Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/1715

1.8.2025

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2025/1715 DER KOMMISSION

vom 30. Juli 2025

mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Durchführung des grenzüberschreitenden Projekts Lyon–Turin im europäischen Verkehrskorridor Mittelmeer

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2025) 5111)

(Nur der italienische und der französische Text sind verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ([1]), insbesondere auf Artikel 55 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Wie in den Arbeitsplänen für den Mittelmeerkorridor hervorgehoben, spielt das grenzüberschreitende Projekt Lyon–Turin (im Folgenden „Projekt“) eine entscheidende Rolle für die Funktionsfähigkeit des Korridors, da mit ihm eine interoperable und effiziente Alpenquerung für die Beförderung von Gütern und Personen auf der Schiene zwischen Frankreich und Italien bereitgestellt wird.

(2) Im Einklang mit den Zielen der Union im Rahmen der Bekämpfung des Klimawandels besteht ein zentrales politisches Ziel der Union darin, den Verkehr zu dekarbonisieren und dafür die Voraussetzungen für eine ehrgeizige Verlagerung des Güter- und Personenfernverkehrs auf energieeffiziente Verkehrsträger zu schaffen.

(3) Vor diesem Hintergrund und wie in der Strategie für intelligente und nachhaltige Mobilität ([2]) dargelegt, ist die Förderung des Schienengüter- und -personenverkehrs eine eindeutige Priorität der Verkehrspolitik der Union und seit Langem eine Priorität beim Ausbau des TEN-V-Netzes.

(4) Mit der Fertigstellung der Eisenbahnstrecke Lyon–Turin erhält der europäische Verkehrskorridor Mittelmeer bzw. sein alpenquerender grenzüberschreitender Abschnitt eine moderne, sichere und energieeffiziente Eisenbahninfrastruktur, was zur Verkehrsverlagerung beiträgt.

(5) Die grenzüberschreitende Verbindung Lyon–Turin ist in Teil III des Anhangs der Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) als vorermittelte grenzüberschreitende Verbindung im europäischen Verkehrskorridor Mittelmeer aufgeführt, die für eine Finanzierung durch die Union im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ in Betracht kommt.

(6) Die Regeln und Pläne für das Projekt im Kontext des vereinbarten politischen, rechtlichen und finanziellen Rahmens sind in drei bilateralen Verträgen zwischen Frankreich und Italien und einem Zusatzprotokoll ([4]) niedergelegt. Am 4. August 2023 wurde ein weiteres bilaterales Abkommen über die grenzüberschreitende Verbringung von Baustoffen für das Projekt unterzeichnet.

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

([2]) Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ (COM(2020) 789 final).

([3]) Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014 (ABl. L 249 vom 14.7.2021, S. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/2024-07-18).

([4]) „Agreement between the Government of the Italian Republic and the Government of the French Republic“ vom 30. Januar 2012, ratifiziert von Frankreich durch das Gesetz Nr. 2013-1089 vom 2. Dezember 2013 und von Italien durch das Gesetz Nr. 71/2014.
„Agreement between the Government of the Italian Republic and the Government of the French Republic for the commencement of the final works of the cross-border section of the new Turin-Lyon railway line“ vom 24.2.2015; „*Additional Protocol, with Annex*“ vom 8.3.2016; „*Contract Regulations*“ vom 7.6.2016, alle ratifiziert von Frankreich durch das Gesetz 2017-116 vom 1.2.2017 und von Italien durch das Gesetz 1/2017.

(7) Im Arbeitsplan für den Mittelmeerkorridor wird die Notwendigkeit hervorgehoben, das Projekt in seiner Gesamtheit — das den grenzüberschreitenden Basistunnel sowie die Zulaufstrecken zwischen den vorermittelten städtischen Knoten Lyon und Turin umfasst — abzuschließen.

(8) Alle Abschnitte des Projekts sind für den ordnungsgemäßen Betrieb des europäischen Verkehrskorridors Mittelmeer von wesentlicher Bedeutung. Ihre Planung erfolgt im Einklang mit den in den Artikeln 16 und 18 der Verordnung (EU) 2024/1679 genannten Standards.

(9) Das Projekt ist eine komplexe langfristige grenzüberschreitende Investition, an der Frankreich, Italien und die jeweiligen Grenzregionen Auvergne-Rhône-Alpes und Piemont beteiligt sind. Es kommt auch anderen Mitgliedstaaten zugute, die auf eine moderne Alpenquerung zwischen Frankreich und Italien angewiesen sind.

(10) Das Projekt beinhaltet den Bau neuer Infrastrukturen und die Verbesserung der bestehenden Infrastrukturen. Zur Unterstützung einer koordinierten und zügigen Projektdurchführung müssen Bestimmungen erlassen werden, die eine Beschreibung der erforderlichen Maßnahmen und einen Zeitplan für deren Durchführung enthalten. Mit dem Projekt wird eine langfristige Verpflichtung eingegangen, weshalb die entsprechenden Investitionen sowohl auf nationaler als auch auf Unionsebene über mehrere Haushaltszyklen hinweg geplant werden müssen. Das Projekt wird dazu beitragen, die grenzübergreifenden Ziele des Arbeitsplans für den europäischen Verkehrskorridor Mittelmeer zu erreichen, einschließlich des Baus von Zulaufstrecken, womit die Beförderung von 24 Mio. t Gütern und 1,5 Mio. Fahrgästen pro Jahr gewährleistet wird.

(11) Frankreich und Italien haben bereits umfangreiche Maßnahmen wie Studien und Infrastrukturarbeiten durchgeführt. Dazu gehören die laufenden Bauarbeiten am Basistunnel in beiden Ländern (Stand 31. Oktober 2024), wobei 38,6 km Stollen gegraben wurden (davon 14,7 km für den Basistunnel), die Planung der Zulaufstrecken auf italienischem Gebiet, die Planung der Modernisierung der konventionellen Eisenbahnstrecke zwischen Ambérieu und Saint-Jean-de-Maurienne ab 2027, für die eine eigene Mittelausstattung in Höhe von 700 Mio. EUR vorgesehen ist, und die laufende Modernisierung der konventionellen Eisenbahnstrecke zwischen Bussoleno und Avigliana. Was die neuen französischen Eisenbahnstrecken angeht, so wurde mit Dekret vom 13. August 2013 ([5]) festgestellt, dass die Arbeiten im öffentlichen Interesse liegen, und die genaue Trassenführung genehmigt. Die von der Kommission, Frankreich und den französischen Regionalbehörden kofinanzierte Ausführungsplanung (Avant-projet détaillé) wird 2025 eingeleitet.

(12) Es ist zudem wichtig, klare Feststellungen über die für den Abschluss des Projekts erforderlichen Maßnahmen und den Zeitplan für deren Durchführung zu treffen, damit die Bereitstellung der Unions-, nationalen und regionalen Mittel geplant und bestmöglich durchgeführt werden kann. Die Kofinanzierung durch die Union hat eine wesentliche Hebelwirkung in Bezug auf die nationale und regionale Entscheidungsfindung zur Durchführung der Maßnahmen. Daher ist es wichtig, die noch verbleibenden für den vollständigen Abschluss des Projekts erforderlichen Maßnahmen zu ermitteln, damit die Ressourcen der Union im Einklang mit der jeweiligen Planung und den geltenden Kofinanzierungssätzen und zusammen mit den auf nationaler und regionaler Ebene verfügbaren Finanzmitteln bestmöglich eingesetzt werden. Gemäß der Verordnung (EU) 2021/1153 kommen alle Abschnitte des Projekts für eine Finanzierung durch die Union in Betracht (höchstens 55 % für den Basistunnel und höchstens 50 % für Zulaufstrecken). Die noch verbleibenden Maßnahmen müssen hochgradig in die Planung und Durchführung der Maßnahmen integriert sein und mit den Gewährungskriterien nach Artikel 14 der Verordnung (EU) 2021/1153 im Einklang stehen. Daher sollten von allen Beteiligten die größtmöglichen Anstrengungen unternommen werden, damit die finanziellen Ressourcen in optimaler Weise genutzt werden.

(13) In dem Abkommen zwischen der Regierung der Französischen Republik und der Regierung der Italienischen Republik über den Bau und den Betrieb einer neuen Eisenbahnstrecke Lyon–Turin ([6]) und dem Zusatzprotokoll sind die bescheinigten Kosten des grenzüberschreitenden Basistunnels ausgewiesen und es ist — nach Abzug des Unionsbeitrags und des durch Mautgebühren finanzierten Teils — folgender Kostenverteilungsschlüssel festgelegt: 57,9 % für Italien und 42,1 % für Frankreich. Etwaige zusätzliche Kosten werden zu gleichen Teilen zwischen Italien und Frankreich aufgeteilt. Das Zusatzprotokoll sieht auch die Möglichkeit einer monetären Neubewertung und einer Entwicklung der Kosten der im Rahmen der Arbeiten eingesetzten Produktionsfaktoren vor.

([5]) *Journal Officiel de la République Française* Nr. 197 vom 25. August 2013.
([6]) *Journal Officiel de la République Française* Nr. 206 vom 16. September 2014.

(14) Für die Verwaltung und Durchführung des grenzüberschreitenden Projektabschnitts ist das französisch-italienische Unternehmen Tunnel Euralpin Lyon Turin — eine binationale Einrichtung — verantwortlich. Die nationalen Infrastrukturbetreiber Frankreichs bzw. Italiens sind für den Bau der Zulaufstrecken verantwortlich.

(15) Zur Überwachung der Fortschritte bei der Durchführung des Projekts sollten Frankreich und Italien der Kommission regelmäßig über die in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet liegenden Abschnitte Bericht erstatten und etwaige Verzögerungen melden.

(16) Nach Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2024/1679 müssen die Mitgliedstaaten bis zum 31. Dezember 2030 geeignete Maßnahmen zum Ausbau des Kernnetzes ergreifen. Diese Verpflichtung unterliegt jedoch den Bedingungen in Artikel 8 Absatz 5 der genannten Verordnung, wonach die Umsetzung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse davon abhängt, wie ausgereift sie sind, ob sie die Verfahren des Unionsrechts und des nationalen Rechts einhalten und inwieweit Finanzmittel verfügbar sind, ohne dass damit der finanziellen Beteiligung eines Mitgliedstaats oder der Union vorgegriffen wird.

(17) Der Zeitplan für die Durchführung sollte die Erfüllung der Anforderungen des Völkerrechts und des Unionsrechts, einschließlich der Bestimmungen zum Schutz der Umwelt und der menschlichen Gesundheit, unberührt lassen. Der Zeitplan sollte es den Mitgliedstaaten ermöglichen, für eine optimale Verfügbarkeit von Finanzmitteln zu sorgen, ohne den finanziellen Zusagen eines Mitgliedstaats oder der Union vorzugreifen. Dabei sollte es auf keinem Fall zu Abstrichen bei den hohen Standards der Union und des betreffenden Mitgliedstaats für den Umweltschutz und die Beteiligung der Öffentlichkeit kommen.

(18) Unbeschadet des Artikels 54 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2024/1679 ist es angezeigt, mit der Überprüfung dieses Beschlusses bis Ende 2026 zu beginnen, um den Stand der Planung und Durchführung der in Artikel 2 genannten Maßnahmen genau zu erfassen.

(19) Frankreich und Italien haben die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen gebilligt.

(20) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 61 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2024/1679 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

In diesem Beschluss werden die für die Durchführung des grenzüberschreitenden Eisenbahnprojekts zwischen den städtischen Knoten Lyon und Turin und der dazugehörigen Zulaufstrecken erforderlichen Maßnahmen und der entsprechende Zeitplan (im Folgenden „Projekt“) sowie die damit verbundenen Governance-Bestimmungen festgelegt.

Artikel 2

Maßnahmen

Frankreich und Italien stellen sicher, dass die folgenden Maßnahmen nach dem Zeitplan in Artikel 3 durchgeführt werden:

a) Maßnahmen betreffend den grenzüberschreitenden Tunnelabschnitt und die Anschlussbahnhöfe Saint-Jean-de-Maurienne und Susa;

b) Maßnahmen betreffend die Zulaufstrecken auf italienischem Hoheitsgebiet:

   i) Modernisierung der bestehenden konventionellen Strecke — Abschnitt Bussoleno–Avigliana:

      — Los 1: Errichtung neuer technischer Anlagen für das Verkehrsmanagement im Abschnitt Bussoleno–Avigliana;

      — Los 2: Beseitigung von zwei ebenerdigen Bahnübergängen in Borgone Susa;

— Los 3: Umsetzung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität für Personen mit eingeschränkter Mobilität in den Bahnhöfen Sant'Ambrogio, Borgone und Bruzolo;

— Los 4: Bau von zwei Vorranggleisen mit 750 m langen Modulen, eines in Condove und eines in Bruzolo;

— Los 5: Anpassung des Stromversorgungssystems der Strecke durch den Bau von zwei neuen Unterwerken, eines in Avigliana und eines in Borgone;

— Los 6: Abriss von 281 Masten der Primärstromleitung (66 kV);

— Los 7: Lärmschutz;

— Los 8: vollständiger Austausch des aktuellen standardmäßigen Fahrdrahts der Rete Ferroviaria Italiana zwischen den Bahnhöfen Bussoleno und Avigliana durch einen Fahrdraht mit Querschnitt 540 mm^2 und Zusatz einer verstärkenden Speiseleitung mit Querschnitt 230 mm^2, was bei dem geplanten künftigen Zugverkehr für den ordnungsgemäßen Betrieb der Strecke erforderlich ist;

ii) Bau des neuen Streckenabschnitts Avigliana–Orbassano;

iii) Neugestaltung des Rangierbahnhofs Orbassano, einschließlich Südanschluss;

iv) Anbindung an den städtischen Eisenbahnknoten Turin:

— Fertigstellung der Umgehungsstrecke Turin, Abschnitt Porta Susa–Stura;

— Modernisierung der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Porta Susa und Porta Nuova (neue 4,5 km lange unabhängige zweigleisige Strecke) und Bau einer Reihe neuer Haltestellen in der Turiner Eisenbahn;

— Beschleunigung der Strecke Turin–Genua;

— infrastrukturelle und technologische Modernisierung des städtischen Eisenbahnknotens Turin und der zugehörigen Strecken sowie Erneuerung der zentralen Verkehrsmanagementsysteme oder Einführung neuer zentraler Verkehrsmanagementsysteme;

— neue Umgehungsstrecke von Orbassano nach Settimo Torinese — Phase 1b „Gronda Merci";

c) Maßnahmen betreffend die Zulaufstrecken auf französischem Hoheitsgebiet:

i) Modernisierung der bestehenden konventionellen Strecke Ambérieu–Saint-Jean-de-Maurienne;

ii) Anbindung im Ballungsraum Lyon — Umgehungsstrecke Lyon zwischen Saint-Pierre-de-Chandieu und Dagneux;

iii) Bau der neuen Strecke zwischen Lyon und Saint-Jean-de-Maurienne:

— Strecke für Mischverkehr (Güter- und Personenzüge) zwischen Grenay und Avressieux;

— neue Güterverkehrsstrecke zwischen Avressieux und Montmélian;

— neue Güterverkehrsstrecke zwischen Montmélian und Saint-Jean-de-Maurienne.

Artikel 3

Zeitplan

(1) Für die in Artikel 2 Buchstabe a genannten Maßnahmen gilt folgender Zeitplan:

a) im Jahr 2025: Beginn des mechanisierten Vortriebs des Basistunnels im ersten französischen Los (Baustelle 7) — Frankreich;

b) Ende 2026/Anfang 2027: Beginn des mechanisierten Vortriebs des Basistunnels in den übrigen Losen (Baustellen 3-4-5-6) — Frankreich und Italien;

c) bis 2028: Abschluss der Bauarbeiten im Eingangsabschnitt — Saint Martin La Porte (Baustelle 8) — Frankreich;

d) bis 2027: Vorschlag für die Auftragsvergabe für Eisenbahn- und Nichteisenbahnanlagen (Baustelle 12) — Frankreich und Italien;

e) bis 2028: Beginn des Vortriebs des Verbindungstunnels nach der traditionellen Methode in Bussoleno (Baustelle 1) — Italien;

f) bis 2029: Beginn der Bauarbeiten am internationalen Bahnhof Susa (Baustelle 2) — Italien;

g) bis 2030: Abschluss der Bauarbeiten am multimodalen Knotenpunkt des internationalen Bahnhofs Saint-Jean-de-Maurienne (Baustelle 9) — Frankreich;

h) bis 2031: Abschluss des Vortriebs des Basistunnels auf der französischen und der italienischen Seite (Baustellen 3-4-5-6-7-8) — Frankreich und Italien;

i) bis 2031: Fertigstellung des internationalen Bahnhofs Saint-Jean-de-Maurienne mit zugehöriger Zusatzinfrastruktur; Beginn des Baus des internationalen Bahnhofs von Susa (Baustellen 9 und 2) — Frankreich und Italien;

j) bis 31. Dezember 2032: Fertigstellung der Eisenbahninfrastruktur für den Mischverkehr im Einklang mit den TEN-V-Parametern gemäß der Verordnung (EU) 2024/1679 — Frankreich und Italien;

k) bis 2033: Einrichtung des ERTMS, Level 2 — Frankreich und Italien.

(2) Für die in Artikel 2 Buchstabe b genannten Maßnahmen gilt folgender Zeitplan:

a) Modernisierung der bestehenden konventionellen Strecke — Abschnitt Bussoleno–Avigliana: Abschluss der Arbeiten zwischen 2026 und 2032;

b) Bau des neuen Strecke Avigliana–Orbassano:

i) Umweltprüfung und Erteilung der Genehmigungen: 2024-2025;

ii) Beginn der Arbeiten: 2026;

iii) Abschluss der Arbeiten: 2033;

c) Neugestaltung des Rangierbahnhofs Orbassano, einschließlich Südanschluss — erste Phase, Turiner Seite, bis 2026;

d) Anbindung an den städtischen Eisenbahnknoten Turin:

i) Abschnitt Porta Susa–Stura: zu 98 % fertiggestellt (Fertigstellung für 2025 erwartet);

ii) Abschnitt Porta Susa–Porta Nuova: Fertigstellung bis 2028;

iii) Strecke Turin–Genua: bis 2027 (erste Phase):

— Abschluss der technologischen Anpassung der Systeme des Teilsystems „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ im Abschnitt Trofarello–Alessandria mit dem Bau des ACCM-SCCM in Teilphasen;

— Fertigstellung des ACC des Bahnhofs Villafranca;

— Fertigstellung des neuen ACC von Asti.

(3) Für die in Artikel 2 Buchstabe c genannten Maßnahmen gilt folgender Zeitplan:

a) Modernisierung der bestehenden konventionellen Strecke Ambérieu–Saint-Jean-de-Maurienne;

i) Vorstudien, einschließlich einer sozioökonomischen Analyse bis Mitte 2025;

ii) Beginn der Arbeiten bis 2027;

iii) Planstudien bis Ende 2028;

iv) Verwaltungsverfahren für den Grunderwerb bis Ende 2028;

v) Umweltprüfung bis Ende 2028;

vi) Abschlussstudien bis Ende 2029;

vii) Abschluss der Arbeiten bis 2033:

— Änderung des Zugangs zum Bahnsteig Aiton;

— Kapazitätsausbau in Aix-les-Bains;

— Kapazitätsausbau in Chambéry;

— Überwerfungsbau in Montmélian;

— Sicherung des Lac du Bourget;

— Sicherung höhengleicher Bahnübergänge;

— Verstärkung ortsfester Anlagen für den elektrischen Antrieb;

b) Anbindung im Ballungsraum Lyon — Umgehungsstrecke Lyon zwischen Saint-Pierre-de-Chandieu und Dagneux:

i) detaillierte Planstudien bis Ende 2027;

ii) Umweltprüfung;

iii) Abschlussstudien;

iv) Grunderwerb gemäß der Studien- und Bauplanung;

v) Arbeiten;

c) Bau der neuen Strecken zwischen Lyon und Saint-Jean-de-Maurienne entsprechend den Parametern des „grand gabarit“ (große Lösung) als Hauptszenario, das in dieser Phase in Betracht gezogen wird:

i) detaillierte Planstudien zu folgenden Projekten, einschließlich einer sozioökonomischen Analyse und Studien im Zusammenhang mit Erkundungsarbeiten bis Mitte 2028 (französische Zuläufe zum Eisenbahntunnel Lyon–Turin — Ausführungsplanung (Avant-projet détaillé):

— Strecke für Mischverkehr zwischen Grenay und Avressieux;

— Ausbau des Bahnhofs Ambérieu;

— neue Güterverkehrsstrecke zwischen Avressieux und Montmélian, einschließlich eines eingleisigen Güterverkehrstunnels unter dem Chartreuse-Massiv, für den parallel zum Bau der Erkundungsstrukturen detaillierte Planstudien durchgeführt werden;

— Verdoppelung der Anbindung am Bahnhof Montmélian;

— neue Güterverkehrsstrecke zwischen Montmélian und Saint-Jean-de-Maurienne, einschließlich eines eingleisigen Güterverkehrstunnels unter dem Belledonne-Massiv, für den parallel zum Bau der Erkundungsstrukturen detaillierte Planstudien durchgeführt werden;

ii) Umweltprüfung;

iii) Bau von Erkundungsstrukturen;

iv) Abschlussstudien;

v) Grunderwerb gemäß Studien- und Bauplan;

vi) Arbeiten.

Artikel 4

Governance

Der Europäische Koordinator für den europäischen Verkehrskorridor Mittelmeer und ein Vertreter der Kommission werden eingeladen, als Beobachter an den Sitzungen des Verwaltungsrats von Tunnel Euralpin Lyon Turin sowie an den Sitzungen der zwischenstaatlichen Kommission Lyon–Turin teilzunehmen.

Artikel 5

Berichterstattung

Frankreich und Italien erstatten der Kommission und dem Europäischen Koordinator für den europäischen Verkehrskorridor Mittelmeer mindestens einmal jährlich Bericht über den Stand der Durchführung der in Artikel 2 genannten Maßnahmen, wobei sie auf etwaige Verzögerungen hinweisen und sowohl die Gründe dafür als auch die ergriffenen Korrekturmaßnahmen angeben. Zu diesem Zweck können Frankreich und Italien gegebenenfalls den Inhalt der jährlichen Berichte über den Stand der Maßnahmen heranziehen, die im Rahmen der Finanzhilfevereinbarungen der Fazilität „Connecting Europe" vorzulegen sind.

Artikel 6

Überprüfung

Die Kommission leitet bis Ende 2026 eine Überprüfung der Maßnahmen und des Zeitplans gemäß den Artikeln 2 und 3 ein.

Artikel 7

Adressaten

Dieser Beschluss ist an die Französische Republik und an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 30. Juli 2025

Für die Kommission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Mitglied der Kommission