2025/1715

1.8.2025.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS (ES) 2025/1715

(2025. gada 30. jūlijs),

ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2024/1679 piemērošanai attiecībā uz Lionas–Turīnas pārrobežu projekta īstenošanu Eiropas transporta Vidusjūras koridorā

(izziņots ar dokumenta numuru C(2025) 5111)

(Autentisks ir tikai teksts itāļu un franču valodā)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2024/1679 (2024. gada 13. jūnijs) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulas (ES) 2021/1153 un (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013 ([1]), un jo īpaši tās 55. panta 2. punktu,

tā kā:

(1) Vidusjūras koridora attīstības darba plānos atzīts, ka Lionas–Turīnas pārrobežu projektam ("projekts") ir izšķirīga nozīme koridora darbības nodrošināšanā un savstarpēji izmantojama un efektīva savienojuma izveidē kravas un pasažieru dzelzceļa pārvadājumiem Alpu reģionā starp Franciju un Itāliju.

(2) Transporta jomas dekarbonizācija, kas tiek panākta, radot apstākļus, kuri veicina kravas un pasažieru tālsatiksmes pārvadājumu vērienīgu modālo pārvirzi uz energoefektīviem transporta veidiem, ir svarīgs Savienības politikas mērķis un atbilst Savienības mērķiem cīņā pret klimata pārmaiņām.

(3) Šajā kontekstā kravas un pasažieru dzelzceļa pārvadājumu sekmēšana ir skaidra Savienības transporta politikas prioritāte, kā izklāstīts Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā ([2]), kā arī Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) ilgtermiņa attīstības prioritāte.

(4) Lionas–Turīnas dzelzceļa izbūves noslēgumā Eiropas transporta Vidusjūras koridoru un tā Alpus šķērsojošo pārrobežu posmu aprīkos ar modernu, drošu un energoefektīvu dzelzceļa transporta infrastruktūru, veicinot modālo pārvirzi.

(5) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2021/1153 ([3]) pielikuma III daļā Lionas–Turīnas pārrobežu savienojums ir iekļauts iepriekš identificētu Eiropas transporta Vidusjūras koridora pārrobežu savienojumu sarakstā un ir atbilstīgs Savienības finansējuma saņemšanai Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta ietvaros.

(6) Ar trijiem divpusējiem līgumiem un vienu papildprotokolu starp Franciju un Itāliju ([4]) projekts tiek reglamentēts un plānots atbilstoši saskaņotajam politiskajam, tiesiskajam un finansiālajam satvaram. 2023. gada 4. augustā tika parakstīts vēl viens divpusējs nolīgums par projekta būvmateriālu pārrobežu pārvadājumiem.

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

([2]) Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija – Eiropas transporta virzība uz nākotni" (COM(2020) 789 final).

([3]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1153 (2021. gada 7. jūlijs), ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un atceļ Regulas (ES) Nr. 1316/2013 un (ES) Nr. 283/2014 (OV L 249, 14.7.2021., 38. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/2024-07-18).

([4]) "Itālijas Republikas valdības un Francijas Republikas valdības nolīgums", kas datēts ar 2012. gada 30. janvāri un ko Francija ratificējusi ar 2013. gada 2. decembra Likumu Nr. 2013–1089 un Itālija – ar Likumu Nr. 71/2014.
"Itālijas Republikas valdības un Francijas Republikas valdības nolīgums par pēdējo darbu uzsākšanu jaunās dzelzceļa līnijas Turīna–Liona pārrobežu posmā", kas datēts ar 2015. gada 24. februāri; 2016. gada 8. marta "Papildprotokols ar pielikumu"; 2016. gada 7. jūnija "Līgumu noteikumi", ko Francija ratificējusi ar 2017. gada 1. februāra Likumu 2017–116 un Itālija – ar Likumu Nr. 1/2017.

(7) Vidusjūras koridora attīstības darba plānā ir uzsvērta nepieciešamība nodrošināt pilnīgu projekta pabeigšanu, un tas ietver pārrobežu bāzes tuneļa izbūvi, kā arī piekļuves līniju izbūvi starp iepriekš identificētajiem Lionas un Turīnas pilsētas mezgliem.

(8) Visi projekta posmi ir būtiski labai Eiropas transporta Vidusjūras koridora darbībai. Tie tiks plānoti saskaņā ar Regulas (ES) 2024/1679 16. un 18. pantā noteiktajiem standartiem.

(9) Šis sarežģītais pārrobežu projekts ir ilgtermiņa ieguldījums, kurā iesaistīta Francija, Itālija un to attiecīgie kaimiņreģioni – Overņa-Rona-Alpi un Pjemonta. No tā labumu gūs arī citas dalībvalstis, kuras paļaujas uz to, ka Alpu reģionā starp Franciju un Itāliju būs pieejams moderns savienojums.

(10) Projekts paredz jaunas infrastruktūras izveidi un esošās infrastruktūras uzlabošanu. Lai atbalstītu koordinētu un laicīgu projekta īstenošanu, jāpieņem noteikumi, kuros aprakstītas nepieciešamās darbības un to īstenošanas grafiks. Projekts ir ilgtermiņa apņemšanās, kuras īstenošanai nepieciešama investīciju plānošana vairākos budžeta ciklos gan valstu, gan Savienības līmenī. Tas palīdzēs sasniegt Eiropas transporta Vidusjūras koridora attīstības darba plānā noteiktos pārrobežu mērķus, ietverot piekļuves līniju izveidi, kuras nodrošinās 24 milj. tonnu kravas un 1,5 milj. pasažieru tranzītu gadā.

(11) Francija un Itālija jau ir īstenojušas tādas būtiskas darbības kā izpēti un infrastruktūras darbus. Minētās darbības ietver notiekošo bāzes tuneļa būvniecību abās valstīs (līdz 2024. gada 31. oktobrim bija izraktas galerijas 38,6 km garumā, tostarp bāzes tunelis 14,7 km garumā), piekļuves līniju izbūves plānošanu Itālijas teritorijā, parastās dzelzceļa līnijas posma Amberjēanbižē–Senžandemorjēna modernizācijas plānošanu (modernizāciju paredzēts uzsākt 2027. gadā ar īpaši šim mērķim atvēlētu budžetu 700 milj. EUR apmērā) un notiekošo parastās dzelzceļa līnijas modernizāciju posmā Busolēno–Aviljāno. Ar 2013. gada 13. augusta dekrētu ([5]) tika atzīts, ka Francijas jauno dzelzceļa līniju darbi ir sabiedrības interesēs, un tika apstiprināts detalizēts dzelzceļa lāgojums. Komisijas, Francijas un Francijas reģionālo iestāžu līdzfinansētā detalizētā sākotnējā projekta (*avant-projet détaillé* (*APD*)) izpēte tiks uzsākta 2025. gadā.

(12) Lai plānotu un pilnībā optimizētu Savienības, valstu un reģionālā finansējuma pieejamību, svarīgi arī skaidri identificēt projekta pabeigšanai vajadzīgās darbības un to īstenošanas grafiku. Valstu un reģionālajā lēmumu pieņemšanas procesā, kas saistīts ar darbību īstenošanu, Savienības līdzfinansējumam ir būtisks sviras efekts. Tāpēc ir svarīgi identificēt atlikušās darbības, kas vajadzīgas projekta pilnīgai pabeigšanai, nolūkā maksimāli izmantot Savienības resursus saskaņā ar attiecīgajiem plāniem un piemērojamām līdzfinansējuma likmēm, kā arī valsts un reģionālā līmenī pieejamos finanšu resursus. Saskaņā ar Regulu (ES) 2021/1153 visi projekta posmi ir atbilstīgi Savienības finansējuma saņemšanai (ne vairāk kā 55 % bāzes tunelim un 50 % piekļuves līnijām). Atlikušajām darbībām jāpierāda augsts plānošanas un īstenošanas integrācijas līmenis, un tām jāatbilst Regulas (ES) 2021/1153 14. panta piešķiršanas kritērijiem. Tāpēc, visām iesaistītajām pusēm pieliekot maksimālas pūles, finanšu resursus vajadzētu pilnībā optimizēt.

(13) Francijas Republikas valdības un Itālijas Republikas valdības Nolīgumā par jaunas dzelzceļa līnijas Liona–Turīna būvniecību un ekspluatāciju ([6]) un papildprotokolā ir precizētas pārrobežu bāzes tuneļa apliecinātās izmaksas un izmaksu sadales atslēga, kas aprēķināta pēc Savienības ieguldījumu un no autoceļu lietošanas nodevām finansētās daļas atskaitīšanas, proti, 57,9 % Itālijai un 42,1 % Francijai. Visas papildu izmaksas tiks vienlīdzīgi sadalītas starp Itāliju un Franciju. Papildprotokols arī paredz iespēju veikt monetāro pārvērtēšanu un mainīt ar darbiem saistīto ražošanas faktoru izmaksas.

([5]) *Journal Officiel de la République Française*, Nr. 197, 2013. gada 25. augusts.
([6]) *Journal Officiel de la République Française* Nr. 206, 2014. gada 16. septembris.

(14) Par projekta pārrobežu posma pārvaldību un būvniecību ir atbildīgs Francijas un Itālijas uzņēmums *Tunnel Euralpin Lyon Turin* kā abās valstīs iedibināta struktūra. Par piekļuves līniju izbūvi atbild attiecīgi Francijas un Itālijas valsts infrastruktūras pārvaldītāji.

(15) Lai varētu uzraudzīt projekta īstenošanas gaitu, Francijai un Itālijai būtu jāsniedz Komisijai regulāri ziņojumi par katras attiecīgās valsts teritorijā esošajiem posmiem un jāziņo par aizkavēšanos, ja tāda notikusi.

(16) Saskaņā ar Regulas (ES) 2024/1679 6. panta 1. punktu dalībvalstīm jāveic atbilstoši pamattīkla attīstīšanas pasākumi līdz 2030. gada 31. decembrim. Tomēr uz šo pienākumu attiecas nosacījumi, kas izklāstīti minētās regulas 8. panta 5. punktā, kur uzsvērts, ka kopīgu interešu projektu īstenošana ir atkarīga no tādiem faktoriem kā to gatavības pakāpe, atbilstība Savienības un valstu juridiskajām procedūrām un finanšu resursu pieejamība, neskarot dalībvalsts vai Savienības finanšu saistības.

(17) Īstenošanas grafikam nebūtu jāskar starptautiskajās un Savienības tiesībās paredzēto prasību izpilde, tostarp noteikumi par vides un cilvēku veselības aizsardzību. Dalībvalstīm būtu jāspēj minētajā grafikā veikt plānošanu un pilnībā optimizēt finansējuma pieejamību, neskarot dalībvalstu vai Savienības finanšu saistības. Tam nekādā gadījumā nebūtu jāpazemina Savienības un dalībvalsts vides aizsardzības un sabiedriskās līdzdalības standarti.

(18) Neskarot Regulas (ES) 2024/1679 54. panta 3. punktu, ir lietderīgi līdz 2026. gada beigām sākt šā lēmuma pārskatīšanu nolūkā precīzi atspoguļot 2. pantā uzskaitīto plānošanas un būvniecības darbību progresu.

(19) Francija un Itālija šajā lēmumā paredzētos pasākumus ir apstiprinājušas.

(20) Šajā lēmumā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi komiteja, kura izveidota saskaņā ar Regulas (ES) 2024/1679 61. panta 1. punktu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Priekšmets

Ar šo lēmumu nosaka pārrobežu dzelzceļa projekta un ar to saistīto piekļuves līniju, kas savieno Lionas un Turīnas pilsētas mezglus (“projekts”), darbības un to īstenošanas grafiku, kā arī saistītos pārvaldības noteikumus.

2. pants

Darbības

Saskaņā ar 3. pantā noteikto grafiku Francija un Itālija nodrošina šādu darbību īstenošanu:

a) darbības, kas saistītas ar tuneļa pārrobežu posmu, kā arī Senžandemorjēnas un Suzas savienojošajām stacijām;

b) darbības, kas saistītas ar piekļuves līnijām Itālijas teritorijā, ietverot šādas darbības:

i) esošās parastās līnijas modernizācija posmā Busolēno–Aviljāno:

— 1. daļa: jaunu tehnoloģisko iekārtu uzstādīšana satiksmes pārvaldībai posmā Busolēno–Aviljāno,

— 2. daļa: divu pārbrauktuvju likvidēšana Borgonē Suzā,

— 3. daļa: savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas, kas attiecas uz personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, ieviešana Santambrodžio, Borgones un Brudzolo stacijā,

— 4. daļa: divu prioritāru sliežu ceļu izbūve ar 750 m gariem moduļiem – viens Kondovē un otrs Brudzolo,

— 5. daļa: līnijas energoapgādes sistēmas pielāgošana, izbūvējot divas jaunas elektroenerģijas apakšstacijas – vienu Aviljāno un otru Borgonē,

— 6. daļa: primārās elektrolīnijas (66 kV) 281 balsta nojaukšana,

— 7. daļa: akustiskās ietekmes mazināšana,

— 8. daļa: pašreizējās *Rete Ferroviaria Italiana* standarta elektriskās vilces līnijas pilnīga aizstāšana ar jaunu līniju ar 540 mm^2 šķērsgriezumu un ar papildu nostiprinošo elektroapgādes līniju ar 230 mm^2 šķērsgriezumu posmā starp Busolēno un Aviljāno stacijām nolūkā nodrošināt līnijas pareizu darbību saskaņā ar plānoto vilcienu satiksmi;

ii) jaunas līnijas izbūve posmā Aviljāno–Orbasāno;

iii) Orbasāno šķirotavas, arī dienvidu mezgla, rekonstrukcija;

iv) savienojamības nodrošināšana Turīnas pilsētas dzelzceļa mezglā:

— Turīnas dzelzceļa apvedceļa, posma Porta Suza–Stura, pabeigšana,

— ātrgaitas līnijas modernizācija posmā Porta Suza–Porta Nuova, jaunas 4,5 km garas neatkarīgas divceļu līnijas izbūve un vairāku jaunu pieturu izbūve Turīnas dzelzceļa sistēmā,

— satiksmes plūsmas paātrināšana līnijā Turīna–Dženova,

— Turīnas pilsētas dzelzceļa mezgla un ar to saistīto līniju infrastruktūras un tehnoloģiju modernizācija, centralizēto satiksmes vadības sistēmu atjaunināšana vai jaunu centralizētu satiksmes vadības sistēmu ieviešana,

— jauna dzelzceļa apvedceļa izbūve posmā Orbasāno–Settimo Torinēze; 1.b. posms "Gronda Merci".

c) darbības, kas saistītas ar piekļuves līnijām Francijas teritorijā, ietverot šādas darbības:

i) esošās parastās līnijas Amberjēanbižē–Senžandemorjēna modernizācija;

ii) savienojamības nodrošināšana Lionas aglomerācijā – Lionas dzelzceļa apvedceļš posmā Senpjērdešandjē–Danjē;

iii) jaunas līnijas izbūve posmā Liona–Senžandemorjēna:

— dzelzceļa līnija jauktiem pasažieru un kravas pārvadājumiem posmā Grenē–Avresjē,

— jauna dzelzceļa līnija kravas pārvadājumiem posmā Avresjē–Monmeljāna,

— jauna dzelzceļa līnija kravas pārvadājumiem posmā Monmeljāna–Senžandemorjēna.

3. pants

Grafiks

1. Šīs regulas 2. panta a) punktā minēto darbību grafiks ir šāds:

a) 2025. gads: mehanizētas rakšanas uzsākšana bāzes tuneļa pirmajā Francijas daļā (7. operacionālais būvlaukums), Francija;

b) līdz 2026. gada beigām/2027. gada sākumam: mehanizētas rakšanas uzsākšana citās bāzes tuneļa daļās (3., 4., 5. un 6. operacionālais būvlaukums), Francija un Itālija;

c) līdz 2028. gadam: inženiertehnisko būvdarbu pabeigšana Senmartēndelaportes ieejas posmā (8. operacionālais būvlaukums), Francija;

d) līdz 2027. gadam: priekšlikums piešķirt līguma slēgšanas tiesības dzelzceļa iekārtām un iekārtām, kas nav dzelzceļa iekārtas (12. operacionālais būvlaukums), Francija un Itālija;

e) līdz 2028. gadam: starpsavienojuma tuneļa rakšanas uzsākšana Busolēno, izmantojot tradicionālo metodi (1. operacionālais būvlaukums), Itālija;

f) līdz 2029. gadam: inženiertehnisko būvdarbu uzsākšana Suzas starptautiskajā stacijā (2. operacionālais būvlaukums), Itālija;

g) līdz 2030. gadam: multimodālā mezgla inženiertehnisko būvdarbu pabeigšana Senžandemorjēnas starptautiskajā stacijā (9. operacionālais būvlaukums), Francija;

h) līdz 2031. gadam: bāzes tuneļa rakšanas pabeigšana gan Francijas, gan Itālijas pusē (3., 4., 5., 6., 7. un 8. operacionālais būvlaukums), Francija un Itālija;

i) līdz 2031. gadam: Senžandemorjēnas starptautiskās stacijas un saistītās palīginfrastruktūras pabeigšana; Suzas starptautiskās stacijas aprīkojuma būvniecības uzsākšana (9. un 2. operacionālais būvlaukums), Francija un Itālija;

j) līdz 2032. gada 31. decembrim: jauktai satiksmei paredzētas dzelzceļa infrastruktūras pabeigšana saskaņā ar Regulā (ES) 2024/1679 noteiktajiem *TEN-T* parametriem, Francija un Itālija;

k) līdz 2033. gadam: 2. līmeņa *ERTMS* operacionālā uzstādīšana, Francija un Itālija.

2. Šīs regulas 2. panta b) punktā minēto darbību grafiks ir šāds:

a) 2026.–2032. gads: esošās parastās līnijas modernizācijas darbu pabeigšana posmā Busolēno–Aviljāno;

b) jaunas līnijas izbūve posmā Aviljāno–Orbasāno:

i) 2024.–2025. gads: vides novērtējuma veikšana un atļauju saņemšana;

ii) līdz 2026. gadam: darbu uzsākšana;

iii) līdz 2033. gadam: darbu pabeigšana;

c) līdz 2026. gadam: Orbasāno šķirotavas, arī dienvidu mezgla, rekonstrukcija; pirmais posms Turīnas pusē;

d) savienojamības nodrošināšana Turīnas pilsētas dzelzceļa mezglā:

i) līdz 2025. gadam (prognoze): posms Porta Suza–Stura; pabeigts 98 % apmērā;

ii) līdz 2028. gadam: posma Porta Suza–Porta Nuova pabeigšana;

iii) līdz 2027. gadam: līnija Turīna–Dženova (pirmais posms):

— *CCS* apakšsistēmas sistēmu tehnoloģiskās pielāgošanas pabeigšana posmā Trofarello-Alesandrija un *ACCM* un *SCCM* izbūve tā apakšposmos,

— Villafrankas stacijas *ACC* pabeigšana,

— jaunā Asti *ACC* pabeigšana.

3. Šīs regulas 2. panta c) punktā minēto darbību grafiks ir šāds:

a) esošās parastās līnijas Amberjēanbižē–Senžandemorjēna modernizācija;

i) līdz 2025. gada vidum: sākotnējā izpēte, ietverot sociālekonomisko analīzi;

ii) līdz 2027. gadam: pirmo operāciju darbu uzsākšana;

iii) līdz 2028. gada beigām: projekta izpēte;

iv) līdz 2028. gada beigām: zemes iegādes administratīvās procedūras;

v) līdz 2028. gada beigām: vides novērtējums;

vi) līdz 2029. gada beigām: galīgā izpēte;

vii) līdz 2033. gadam: darbu pabeigšana;

— piekļuves Aitonas peronam pārveide,

— kapacitātes palielināšana Ēkslebēnā,

— kapacitātes palielināšana Šamberī,

— Monmeljānas šķērsošanas vietas izbūve vairākos līmeņos,

— Buržē ezera krasta nostiprināšana,

— pārbrauktuvju nostiprināšana,

— stacionāru elektrovilces iekārtu nostiprināšana;

b) savienojamības nodrošināšana Lionas aglomerācijā – Lionas dzelzceļa apvedceļš posmā Senpjērdešandjē–Danjē;

i) līdz 2027. gada beigām: detalizēta projekta izpēte;

ii) vides novērtējums;

iii) galīgā izpēte;

iv) zemes iegāde saskaņā ar izpēti un būvniecības grafiku;

v) darbi;

c) jaunu līniju būvniecība posmā Liona–Senžandemorjēna saskaņā ar *grand gabarit* parametriem, kas ir galvenais šajā posmā izskatītais scenārijs:

i) līdz 2028. gada vidum: detalizēta projekta izpēte, tostarp sociālekonomiskā analīze un pētījumi, kas saistīti ar izlūkošanas darbiem, par šādiem elementiem (Francijas piekļuve Lionas–Turīnas dzelzceļa tunelim, detalizēti pētījumi, *APD*):

— jaukta līnija posmā Grenē–Avresjē,

— Amberjēanbižē stacijas uzlabojumi,

— jauna dzelzceļa līnija kravas pārvadājumiem posmā Avresjē– Monmeljāna, ietverot vienceļa tuneli kravas pārvadājumiem zem Šartrēzas masīva, par kuru vienlaikus ar izlūkošanas struktūru izbūvi tiks veikta detalizēta projekta izpēte,

— savienojamības divkāršošana Monmeljānas stacijā,

— jauna dzelzceļa līnija kravas pārvadājumiem posmā Monmeljāna–Senžandemorjēna, ietverot vienceļa tuneļus kravas pārvadājumiem zem Beldonas masīva un Glandonas masīva, attiecībā uz kuriem vienlaikus ar izlūkošanas struktūru būvniecību tiks veikta detalizēta projekta izpēte;

ii) vides novērtējums;

iii) izlūkošanas struktūru būvniecība;

iv) galīgā izpēte;

v) zemes iegāde saskaņā ar izpēti un būvniecības grafiku;

vi) darbi.

4. pants

Pārvaldība

Eiropas transporta Vidusjūras koridora Eiropas koordinatoru un Komisijas pārstāvi uzaicina piedalīties kā novērotājiem *Tunnel Euralpin Lyon Turin* direktoru padomes sanāksmēs, kā arī Lionas–Turīnas Starpvaldību komisijas sanāksmēs.

5. pants

Ziņošana

Francija un Itālija vismaz reizi gadā ziņo Komisijai un Eiropas transporta Vidusjūras koridora Eiropas koordinatoram par 2. pantā minēto darbību īstenošanas progresu un aizkavēšanos, ja tāda notikusi, precizējot aizkavēšanās cēloņus un norādot veiktos korektīvos pasākumus. Šajā nolūkā Francija un Itālija attiecīgā gadījumā var izmantot saturu, kas ietverts gada ziņojumos par stāvokli, kuri iesniedzami saskaņā ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta dotācijas nolīgumiem.

6. pants

Pārskatīšana

Komisija līdz 2026. gada beigām sāk pārskatīt 2. un 3. pantā minētās darbības un grafiku.

7. pants

Adresāti

Šis lēmums ir adresēts Francijas Republikai un Itālijas Republikai.

Briselē, 2025. gada 30. jūlijā

Komisijas vārdā –
Komisijas loceklis
Apostolos TZITZIKOSTAS