2025/1715

2025.8.1.

A BIZOTTSÁG (EU) 2025/1715 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

(2025. július 30.)

az (EU) 2024/1679 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a Lyon–Torino határokon átnyúló projekt Mediterrán európai közlekedési folyosón történő végrehajtása tekintetében történő alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról

(az értesítés a C(2025) 5111. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz és a francia nyelvű szöveg hiteles)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2024. június 13-i (EU) 2024/1679 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 55. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

(1) Amint azt a Mediterrán folyosóra vonatkozó munkatervek is hangsúlyozzák, a Lyon–Torino határokon átnyúló projekt (a továbbiakban: a projekt) döntő szerepet játszik a folyosó működésének biztosításában, interoperábilis és hatékony összeköttetést nyújtva az Alpokon át Franciaország és Olaszország között a vasúti áru- és személyszállítás tekintetében.

(2) Az Unió egyik kulcsfontosságú szakpolitikai célkitűzése a szállítás dekarbonizációja azon feltételek megteremtése révén, amelyek szükségesek a nagy távolságra történő áru- és személyszállítást érintő ambiciózus, az energiahatékony szállítási módokra való áttérést jelentő átálláshoz, összhangban az éghajlatváltozás elleni küzdelemre irányuló uniós célkitűzésekkel.

(3) Ebben az összefüggésben a vasúti áru- és személyszállítás előmozdítása egyértelmű prioritást jelent az uniós közlekedéspolitika számára – amint azt a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia ([2]) is körvonalazza – és régóta prioritással bír a TEN-T hálózat fejlesztésében.

(4) A Lyon–Torino vasútvonal befejezésével a Mediterrán európai közlekedési folyosó és annak az Alpokon áthaladó, határokon átnyúló szakasza modern, biztonságos és energiahatékony vasúti szállítási infrastruktúrával lesz felszerelve, amely hozzájárul a modális váltáshoz.

(5) A Lyon–Torino határokon átnyúló összeköttetés az (EU) 2021/1153 európai parlamenti és tanácsi rendelet mellékletének III. részében az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében uniós finanszírozásra jogosult Mediterrán európai közlekedési folyosó előre azonosított, határokon átnyúló összeköttetéseként szerepel ([3]).

(6) A Franciaország és Olaszország között létrejött három kétoldalú szerződés és egy kiegészítő jegyzőkönyv ([4]) szabályozza és megtervezi a projektet az elfogadott politikai, jogi és pénzügyi kereten belül. 2023. augusztus 4-én további kétoldalú megállapodást írtak alá a projekt kivitelezéséhez szükséges anyagok határokon átnyúló átadásáról.

([1]) HL L, 2024/1679, 2024.6.28., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.

([2]) A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása, COM/2020/ 789 final.

([3]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1153 rendelete (2021. július 7.) az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, valamint az 1316/2013/EU és a 283/2014/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 249., 2021.7.14., 38. o.), ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/2024-07-18.

([4]) „*Megállapodás az Olasz Köztársaság kormánya és a Francia Köztársaság kormánya között*”, 2012. január 30., amelyet Franciaország a 2013. december 2-i 1089. sz. törvénnyel, Olaszország pedig a 71/2014. sz. törvénnyel ratifikált.
„*Megállapodás az Olasz Köztársaság kormánya és a Francia Köztársaság kormánya között az új Torino–Lyon vasútvonal határokon átnyúló szakasza végső munkálatainak megkezdéséről*”, 2015. február 24.; A 2016. március 8-i „*Kiegészítő jegyzőkönyv és melléklete*”; A 2016. június 7-i „*Szerződési szabályzat*”, amelyet Franciaország a 2017. február 1-jei 2017–116. sz. törvénnyel, Olaszország pedig az 1/2017. sz. törvénnyel ratifikált.

(7) A Mediterrán folyosóra vonatkozó munkaterv hangsúlyozza, hogy biztosítani kell a projekt egészének befejezését, amely magában foglalja a határokon átnyúló bázisalagutat, valamint az előre azonosított lyoni és torinói városi csomópontok közötti hozzáférési vonalakat.

(8) A projekt valamennyi szakasza elengedhetetlen a Mediterrán európai közlekedési folyosó megfelelő működéséhez. Ezeket az (EU) 2024/1679 rendelet 16. és 18. cikkében meghatározott előírásokkal összhangban tervezik meg.

(9) A projekt Franciaországot és Olaszországot, illetve ezek szomszédos régióit, Auvergne Rhône Alpes-t és Piemontot érintő, határokon átnyúló, összetett, hosszú távú beruházás. Ez más tagállamok számára is előnyös, amelyek a Franciaország és Olaszország közötti, az Alpokon áthaladó modern kapcsolatra támaszkodnak.

(10) A projekt új infrastruktúra létrehozását és a meglévő infrastruktúra fejlesztését foglalja magában. A projekt koordinált és időszerű végrehajtásának elősegítése érdekében olyan rendelkezéseket kell elfogadni, amelyek tartalmazzák az intézkedések leírását, valamint azok végrehajtásának ütemtervét. A projekt hosszú távú kötelezettségvállalás, amely szükségessé teszi a beruházások több költségvetési ciklusra kiterjedő tervezését nemzeti és uniós szinten egyaránt. Elő fogja segíteni a Mediterrán európai közlekedési folyosóra vonatkozó munkaterv határokon átnyúló célkitűzéseinek elérését, beleértve olyan hozzáférési vonalak építését, amelyek évente 24 millió tonna áru és 1,5 millió utas továbbítását biztosítják évente.

(11) Franciaország és Olaszország már jelentős intézkedéseket hajtott végre, például tanulmányokat készítettek és infrastrukturális munkálatokat végeztek. Ezek az intézkedések magukban foglalják a bázisalagút folyamatban lévő építését mindkét országban (2024. október 31-től), ahol 38,6 km-nyi vágatot fejtettek ki, ebből 14,7 km-t a bázisalagútból, az Olaszország területén található hozzáférési vonalak tervezését, az Ambérieu és Saint-Jean-de-Maurienne közötti hagyományos vasútvonal 2027-től történő korszerűsítésének tervezését 700 millió EUR külön költségvetéssel, valamint a Bussoleno és Avigliana közötti hagyományos vasútvonal folyamatban lévő korszerűsítését. Ami az új francia vasútvonalakat illeti, egy 2013. augusztus 13-i rendelet ([5]) közérdekűnek nyilvánította a munkálatokat, a részletes vasúti nyomvonal pedig jóváhagyásra került. A Bizottság, Franciaország és a francia regionális hatóságok által társfinanszírozott avant-projet détaillé (APD) tanulmányok 2025-ben indulnak.

(12) A projekt befejezéséhez szükséges intézkedések és végrehajtásuk ütemtervének egyértelmű meghatározása szintén fontos az uniós, nemzeti és regionális finanszírozás rendelkezésre állásának megtervezéséhez és teljes körű optimalizálásához. Az uniós társfinanszírozás alapvető ösztönző hatással van az intézkedések végrehajtásával kapcsolatos nemzeti és regionális döntéshozatalra. Ezért fontos meghatározni, mely további intézkedések szükségesek a projekt teljes befejezéséhez annak érdekében, hogy az uniós forrásokat a lehető legmagasabb szinten lehessen felhasználni, összhangban a vonatkozó tervezési és társfinanszírozási arányokkal, valamint a nemzeti és regionális szinten rendelkezésre álló pénzügyi forrásokkal. Az (EU) 2021/1153 rendelet értelmében a projekt valamennyi szakasza jogosult uniós finanszírozásra (melynek aránya legfeljebb 55 % lehet a bázisalagút és 50 % a hozzáférési vonalak esetében). A fennmaradó intézkedések tervezésének és végrehajtásának magas fokú integrációt kell mutatniuk és összhangban kell lenniük az (EU) 2021/1153 rendelet 14. cikkében meghatározott odaítélési szempontokkal. A pénzügyi erőforrásokat ezért teljes mértékben optimalizálni kell, az összes érintett fél maximális erőfeszítéseinek figyelembevételével.

(13) A Francia Köztársaság kormánya és az Olasz Köztársaság kormánya közötti, az új Lyon–Torino vasútvonal építéséről és üzemeltetéséről szóló megállapodás ([6]) és a kiegészítő jegyzőkönyv meghatározza a határokon átnyúló bázisalagút igazolt költségét, valamint – az Unió hozzájárulásának és az útdíjakból finanszírozott résznek a levonása után – a költségfelosztási kulcsot, amely Olaszország esetében 57,9 %, Franciaország esetében pedig 42,1 %. Az esetleges járulékos költségeket Olaszország és Franciaország között egyenlően kell elosztani. A kiegészítő jegyzőkönyv rendelkezik a munkálatok termelési tényezőivel kapcsolatos költségek pénzben történő újraértékelésének és alakulásának lehetőségéről is.

([5]) *Journal Officiel de la République Française*, 197. szám, 2013. augusztus 25.
([6]) *Journal Officiel de la République Française* 206. szám, 2014. szeptember 16.

(14) A francia–olasz Tunnel Euralpin Lyon Turin társaság mint kétnemzetiségű szervezet felelős a projekt határokon átnyúló szakaszának irányításáért és megépítéséért. Franciaország, illetve Olaszország nemzeti pályahálózat-működtetői felelősek a hozzáférési útvonalak megépítéséért.

(15) A projekt végrehajtásának terén elért előrehaladás nyomon követése érdekében Franciaország, illetve Olaszország rendszeres jelentéseket készítenek a Bizottságnak az üggyel kapcsolatban – a területükön található szakaszok vonatkozásában –, és minden késedelmet bejelentenek.

(16) Az (EU) 2024/1679 rendelet 6. cikkének (1) bekezdése értelmében a tagállamoknak meg kell hozniuk a megfelelő intézkedéseket a törzshálózat 2030. december 31-ig történő fejlesztése érdekében. Erre a kötelezettségre azonban az említett rendelet 8. cikkének (5) bekezdésében meghatározott feltételek vonatkoznak, hangsúlyozva, hogy a közös érdekű projektek végrehajtása olyan tényezőktől függ, mint a projektek kiforrottsági szintje, az uniós és a nemzeti jogi eljárásoknak való megfelelés, valamint a pénzügyi erőforrások rendelkezésre állása, a tagállamok vagy az Unió pénzügyi kötelezettségvállalásának sérelme nélkül.

(17) A végrehajtási ütemterv nem érinti a nemzetközi jogban és uniós jogban meghatározott követelmények – beleértve a környezet és az emberi egészség védelmére irányuló rendelkezések – teljesítését. Az ütemterv várhatóan lehetővé teszi tagállamok számára a finanszírozás elérhetőségének tervezését és teljes körű optimalizálását a tagállamok vagy az Unió pénzügyi kötelezettségvállalásának sérelme nélkül. Semmilyen körülmények között nem érinti a környezet-védelemre és a nyilvánosság részvételére vonatkozó uniós vagy tagállami előírásokat.

(18) Az (EU) 2024/1679 rendelet 54. cikke (3) bekezdésének sérelme nélkül, helyénvaló 2026 végéig megkezdeni e határozat felülvizsgálatát annak érdekében, hogy az pontosan tükrözze a 2. cikkben felsorolt intézkedések tervezésének és kivitelezésének állapotát.

(19) Franciaország és Olaszország jóváhagyta az e határozatban előírt intézkedéseket.

(20) Az e határozatban előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2024/1679 rendelet 61. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Tárgy

Ez a határozat megállapítja a határokon átnyúló vasúti projekt és az ahhoz kapcsolódó, Lyon és Torino városi csomópontjait összekötő hozzáférési vonalak végrehajtására vonatkozó intézkedéseket és ütemtervet (a továbbiakban: a projekt), valamint a kapcsolódó irányítási rendelkezéseket.

2. cikk

Intézkedések

Franciaország és Olaszország a 3. cikkben meghatározott ütemtervnek megfelelően biztosítja a következő intézkedések végrehajtását:

a) Az alagút határokon átnyúló szakasza Saint Jean de Maurienne és Susa kapcsolódó állomásokkal együtt.

b) Az olasz területen található hozzáférési vonalak, amelyek a következőkből állnak:

i. a meglévő hagyományos vonal korszerűsítése: Bussoleno–Avigliana szakasz:

— 1. rész: a Bussoleno–Avigliana szakasz forgalomirányítását szolgáló új technológiai létesítmények megvalósítása,

— 2. rész: két szintbeli keresztezés megszüntetése Borgone Susában,

— 3. rész: a csökkent mozgásképességű személyekre vonatkozó átjárhatósági műszaki előírás végrehajtása Sant'Ambrogio, Borgone és Bruzolo állomásokon,

— 4. rész: egy-egy, 750 m hosszú modullal rendelkező kiemelt vágány építése Condovéban, illetve Bruzolóban,

— 5. rész: a vonal áramellátó rendszerének átalakítása egy-egy új alállomás megépítésével Aviglianában, illetve Borgonéban,

— 6. rész: a 66 kV-os elsődleges elektromos vezeték 281 oszlopának lebontása,

— 7. rész: zajcsökkentés,

— 8. rész: magában foglalja a Bussoleno és Avigliana állomások közötti jelenlegi, a Rete Ferroviaria Italiana szabványainak megfelelő elektromos vontatási vezeték 540 mm^2-es keresztmetszettel történő teljes lecserélését, valamint a vasútvonal tervezett jövőbeli vasúti forgalom szerinti megfelelő működtetéséhez szükséges 230 mm^2-es megerősítő betápláló berendezés hozzáadását.

ii. új vonal megépítése az Avigliana–Orbassano szakaszon;

iii. az Orbassano rendező pályaudvar átépítése, beleértve a déli csomópontot is;

iv. összeköttetés a torinói vasúti városi csomóponton belül:

— a Torino vasúti elkerülő vonal befejezése, Porta Susa–Stura szakasz,

— a Porta Susa és Porta Nuova közötti nagy sebességű vasútvonal korszerűsítése; új, 4,5 km hosszú, független kétvágányú vonal, valamint számos új megálló építése a torinói vasúti rendszerben,

— a Torino–Genova vonal felgyorsítása,

— a torinói vasúti városi csomópont és a kapcsolódó vonalak infrastrukturális és technológiai korszerűsítése, valamint a központosított forgalomirányítási rendszerek felújítása vagy új központosított forgalomirányítási rendszerek bevezetése,

— új vasúti elkerülő vonal Orbassano és Settimo Torinese között – 1b. szakasz „Gronda Merci".

c) A francia területen található hozzáférési vonalak, amelyek a következőkből állnak:

i. a meglévő Ambérieu–Saint-Jean-de-Maurienne hagyományos vonal korszerűsítése;

ii. összeköttetés a lyoni agglomeráción belül – a Saint-Pierre-de-Chandieu és Dagneux közötti lyoni vasúti elkerülő vonal;

iii. a Lyon és Saint-Jean-de-Maurienne közötti új vonal építése:

— vegyes személy- és teherforgalmi vasútvonal Grenay és Avressieux között,

— új teherforgalmi vasútvonal Avressieux és Montmélian között,

— új teherforgalmi vasútvonal Montmélian és Saint-Jean-de-Maurienne között.

3. cikk

Ütemterv

(1) A 2. cikk a) pontjában említett intézkedések ütemterve a következő:

a) 2025-ben: a bázisalagút első francia része gépesített feltárásának megkezdése (7. számú operatív építési terület) – Franciaország.

b) 2026 végéig/2027 elejéig: a bázisalagút többi része gépesített feltárásának megkezdése (3., 4., 5. és 6. számú operatív építési terület) – Franciaország és Olaszország.

c) 2028-ra: közművesítési munkák befejezése a bejárati szakaszon – Saint Martin La Porte (8. számú operatív építési terület) – Franciaország.

d) 2027-re: vasúti és nem vasúti létesítményekre vonatkozó szerződés-odaítélési javaslat (12. számú operatív építési terület) – Franciaország és Olaszország.

e) 2028-ra: az összekötő alagút hagyományos módszerrel történő feltárásának megkezdése Bussolenóban (1. számú operatív építési terület) – Olaszország.

f) 2029-re: közművesítési munkák megkezdése a Susa nemzetközi állomáson (2. számú operatív építési terület) – Olaszország.

g) 2030-ra: a Saint-Jean-de-Maurienne nemzetközi állomáson található multimodális csereközpont közművesítési munkáinak befejezése (9. számú operatív építési terület) – Franciaország.

h) 2031-re: a bázisalagút feltárásának befejezése a francia és az olasz oldalon (3., 4., 5., 6., 7. és 8. számú operatív építési terület) – Franciaország és Olaszország.

i) 2031-re: a Saint-Jean-de Maurienne nemzetközi állomás befejezése a kapcsolódó kiegészítő infrastruktúrával; a Susa nemzetközi állomás berendezése megépítésének megkezdése (9. és 2. számú operatív építési terület) – Franciaország és Olaszország.

j) 2032. december 31-re: a vegyes forgalom vasúti infrastruktúrájának befejezése az (EU) 2024/1679 rendeletben meghatározott TEN-T paraméterekkel összhangban – Franciaország és Olaszország.

k) 2033-ra: ERTMS 2. szintű üzemeltetési létesítmény – Franciaország és Olaszország.

(2) A 2. cikk b) pontjában említett intézkedések ütemterve a következő:

a) a meglévő hagyományos vonal korszerűsítése a Bussoleno–Avigliana szakaszon: a munkálatok 2026 és 2032 között fejeződnek be;

b) az új Avigliana–Orbassano vonal építése:

i. a 2024 és 2025 között megszerzett környezeti vizsgálat és engedélyek;

ii. a munkálatok megkezdése 2026-ig;

iii. a munkálatok befejezése 2033-ig.

c) az Orbassano rendező pályaudvar átépítése, beleértve a déli csomópontot is, első szakasz, torinói oldal, 2026-ig;

d) összeköttetés a torinói vasúti városi csomóponton belül:

i. Porta Susa–Stura szakasz: 98 %-os készültség (a befejezés 2025-re várható);

ii. Porta Susa–Porta Nuova szakasz: befejezés 2028-ig;

iii. Torino–Genova vonal: 2027-ig (első szakasz):

— a rendszerek technológiai adaptációjának befejezése a Trofarello–Alessandria szakasz CCS alrendszerében, az ACCM-SCCM alszakaszokban történő megépítésével,

— Villafranca állomás ACC-jének befejezése,

— Asti új ACC-jének befejezése.

(3) A 2. cikk c) pontjában említett intézkedések ütemterve a következő:

a) a meglévő Ambérieu–Saint-Jean-de-Maurienne hagyományos vonal korszerűsítése:

i. előzetes tanulmányok, beleértve egy társadalmi-gazdasági elemzést 2025 közepéig;

ii. az első műveletekkel kapcsolatos munkálatok megkezdése 2027-ig;

iii. tervezési tanulmányok 2028 végéig;

iv. a földvásárlásra vonatkozó közigazgatási eljárások 2028 végéig;

v. környezeti vizsgálat 2028 végéig;

vi. végleges tanulmányok 2029 végéig;

vii. a munkálatok befejezése 2033-ig:

— az Aiton platformhoz való hozzáférés módosítása,

— kapacitásfejlesztés Aix-les-Bains-ben,

— kapacitásfejlesztés Chambéry-ben,

— felüljáró Montmélian-ban,

— a Lac du Bourget biztosítása,

— szintbeli keresztezések biztosítása,

— villamos vontatáshoz használt helyhez kötött berendezések megerősítése.

b) összeköttetés a lyoni agglomeráción belül – a Saint-Pierre-de-Chandieu és Dagneux közötti lyoni vasúti elkerülő vonal:

i. részletes tervezési tanulmányok 2027 végéig;

ii. környezeti vizsgálat;

iii. záró tanulmányok;

iv. a tanulmányi és építési ütemtervnek megfelelő földvásárlás;

v. munkálatok.

c) új vonalak építése Lyon és Saint-Jean-de-Maurienne között a „grand gabarit" – mint az ebben a szakaszban vizsgált fő forgatókönyv – paramétereivel összhangban:

i. részletes tervezési tanulmányok a következő műveletekről, beleértve egy társadalmi-gazdasági elemzést és a felderítési munkálatokkal kapcsolatos tanulmányokat 2028 közepéig (francia hozzáférés a Lyon-Torino vasúti alagúthoz – részletes tanulmányok – APD):

— vegyes vasútvonal Grenay és Avressieux között,

— fejlesztések Ambérieu állomáson,

— új teherforgalmi vasútvonal Avressieux és Montmélian között, beleértve a Chartreuse massif alatti egyvágányú teherforgalmi alagutat, amelyre vonatkozóan részletes tervezési tanulmányok készülnek a felderítő szerkezetek megépítésével párhuzamosan,

— az összeköttetés megkétszerezése Montmélian állomáson,

— új teherforgalmi vasútvonal Montmélian és Saint-Jean-de-Maurienne között, beleértve a Belledonne massif és a Glandon massif alatti egyvágányú teherforgalmi alagutakat, amelyekre vonatkozóan részletes tervezési tanulmányok készülnek a felderítő szerkezetek megépítésével párhuzamosan.

ii. környezeti vizsgálat;

iii. felderítő szerkezetek megépítése;

iv. záró tanulmányok;

v. a tanulmánynak és az építési ütemtervnek megfelelő földvásárlás;

vi. munkálatok.

4. cikk

Irányítás

A Mediterrán európai közlekedési folyosó európai koordinátorát és a Bizottság egy képviselőjét felkérik, hogy megfigyelőként vegyenek részt a Tunnel Euralpin Lyon Turin igazgatótanácsának ülésein, valamint a Lyon–Torino kormányközi bizottság (CIG) ülésein.

5. cikk

Jelentéstétel

A Francia Köztársaság és az Olasz Köztársaság évente legalább egyszer jelentést tesz a Bizottság és a Mediterrán európai közlekedési folyosó európai koordinátora felé a 2. cikkben említett intézkedések végrehajtása terén elért haladásról, továbbá értesíti e feleket bármilyen késedelemről, annak okai és a megtett korrekciós intézkedések ismertetésével. A Francia Köztársaság és az Olasz Köztársaság erre a célra adott esetben az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz szerinti támogatási megállapodások keretében benyújtandó éves helyzetjelentések tartalmát is felhasználhatják.

6. cikk

Felülvizsgálat

A Bizottság 2026 végéig megkezdi a 2. és 3. cikkben említett intézkedések és ütemterv felülvizsgálatát.

7. cikk

Címzettek

Ennek a határozatnak a Francia Köztársaság és az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2025. július 30-án.

a Bizottság részéről
Apostolos TZITZIKOSTAS
a Bizottság tagja