktury ve Francii a Itálii.

(15) V zájmu sledování pokroku při realizaci dotčeného projektu by Francie a Itálie měly Komisi předkládat pravidelné zprávy týkající se úseků nacházejících se na jejich příslušných územích a oznamovat každé případné zpoždění.

(16) Podle čl. 6 odst. 1 nařízení (EU) 2024/1679 mají členské státy přijmout vhodná opatření k rozvoji hlavní sítě do 31. prosince 2030. Tato povinnost však podléhá podmínkám stanoveným v čl. 8 odst. 5 uvedeného nařízení, v němž se zdůrazňuje, že realizace projektů společného zájmu závisí na faktorech, jako je jejich stupeň vyzrálosti, soulad s právními postupy Unie i členských států a dostupnost finančních prostředků, aniž by tím byl dotčen finanční závazek členského státu nebo Unie.

(17) Harmonogramem provádění by nemělo být dotčeno plnění požadavků stanovených v mezinárodním právu a právu Unie, včetně ustanovení na ochranu životního prostředí a lidského zdraví. Harmonogram by měl členským státům umožnit plánovat a v plné míře optimalizovat dostupnost financování, aniž by tím byly dotčeny finanční závazky některého členského státu nebo Unie. Neměl by za žádných okolností ohrozit vysoké standardy Unie a členských států pro ochranu životního prostředí a účast veřejnosti.

(18) Aniž je dotčen čl. 54 odst. 3 nařízení (EU) 2024/1679], je vhodné zahájit přezkum tohoto rozhodnutí do konce roku 2026, aby byl přesně zohledněn stav plánování a realizace opatření uvedených v článku 2.

(19) Francie a Itálie schválily opatření stanovená tímto rozhodnutím.

(20) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného čl. 61 odst. 1 nařízení (EU) 2024/1679,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Předmět

Toto rozhodnutí stanoví opatření a harmonogram provádění přeshraničního železničního projektu a souvisejících přístupových tratí spojujících městské uzly Lyonu a Turína (dále jen „projekt“), jakož i související ustanovení o správě.

Článek 2

Opatření

Francie a Itálie zajistí provedení následujících opatření v souladu s harmonogramem stanoveným v článku 3:

a) přeshraniční úsek tunelu a spojovací stanice Saint-Jean- de-Maurienne a Susa;

b) přístupové tratě na italském území, jejichž součástí jsou tato opatření:

(i) modernizace stávající konvenční tratě – úsek Bussoleno–Avigliana:

— část č. 1: realizace nových technologických zařízení pro řízení dopravy na úseku Bussoleno–Avigliana;

— část č. 2: odstranění dvou úrovňových přejezdů v obci Borgone Susa;

— část č. 3: provádění technických specifikací pro interoperabilitu s ohledem na osoby se sníženou pohyblivostí ve stanicích Sant'Ambrogio, Borgone a Bruzolo;

— část č. 4: výstavba dvou prioritních tratí s moduly dlouhými 750 m, jedné v obci Condove a jedné v obci Bruzolo;

— část č. 5: přizpůsobení rozvodné napájecí soustavy výstavbou dvou nových elektrických rozvoden, jedné v obci Avigliana a jedné v obci Borgone;

— část č. 6: demolice 281 sloupů primárního elektrického vedení 66 kV;

— část č. 7: zmírnění hluku;

— část č. 8: zahrnuje úplnou výměnu stávajícího elektrického trakčního vedení (standardní vedení Rete Ferroviaria Italiana) mezi stanicemi Bussoleno a Avigliana za vedení o průřezu 540 mm^2 spolu s přídavným napájecím vedením o průřezu 230 mm^2, což je s ohledem na plánovaný budoucí provoz na dané železniční trati nezbytné pro její řádné fungování;

ii) výstavba nového úseku Avigliana–Orbassano;

iii) přestavba seřaďovacího nádraží Orbassano včetně jižní křižovatky;

iv) propojení v rámci železničního městského uzlu Turína:

— dokončení turínského železničního obchvatu, úsek Porta Susa – Stura,

— modernizace vysokorychlostní tratě mezi Porta Susa a Porta Nuova, nová 4,5 km dlouhá nezávislá dvoukolejná trať a výstavba řady nových zastávek v železničním systému Turína,

— urychlení trati Turín–Janov,

— modernizace infrastruktury a technologií železničního městského uzlu Turína a souvisejících tratí a obnova centralizovaných systémů řízení provozu nebo zavedení nových centralizovaných systémů řízení provozu,

— nový železniční obchvat z Orbassana do Settimo Torinese – fáze 1b „Gronda Merci";

c) přístupové tratě na francouzském území, jejichž součástí jsou tato opatření:

i) modernizace stávající konvenční tratě Ambérieu – Saint-Jean-de-Maurienne;

ii) propojení v rámci aglomerace Lyon – železniční obchvat Lyon mezi obcemi Saint-Pierre-de-Chandieu a Dagneux;

iii) výstavba nové tratě mezi Lyonem a obcí Saint-Jean-de-Maurienne:

— železniční trať pro smíšenou osobní a nákladní dopravu mezi obcemi Grenay a Avressieux,

— nová železniční trať pro nákladní dopravu mezi obcemi Avressieux a Montmélian,

— nová železniční trať pro nákladní dopravu mezi obcemi Montmélian a Saint-Jean-de-Maurienne.

Článek 3

Harmonogram

1. Harmonogram opatření uvedených v čl. 2 písm. a) je následující:

a) v roce 2025: zahájení mechanizovaného výkopu první francouzské části základního tunelu (staveniště 7) – Francie;

b) do konce roku 2026 / začátkem roku 2027: zahájení mechanizovaného výkopu ostatních částí základního tunelu (staveniště 3–4–5–6) – Francie a Itálie;

c) do roku 2028: ukončení stavebních prací na vstupním úseku – Saint Martin La Porte (staveniště 8) – Francie;

d) do roku 2027: návrh na zadání zakázky na železniční a neželezniční zařízení (staveniště 12) – Francie a Itálie;

e) do roku 2028: zahájení výkopu propojovacího tunelu tradiční metodou v obci Bussoleno (staveniště 1) – Itálie;

f) do roku 2029: zahájení stavebních prací na mezinárodní stanici Susa (staveniště 2) – Itálie;

g) do roku 2030: ukončení stavebních prací multimodálního výměnného uzlu v mezinárodní stanici Saint-Jean-de-Maurienne (staveniště 9) – Francie;

h) do roku 2031: dokončení výkopu základního tunelu na francouzské a italské straně (staveniště 3–4–5–6–7–8) – Francie a Itálie;

i) do roku 2031: dokončení mezinárodní stanice Saint-Jean-de-Maurienne se související pomocnou infrastrukturou; zahájení výstavby zařízení mezinárodní stanice Susa (staveniště 9 a 2) – Francie a Itálie;

j) do 31. prosince 2032: dokončení železniční infrastruktury pro smíšenou dopravu v souladu s parametry TEN-T stanovenými v nařízení (EU) 2024/1679 – Francie a Itálie;

k) do roku 2033: provozní zařízení ERTMS úrovně 2 – Francie a Itálie.

2. Harmonogram opatření uvedených v čl. 2 písm. b) je následující:

a) modernizace stávající konvenční tratě – úsek Bussoleno–Avigliana: ukončení prací v letech 2026–2032;

b) výstavba nové tratě Avigliana–Orbassano:

(i) posouzení vlivů na životní prostředí a povolení získaná v letech 2024–2025;

(ii) zahájení prací do roku 2026;

(iii) zahájení prací do roku 2033;

c) přestavba seřaďovacího nádraží Orbassano včetně jižní křižovatky, první fáze, turínská strana, do roku 2026;

d) propojení v rámci železničního městského uzlu Turína:

i) úsek Porta Susa – Stura: dokončeno na 98 % (očekává se dokončení v roce 2025);

ii) úsek Porta Susa – Porta Nuova: dokončení do roku 2028;

iii) trať Turín–Janov: do roku 2027 (první fáze):

— dokončení technologického přizpůsobení systémů subsystému „řízení a zabezpečení“ v úseku Trofarello–Alessandria instalací ACCM-SCCM v dílčích fázích,

— dokončení ACC stanice Villafranca,

— dokončení nového ACC v Asti.

3. Harmonogram opatření uvedených v čl. 2 písm. c) je následující:

a) modernizace stávající konvenční tratě Ambérieu – Saint-Jean-de-Maurienne;

i) předběžné studie, včetně socioekonomické analýzy do poloviny roku 2025;

ii) zahájení prací na prvních operacích do roku 2027;

iii) vypracování studií do konce roku 2028;

iv) správní postupy pro nabytí pozemků do konce roku 2028;

v) posouzení vlivů na životní prostředí do konce roku 2028;

vi) závěrečné studie do konce roku 2029;

vii) konec prací do roku 2033;

— změna přístupu na nástupiště Aiton,

— rozšíření kapacity v Aix-les-Bains,

— rozšíření kapacity v Chambéry,

— úrovňové oddělení v Montmélian,

— zabezpečení Lac du Bourget,

— zabezpečení úrovňových přejezdů,

— posílení pevných instalací pro elektrickou trakci;

b) propojení v rámci aglomerace Lyon – železniční obchvat Lyon mezi obcemi Saint-Pierre-de-Chandieu a Dagneux;

i) podrobné projektové studie do konce roku 2027;

ii) posouzení vlivů na životní prostředí;

iii) závěrečné studie;

iv) nabytí pozemků v souladu se studijním a stavebním plánem;

v) práce;

c) výstavba nových tratí mezi Lyonem a Saint-Jean-de-Maurienne v souladu s parametry „grand gabarit“ jakožto hlavního scénáře, který se zvažuje v této fázi:

i) podrobné projektové studie týkající se následujících operací, včetně socioekonomické analýzy a studií týkajících se průzkumných prací do poloviny roku 2028 (francouzské přístupy k železničnímu tunelu Lyon–Turín – podrobné studie – studie podrobného předběžného návrhu):

— trať pro smíšenou dopravu mezi Grenay a Avressieux,

— zlepšení ve stanici Ambérieu,

— nová železniční trať pro nákladní dopravu mezi obcemi Avressieux a Montmélian včetně jednokolejného tunelu pro nákladní dopravu pod masivem Chartreuse, pro který budou souběžně s výstavbou průzkumných konstrukcí provedeny podrobné projektové studie,

— zdvojnásobení spojení ve stanici Montmélian,

— nová železniční trať pro nákladní dopravu mezi obcemi Montmélian a Saint-Jean-de-Maurienne včetně jednokolejných tunelů pro nákladní dopravu pod masivem Belledonne a masivem Glandon, pro které budou souběžně s výstavbou průzkumných konstrukcí provedeny podrobné projektové studie;

ii) posouzení vlivů na životní prostředí;

iii) výstavba průzkumných konstrukcí;

iv) závěrečné studie;

v) nabytí pozemků v souladu se studijním a stavebním plánem;

vi) práce.

Článek 4

Správa a řízení

Evropský koordinátor středomořského evropského dopravního koridoru a zástupce Komise jsou přizváni k účasti na zasedáních správní rady tunelu Euralpin Lyon Turin a na zasedáních mezivládní komise Lyon-Turín (CIG) jako pozorovatelé.

Článek 5

Podávání zpráv

Francie a Itálie podávají Komisi a evropskému koordinátorovi středomořského evropského dopravního koridoru nejméně jednou ročně zprávu o pokroku při provádění opatření uvedených v článku 2 a oznámí každé případné zpoždění s uvedením příčin a přijatých nápravných opatření. Za tímto účelem mohou Francie a Itálie v příslušných případech využít obsah výročních zpráv o pokroku, které mají být předkládány v rámci grantových dohod Nástroje pro propojení Evropy.

Článek 6

Přezkum

Komise zahájí přezkum opatření a harmonogramu uvedených v článcích 2 a 3 do konce roku 2026.

Článek 7

Určení

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice a Italské republice.

V Bruselu dne 30. července 2025.

Za Komisi
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komise