2025/1715

1.8.2025

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2025/1715

af 30. juli 2025

om nærmere regler for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679 for så vidt angår gennemførelsen af det grænseoverskridende projekt Lyon-Torino i den europæiske transportkorridor Middelhavet

(meddelt under nummer C(2025) 5111)

(Kun den italienske og den franske udgave er autentiske)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679 af 13. juni 2024 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013 ([1]), særlig artikel 55, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Som understreget i arbejdsplanerne for Middelhavskorridoren spiller det grænseoverskridende projekt Lyon-Torino (»projektet«) en afgørende rolle med hensyn til at sikre, at korridoren fungerer korrekt med en interoperabel og effektiv forbindelse på tværs af Alperne mellem Frankrig og Italien til godstransport og personbefordring med jernbane.

(2) Dekarbonisering af transporten ved at skabe betingelserne for en ambitiøs trafikoverflytning af godstransport og personbefordring over lange afstande til energieffektive transportformer er et centralt politisk mål for Unionen og i overensstemmelse med Unionens mål om at bekæmpe klimaændringer.

(3) I denne forbindelse er fremme af godstransport og personbefordring med jernbane en klar prioritet i Unionens transportpolitik, som skitseret i strategien for intelligent og bæredygtig mobilitet ([2]), og har længe været en prioritet i udviklingen af TEN-T-nettet.

(4) Når jernbanen Lyon-Torino er færdig, vil den europæiske transportkorridor Middelhavet og dens tværalpine grænseoverskridende strækning være udstyret med moderne, sikker og energieffektiv jernbanetransportinfrastruktur, der bidrager til trafikoverflytning.

(5) Den grænseoverskridende forbindelse mellem Lyon og Torino er i del III i bilaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1153 ([3]) opført som en forhåndsudpeget grænseoverskridende forbindelse i den europæiske transportkorridor Middelhavet, der er berettiget til EU-finansiering inden for rammerne af Connecting Europe-faciliteten.

(6) Projektet reguleres og er planlagt inden for de aftalte politiske, retlige og finansielle rammer ved tre bilaterale traktater og en tillægsprotokol mellem Frankrig og Italien ([4]). En yderligere bilateral aftale om overførsel på tværs af grænserne af materiale til opførelsen af projektet blev undertegnet den 4. august 2023.

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

([2]) Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden (COM(2020) 789 final).

([3]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1153 af 7. juli 2021 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1316/2013 og (EU) nr. 283/2014 (EUT L 249 af 14.7.2021, s. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/2024-07-18).

([4]) »*Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese*« (Aftale mellem Den Italienske Republiks regering og Den Franske Republiks regering) af 30. januar 2012, ratificeret af Frankrig ved lov nr. 2013-1089 af 2. december 2013 og af Italien ved lov nr. 71/2014.
»*Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione*« (Aftale mellem Den Italienske Republiks regering og Den Franske Republiks regering om påbegyndelse af det endelige arbejde på den grænseoverskridende strækning af den nye jernbanelinje Torino-Lyon) af 24. februar 2015; »*Protocollo addizionale, con Allegato*« (Tillægsprotokol med bilag) af 8. marts 2016; »*Regolamento dei contratti*« (Kontraktbestemmelser) af 7. juni 2016, alle ratificeret af Frankrig ved lov 2017-116 af 1. februar 2017 og af Italien ved lov nr. 1/2017.

(7) I arbejdsplanen for Middelhavskorridoren understreges behovet for at færdiggøre projektet fuldstændigt, da det omfatter den grænseoverskridende basistunnel samt adgangsveje mellem de forhåndsudpegede byknudepunkter Lyon og Torino.

(8) Alle projektets dele er afgørende for, at den europæiske transportkorridor Middelhavet kan fungere korrekt. De vil blive planlagt i overensstemmelse med standarderne i artikel 16 og 18 i forordning (EU) 2024/1679.

(9) Projektet er en kompleks grænseoverskridende langsigtet investering, der involverer Frankrig, Italien og deres respektive naboregioner Auvergne-Rhône-Alpes og Piemonte. Det gavner også andre medlemsstater, som er afhængige af en moderne forbindelse mellem Frankrig og Italien på tværs af alperne.

(10) Projektet indebærer etableringen af ny infrastruktur og forbedringen af eksisterende infrastruktur. Med henblik på at støtte samordnet og rettidig gennemførelse af projektet er det nødvendigt at vedtage bestemmelser, som indeholder en beskrivelse af foranstaltningerne og en tidsplan for deres gennemførelse. Projektet er en langsigtet forpligtelse, der kræver planlægning af investeringer på tværs af flere budgetcyklusser på både nationalt plan og EU-plan. Det vil bidrage til at nå de grænseoverskridende mål i arbejdsplanen for den europæiske transportkorridor Middelhavet, herunder opførelsen af adgangsveje, der skal sikre transit af 24 mio. ton gods om året og 1,5 mio. passagerer om året.

(11) Frankrig og Italien har allerede gennemført betydelige foranstaltninger såsom undersøgelser og infrastrukturarbejder. Disse foranstaltninger omfatter den igangværende opførelse af basistunnelen i begge lande (pr. 31. oktober 2024), hvor der er udgravet 38,6 km gallerier, heraf 14,7 km af basistunnelen), planlægning af adgangsveje på det italienske område, planlægning af moderniseringen af den konventionelle jernbanelinje mellem Ambérieu og Saint-Jean-de-Maurienne fra 2027 med et særligt budget på 700 mio. EUR og den igangværende modernisering af den konventionelle jernbanelinje mellem Bussoleno og Avigliana. Med hensyn til de nye franske jernbanelinjer blev det ved dekret af 13. august 2013 ([5]) erklæret, at arbejderne var i offentlighedens interesse, og den nærmere jernbanesti blev godkendt. *Avant-projet détaillé*-undersøgelserne (APD-undersøgelserne), som i fællesskab finansieres af Kommissionen, Frankrig og de franske regionale myndigheder, vil blive iværksat i 2025.

(12) En klar indkredsning af de foranstaltninger, der er nødvendige for at færdiggøre projektet, og tidsplanen for deres gennemførelse er ligeledes vigtig for at planlægge og fuldt ud optimere tilgængeligheden af finansiering på EU-plan, nationalt plan og regionalt plan. Unionens samfinansiering har en afgørende løftestangseffekt på national og regional beslutningstagning med hensyn til gennemførelse af foranstaltningerne. Derfor er det vigtigt at kortlægge de tiltag, der endnu er nødvendige for at fuldende projektet, så de Unionens ressourcer kan udnyttes maksimalt, i overensstemmelse med den respektive planlægning og gældende medfinansieringssatser sammen med de tilgængelige finansielle midler på nationalt og regionalt plan. I henhold til forordning (EU) 2021/1153 er alle dele af projektet berettigede til EU-finansiering (op til højst 55 % for basistunnelen og 50 % for adgangsveje). De resterende foranstaltninger skal kunne påvise en høj grad af integration i deres planlægning og gennemførelse og være i overensstemmelse med tildelingskriterierne i artikel 14 i forordning (EU) 2021/1153. De finansielle ressourcer bør derfor optimeres fuldt ud med den størst mulige indsats fra alle involverede parter.

(13) Aftalen mellem Den Franske Republiks regering og Den Italienske Republiks regering om anlæg og drift af en ny jernbanelinje mellem Lyon og Torino ([6]) og tillægsprotokollen hertil fastlægger de attesterede omkostninger ved den grænseoverskridende basistunnel og, efter fradrag af Unionens bidrag og den del, der finansieres af vejafgifter, omkostningsfordelingsnøglen på 57,9 % for Italien og 42,1 % for Frankrig. Eventuelle yderligere omkostninger fordeles ligeligt mellem Italien og Frankrig. Tillægsprotokollen giver også mulighed for en monetær revaluering og en udvikling i omkostningerne ved anlægsarbejdernes produktionsfaktorer.

([5]) *Journal Officiel de la République Française* (den franske statstidende) nr. 197 af 25. august 2013.
([6]) *Journal Officiel de la République Française* (den franske statstidende) nr. 206 af 16. september 2014.

(14) Det fransk-italienske selskab Tunnel Euralpin Lyon Turin er som binational enhed ansvarlig for at forvalte og anlægge den grænseoverskridende del af projektet. De nationale infrastrukturforvaltere i henholdsvis Frankrig og Italien er ansvarlige for at anlægge adgangsvejene.

(15) Med henblik på at overvåge fremskridtene i gennemførelsen af projektet bør Frankrig og Italien forelægge Kommissionen regelmæssige rapporter vedrørende strækningerne på deres respektive områder og underrette om eventuelle forsinkelser.

(16) I henhold til artikel 6, stk. 1, i forordning (EU) 2024/1679 skal medlemsstaterne træffe passende foranstaltninger til udvikling af hovednettet senest den 31. december 2030. Denne forpligtelse er dog underlagt betingelserne i nævnte forordnings artikel 8, stk. 5, hvori det fremhæves, at gennemførelsen af projekter af fælles interesse afhænger af faktorer såsom projekternes modenhed, overholdelsen af Unionens og nationale retlige procedurer og de tilgængelige finansielle midler uden at foregribe en medlemsstats eller Unionens tilsagn om finansiering.

(17) Tidsplanen for gennemførelsen bør ikke berøre opfyldelsen af kravene i folkeretten og EU-retten, herunder bestemmelser, der har til formål at beskytte miljøet og menneskers sundhed. Tidsplanen bør gøre det muligt for medlemsstaterne at planlægge og fuldt ud optimere tilgængeligheden af finansieringen uden at foregribe en medlemsstats eller Unionens finansielle forpligtelse. Den bør under ingen omstændigheder gå på kompromis med Unionens og medlemsstaternes standarder for miljøbeskyttelse og offentlighedens deltagelse.

(18) Uden at det berører artikel 54, stk. 3, i forordning (EU) 2024/1679, bør revisionen af denne afgørelse påbegyndes inden udgangen af 2026 for nøjagtigt at afspejle status for de i artikel 2 anførte foranstaltningers planlægning og gennemførelse.

(19) Foranstaltningerne i denne afgørelse er godkendt af Frankrig og Italien.

(20) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 61, stk. 1, i forordning (EU) 2024/1679 —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Genstand

I denne afgørelse fastlægges foranstaltningerne og tidsplanen for gennemførelsen af det grænseoverskridende jernbaneprojekt og de tilhørende adgangsveje til forbindelse af byknudepunkterne Lyon og Torino (»projektet«), samt tilhørende forvaltningsbestemmelser.

Artikel 2

Foranstaltninger

Frankrig og Italien sikrer gennemførelsen af følgende foranstaltninger i overensstemmelse med tidsplanen i artikel 3:

a) tunnelens grænseoverskridende strækning og forbindelsesstationerne Saint Jean de Maurienne og Susa.

b) adgangsveje på italiensk område bestående af:

   i) opgradering af den eksisterende konventionelle linje på strækningen mellem Bussoleno og Avigliana:

      — Del 1: etablering af nye teknologiske anlæg til styring af trafikken på strækningen Bussoleno-Avigliana

      — Del 2: fjernelse af to jernbaneoveroverkørsler ved Borgone Susa

— Del 3: gennemførelse af de tekniske specifikationer for interoperabilitet for personer med nedsat mobilitet på stationerne Sant'Ambrogio, Borgone og Bruzolo

— Del 4: anlæg af to prioriterede spor med 750 m lange moduler – et i Condove og et i Bruzolo

— Del 5: tilpasning af linjens strømforsyningssystem gennem opførelse af to nye elektriske transformerstationer – en i Avigliana og en i Borgone

— Del 6: nedrivning af 281 elmaster på den primære elektriske ledning (66 kV)

— Del 7: akustisk dæmpning

— Del 8: fuldstændig udskiftning af den elektriske standardkøreledning fra Rete Ferroviaria Italiana mellem stationerne Bussoleno og Avigliana med en ledning på 540 mm^2 og tilføjelse af en forstærkende fødeledning på 230 mm^2, som er nødvendig for den velfungerende drift af linjen i overensstemmelse med den planlagte togtrafik i fremtiden

ii) anlæg af den nye linje på strækningen mellem Avigliana og Orbassano

iii) omlægning af rangerbanegården i Orbassano, herunder det sydlige jernbaneknudepunkt

iv) konnektivitet inden for byknudepunktet i Torino:

— færdiggørelse af Torinos omfartsjernbane på strækningen Porta Susa-Stura

— opgradering af højhastighedslinjen mellem Porta Susa og Porta Nuova, en ny 4,5 km lang uafhængig dobbeltsporet strækning og anlæg af en række nye stop i Torinos jernbanesystem

— øgelse af farten på linjen Torino-Genova

— infrastrukturmæssig og teknologisk opgradering af byknudepunktet i Torino og tilhørende linjer samt fornyelse af de centraliserede cirkulationsstyringssystemer eller indførelse af nye centraliserede cirkulationsstyringssystemer

— ny omfartsjernbane fra Orbassano til Settimo Torinese — fase 1b »Gronda Merci«.

c) adgangsveje på fransk område bestående af:

i) opgradering af den eksisterende konventionelle linje mellem Ambérieu og Saint-Jean-de-Maurienne

ii) konnektivitet inden for byområdet Lyon — Lyon-omfartsjernbanen mellem Saint-Pierre-de-Cartieu og Dagneux

iii) anlæg af den nye linje mellem Lyon og Saint-Jean-de-Maurienne:

— blandet passager- og godsjernbanelinje mellem Grenay og Avressieux

— ny godsjernbanelinje mellem Avressieux og Montmélian

— ny godsjernbanelinje mellem Montmélian og Saint-Jean-de-Maurienne.

Artikel 3

Tidsplan

1. Tidsplanen for de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 2, litra a), er følgende:

a) i 2025: påbegyndelse af mekaniseret udgravning af den første franske del af basistunnelen (operationel byggeplads 7) — Frankrig.

b) inden udgangen af 2026/i begyndelsen af 2027: påbegyndelse af mekaniseret udgravning af andre dele af basistunnelen (operationel byggeplads 3-4-5-6) — Frankrig og Italien.

c) senest i 2028: afslutning af anlægsarbejde ved indgangsstrækningen Saint Martin La Porte (operationel byggeplads 8) — Frankrig.

d) senest i 2027: foreslået kontrakttildeling for jernbane- og ikkejernbaneanlæg (operationel byggeplads 12) — Frankrig og Italien.

e) senest i 2028: påbegyndelse af udgravningen af sammenkoblingstunnelen med traditionel metode i Bussoleno (operationel byggeplads 1) — Italien.

f) senest i 2029: påbegyndelse af anlægsarbejde ved den internationale station i Susa (operationel byggeplads 2) — Italien.

g) senest i 2030: afslutning af anlægsarbejde på det multimodale knudepunkt på den internationale station i Saint-Jean-de-Maurienne (operationel byggeplads 9) — Frankrig.

h) senest i 2031: afslutning af udgravningen af basistunnelen på den franske og italienske side (operationel byggeplads 3-4-5-6-7-8) — Frankrig og Italien.

i) senest i 2031: færdiggørelse af den internationale station i Saint-Jean-de Maurienne med tilhørende supplerende infrastruktur; påbegyndelse af monteringen af udstyr på den internationale station i Susa (operationel byggeplads 9 og 2) — Frankrig og Italien.

j) senest den 31. december 2032: færdiggørelse af jernbaneinfrastrukturen for blandet trafik i overensstemmelse med TEN-T-parametrene i forordning (EU) 2024/1679 — Frankrig og Italien.

k) senest i 2033: driftsanlæg med ERTMS-niveau 2 — Frankrig og Italien.

2. Tidsplanen for de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 2, litra b), er følgende:

a) opgradering af den eksisterende konventionelle linje på strækningen mellem Bussoleno og Avigliana: afslutning af anlægsarbejde mellem 2026 og 2032.

b) anlæg af den nye linje mellem Avigliana og Orbassano:

i) miljøvurdering og anskaffelse af tilladelser mellem 2024 og 2025

ii) påbegyndelse af anlægsarbejde senest i 2026

iii) afslutning af anlægsarbejde senest i 2033.

c) omlægning af rangerbanegården i Orbassano, herunder det sydlige jernbaneknudepunkt, første fase, på Torino-siden, senest i 2026.

d) konnektivitet inden for byknudepunktet i Torino:

i) strækningen Porta Susa-Stura: 98 % afsluttet (forventes afsluttet i 2025)

ii) strækningen Porta Susa-Porta Nuova: afsluttes senest i 2028

iii) linjen Torino-Genova: senest i 2027 (første fase):

— afslutning af den teknologiske tilpasning af systemerne i CCS-delsystemet på strækningen Trofarello-Alessandria med monteringen af ACCM-SCCM-udstyr i delfaser

— færdiggørelse af ACC-udstyr på stationen i Villafranca

— færdiggørelse af det nye ACC-udstyr i Asti.

3. Tidsplanen for de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 2, litra c), er følgende:

a) opgradering af den eksisterende konventionelle linje mellem Ambérieu og Saint-Jean-de-Maurienne:

i) forudgående undersøgelser, herunder en socioøkonomisk analyse, senest medio 2025

ii) påbegyndelse af arbejdet på indledende idriftsættelse senest i 2027

iii) designundersøgelser inden udgangen af 2028

iv) administrative procedurer for erhvervelse af jord inden udgangen af 2028

v) miljøvurdering inden udgangen af 2028

vi) afsluttende undersøgelser inden udgangen af 2029

vii) afslutning af anlægsarbejde senest i 2033:

— ændring af adgangen til perronen i Aiton

— kapacitetsforbedringer i Aix-les-Bains

— kapacitetsforbedringer i Chambéry

— niveauadskillelse i Montmélian

— sikring af Lac du Bourget

— sikring af jernbaneoverkørsler

— forstærkning af faste anlæg til elektrisk drift.

b) konnektivitet inden for byområdet Lyon — Lyon-omfartsjernbanen mellem Saint-Pierre-de-Cartieu og Dagneux:

i) detaljerede designundersøgelser inden udgangen af 2027

ii) miljøkonsekvensvurdering

iii) afsluttende undersøgelser

iv) erhvervelse af jord i overensstemmelse med undersøgelses- og anlægsplanen

v) anlægsarbejde

c) anlæg af de nye linjer mellem Lyon og Saint-Jean-de-Maurienne i overensstemmelse med parametrene for »grand gabarit« som det scenarie, der hovedsageligt undersøges på dette tidspunkt:

i) detaljerede designundersøgelser af følgende aktiviteter, herunder en samfundsøkonomisk analyse og undersøgelser vedrørende udforskende anlægsarbejde senest medio 2028 (franske adgangsveje til Lyon-Torino-jernbanetunnelen — detaljerede undersøgelser — APD):

— linje med blandet trafik mellem Grenay og Avressieux

— forbedringer på stationen i Ambérieu

— ny godsjernbanelinje mellem Avressieux og Montmélian, herunder en enkeltsporet godstunnel under Chartreuse-massivet, for hvilken der vil blive gennemført detaljerede designundersøgelser parallelt med opførelsen af udforskningsstrukturerne

— fordobling af forbindelsen ved stationen i Montmélian

— ny godsjernbanelinje mellem Montmélian og Saint-Jean-de-Maurienne, herunder enkeltsporede godstunneler under Belledonne-massivet og Glandon-massivet, for hvilke der vil blive gennemført detaljerede designundersøgelser parallelt med opførelsen af udforskningsstrukturerne

ii) miljøkonsekvensvurdering

iii) anlæg af udforskningsstrukturer

iv) afsluttende undersøgelser

v) erhvervelse af jord i overensstemmelse med undersøgelses- og anlægsplanen

vi) anlægsarbejde.

Artikel 4

Forvaltning

Den europæiske koordinator for den europæiske transportkorridor Middelhavet og en repræsentant for Kommissionen indbydes til at deltage som observatører i møderne hos bestyrelsen for Tunnel Euralpin Lyon Turin samt i møderne i Den Mellemstatslige Kommission Lyon-Torino (CIG).

Artikel 5

Rapportering

Frankrig og Italien aflægger mindst én gang om året rapport til Kommissionen og den europæiske koordinator for den europæiske transportkorridor Middelhavet om fremskridtene med gennemførelsen af foranstaltningerne i artikel 2 og underretter om eventuelle forsinkelser, angiver årsagerne til forsinkelsen og afhjælpende foranstaltninger, der er truffet. Til dette formål kan Frankrig og Italien, hvis det er relevant, anvende indholdet af de årlige statusrapporter, som indgives i henhold til Connecting Europe-facilitetens tilskudsaftaler.

Artikel 6

Revision

Kommissionen indleder en revision af de foranstaltninger og den tidsplan, der er omhandlet i artikel 2 og 3, inden udgangen af 2026.

Artikel 7

Adressater

Denne afgørelse er rettet til Den Franske Republik og Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 30. juli 2025.

På Kommissionens vegne
Apostolos TZITZIKOSTAS
Medlem af Kommissionen