Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2025/1715

1.8.2025

# UITVOERINGSBESLUIT (EU) 2025/1715 VAN DE COMMISSIE

**van 30 juli 2025**

**tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van Verordening (EU) 2024/1679 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de uitvoering van het grensoverschrijdende project Lyon-Turijn op de mediterrane Europese vervoerscorridor**

*(Kennisgeving geschied onder nummer C(2025) 5111)*

**(Slechts de teksten in de Italiaanse en Franse taal zijn authentiek)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2024/1679 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1153 en Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1315/2013 ([1]), en met name artikel 55, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Zoals benadrukt in de werkplannen voor de mediterrane corridor, is het grensoverschrijdende project Lyon-Turijn (het "project") van cruciaal belang om de werking van de corridor te waarborgen. Het zorgt voor interoperabel en efficiënt spoorvervoer van goederen en passagiers over de Alpen tussen Frankrijk en Italië.

(2) Het koolstofvrij maken van het vervoer door de voorwaarden te scheppen voor een ambitieuze modal shift in het langeafstandsvervoer van goederen en passagiers naar energie-efficiënte vervoerswijzen, is een belangrijke beleidsdoelstelling van de Unie en is in overeenstemming met de doelstellingen van de Unie op het gebied van bestrijding van klimaatverandering.

(3) In dit verband is het bevorderen van het spoorwegvervoer van goederen en passagiers een duidelijke prioriteit van het vervoersbeleid van de Unie, zoals uiteengezet in de strategie voor slimme en duurzame mobiliteit ([2]); dit is ook al lang een prioriteit bij de ontwikkeling van het TEN-T-netwerk.

(4) De voltooiing van de spoorlijn Lyon-Turijn zorgt ervoor dat de Europese mediterrane vervoerscorridor en het internationale traject over de Alpen daarvan worden uitgerust met moderne, veilige en energie-efficiënte spoorweginfrastructuur die bijdraagt tot de modal shift.

(5) De grensoverschrijdende verbinding Lyon-Turijn is in deel III van de bijlage bij Verordening (EU) 2021/1153 van het Europees Parlement en de Raad ([3]) opgenomen als een vooraf bepaalde grensoverschrijdende schakel op de mediterrane Europese vervoerscorridor die in aanmerking komt voor financiering door de Unie in het kader van de Connecting Europe Facility.

(6) Het project wordt binnen het overeengekomen politieke, juridische en financiële kader geregeld en gepland aan de hand van drie bilaterale verdragen en één aanvullend protocol tussen Frankrijk en Italië ([4]). Op 4 augustus 2023 is nog een bilaterale overeenkomst ondertekend voor de grensoverschrijdende overdracht van materiaal voor de bouw van het project.

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

([2]) Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst, COM/2020/789 final.

([3]) Verordening (EU) 2021/1153 van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2021 tot vaststelling van de Connecting Europe Facility en tot intrekking van Verordeningen (EU) nr. 1316/2013 en (EU) nr. 283/2014 (PB L 249 van 14.7.2021, blz. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/2024-07-18).

([4]) "Overeenkomst tussen de regering van de Italiaanse Republiek en de regering van de Franse Republiek" van 30 januari 2012, geratificeerd door Frankrijk bij wet nr. 2013 — 1089 van 2.12.2013 en door Italië bij wet nr. 71/2014.
"Overeenkomst tussen de regering van de Italiaanse Republiek en de regering van de Franse Republiek betreffende de aanvang van de laatste werkzaamheden van het grensoverschrijdende traject van de nieuwe spoorlijn Turijn — Lyon" van 24.2.2015; "Aanvullend protocol, met bijlage" van 8.3.2016; "Contractregelingen" van 7.6.2016, alle geratificeerd door Frankrijk bij wet 2017-116 van 1.2.2017 en door Italië bij wet 1/2017.

(7) In het werkplan voor de mediterrane corridor wordt benadrukt dat het project in zijn geheel moet worden voltooid, met inbegrip van de grensoverschrijdende basistunnel en de toegangslijnen tussen de vooraf bepaalde stedelijke knooppunten Lyon en Turijn.

(8) Alle delen van het project zijn essentieel voor de goede werking van de Europese mediterrane vervoerscorridor. Zij zullen worden gepland in overeenstemming met de normen die zijn uiteengezet in de artikelen 16 en 18 van Verordening (EU) 2024/1679.

(9) Het project is een complexe grensoverschrijdende langetermijninvestering waarbij Frankrijk, Italië en hun respectieve naburige regio's Auvergne-Rhône-Alpes en Piemonte betrokken zijn. Het komt ook ten goede aan andere lidstaten, die afhankelijk zijn van een moderne verbinding tussen Frankrijk en Italië over de Alpen.

(10) Het project omvat de aanleg van nieuwe infrastructuur en de verbetering van de bestaande infrastructuur. Om het project tijdig en op gecoördineerde wijze te kunnen uitvoeren, moeten bepalingen worden vastgesteld met een beschrijving van de acties en het tijdschema voor de uitvoering ervan. Het project is een langetermijnverbintenis waarvoor investeringen in verschillende begrotingscycli op nationaal en Unieniveau moeten worden gepland. Het zal bijdragen tot de verwezenlijking van de grensoverschrijdende doelstellingen van het werkplan voor de mediterrane Europese vervoerscorridor, met inbegrip van de aanleg van toegangslijnen die zullen zorgen voor de doorvoer van 24 miljoen ton goederen en 1,5 miljoen passagiers per jaar.

(11) Frankrijk en Italië hebben al belangrijke acties uitgevoerd, zoals studies en infrastructuurwerken. Het gaat onder meer om de bouw van de basistunnel in beide landen (op 31 oktober 2024 was 38,6 km aan galerijen uitgegraven, waarvan 14,7 km van de basistunnel), de planning van de toegangslijnen op het Italiaanse grondgebied, de planning van de modernisering van de conventionele spoorlijn Ambérieu-en-Bugey — Saint-Jean-de-Maurienne vanaf 2027, waarvoor 700 miljoen euro is uitgetrokken, en de modernisering van de conventionele spoorlijn tussen Bussoleno en Avigliana. Wat de nieuwe spoorlijnen aan Franse zijde betreft, werd in een decreet van 13 augustus 2013 ([5]) verklaard dat de werken in het algemeen belang waren en werd het gedetailleerde traject van de spoorlijnen goedgekeurd. De door de Commissie, Frankrijk en de Franse regionale autoriteiten medegefinancierde APD-studies (avant-projet détaillé) zullen in 2025 van start gaan.

(12) Om de beschikbaarheid van Europese, nationale en regionale financiering te plannen en te optimaliseren, is het ook belangrijk duidelijk te bepalen welke acties nodig zijn om het project te voltooien en tegen welke datum ze moeten worden uitgevoerd. Medefinanciering door de Unie heeft een krachtig hefboomeffect op de nationale en regionale besluitvorming voor de uitvoering van die acties. Het is dan ook belangrijk te bepalen welke acties nog moeten worden ondernomen om het project te voltooien, zodat de Europese middelen optimaal kunnen worden ingezet, in overeenstemming met de respectieve planning en toepasselijke medefinancieringspercentages, samen met de beschikbare financiële middelen op nationaal en regionaal niveau. Overeenkomstig Verordening (EU) 2021/1153 komen alle delen van het project in aanmerking voor financiering door de Unie (maximaal 55 % voor de basistunnel en 50 % voor toegangslijnen). Voor de overige acties moet worden aangetoond dat er sprake is van een verregaande integratie bij de planning en uitvoering van de acties en dat ze in overeenstemming zijn met de gunningscriteria van artikel 14 van Verordening (EU) 2021/1153. Alle betrokken partijen moeten dan ook zoveel mogelijk inspanningen leveren om de financiële middelen volledig te optimaliseren.

(13) In de overeenkomst tussen de regering van de Franse Republiek en de regering van de Italiaanse Republiek voor de aanleg en de exploitatie van een nieuwe spoorlijn Lyon-Turijn ([6]) en het aanvullend protocol zijn de gecertificeerde kosten van de grensoverschrijdende basistunnel en, na aftrek van de bijdrage van de Unie en het uit tolgelden gefinancierde deel, de kostenverdeelsleutel van 57,9 % voor Italië en 42,1 % voor Frankrijk vastgesteld. Eventuele extra kosten zullen gelijkelijk worden verdeeld over Italië en Frankrijk. Het aanvullend protocol voorziet ook in de mogelijkheid van monetaire herwaardering en ontwikkeling van de kosten van de productiefactoren van de werken.

([5]) *Journal Officiel de la République française* nr. 197 van 25 augustus 2013.
([6]) *Journal Officiel de la République Française* nr. 206 van 16 september 2014.

(14) De Frans-Italiaanse onderneming Tunnel Euralpin Lyon Turin is als binationale entiteit verantwoordelijk voor het beheer en de bouw van het grensoverschrijdende deel van het project. De nationale infrastructuurbeheerders van respectievelijk Frankrijk en Italië zijn verantwoordelijk voor de aanleg van de toegangsroutes.

(15) Om toezicht te kunnen houden op de voortgang bij de uitvoering van het project, moeten Frankrijk en Italië regelmatig aan de Commissie verslag uitbrengen over de delen op hun grondgebied en haar in kennis stellen van eventuele vertragingen.

(16) Overeenkomstig artikel 6, lid 1, van Verordening (EU) 2024/1679 moeten de lidstaten passende maatregelen nemen om het kernnetwerk tegen 31 december 2030 te voltooien. Deze verplichting is echter onderworpen aan de voorwaarden van artikel 8, lid 5, van die verordening, waarin wordt benadrukt dat de uitvoering van projecten van gemeenschappelijk belang afhangt van factoren zoals de mate waarin die projecten voldragen zijn, de naleving van de wettelijke procedures op Unie- en nationaal niveau en van de beschikbaarheid van financiële middelen, zonder daarbij vooruit te lopen op de financiële toezeggingen van een lidstaat of van de Unie.

(17) Het tijdschema voor de uitvoering mag geen afbreuk doen aan de naleving van de eisen die zijn uiteengezet in de internationale wetgeving en het EU-recht, inclusief de bepalingen ter bescherming van het milieu en de volksgezondheid. Het tijdschema moet de lidstaten in staat stellen de beschikbaarheid van financiering te plannen en volledig te optimaliseren, zonder daarbij vooruit te lopen op de financiële verplichtingen van een lidstaat of van de Unie. Het mag in geen geval afbreuk doen aan de strenge normen van de Unie en de lidstaat inzake milieubescherming en inspraak van de bevolking.

(18) Onverminderd artikel 54, lid 3, van Verordening (EU) 2024/1679 is het passend om tegen eind 2026 te beginnen met de toetsing van dit besluit, teneinde de stand van de planning en de uitvoering van de in artikel 2 genoemde acties nauwkeurig weer te geven.

(19) Frankrijk en Italië hebben de in dit besluit vervatte maatregelen goedgekeurd.

(20) De in dit besluit vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 61, lid 1, van Verordening (EU) 2024/1679 ingestelde comité,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

*Artikel 1*

**Voorwerp**

In dit besluit worden de acties en het tijdschema vastgelegd voor de uitvoering van het grensoverschrijdende spoorproject en bijbehorende toegangslijnen die de stedelijke knooppunten Lyon en Turijn met elkaar verbinden (het "project"), alsook de aanverwante governancebepalingen.

*Artikel 2*

**Acties**

Frankrijk en Italië voeren de volgende acties uit overeenkomstig het in artikel 3 vastgestelde tijdschema:

a) het grensoverschrijdende deel van de tunnel, samen met de verbindingsstations van Saint-Jean-de-Maurienne en Susa;

b) de toegangslijnen op Italiaans grondgebied, bestaande uit:

i) de modernisering van de bestaande conventionele lijn op het traject Bussoleno-Avigliana:

— perceel 1: aanleg van nieuwe technologische installaties voor het beheer van het verkeer op het traject Bussoleno-Avigliana;

— perceel 2: afschaffing van twee overwegen bij Borgone Susa;

— perceel 3: tenuitvoerlegging van de technische specificaties voor interoperabiliteit voor personen met beperkte mobiliteit in de stations van Sant'Ambrogio, Borgone en Bruzolo;

— perceel 4: aanleg van twee prioritaire sporen met modules met een lengte van 750 m, één in Condove en één in Bruzolo;

— perceel 5: aanpassing van het stroomvoorzieningssysteem van de spoorlijn via de bouw van twee nieuwe elektrische onderstations, één in Avigliana en één in Borgone;

— perceel 6: afbraak van 281 palen van de primaire elektrische 66 kV-lijn;

— perceel 7: geluidsbeperkende maatregelen;

— perceel 8: dit omvat de volledige vervanging van de huidige elektrische tractielijn (de standaardlijn van Rete Ferroviaria Italiana) tussen de stations Bussoleno en Avigliana door een lijn van 540 $mm^2$ en de toevoeging van een versterkingsleiding van 230 $mm^2$, die nodig zijn voor de correcte exploitatie van dit traject overeenkomstig het geplande toekomstige treinverkeer;

ii) de aanleg van de nieuwe lijn Avigliana-Orbassano;

iii) de herinrichting van het rangeerterrein van Orbassano, met inbegrip van de zuidelijke verbinding;

iv) de connectiviteit binnen het stedelijke spoorwegknooppunt van Turijn:

— de voltooiing van de spoorwegverbinding rond Turijn, traject Porta Susa-Stura;

— de modernisering van de hogesnelheidslijn tussen Porta Susa en Porta Nuova, nieuwe onafhankelijke dubbelsporige lijn met een lengte van 4,5 km en aanleg van een aantal nieuwe haltes op het spoornet van Turijn;

— de verhoging van de snelheid op de lijn Turijn-Genua;

— de infrastructurele en technologische modernisering van het stedelijke spoorwegknooppunt van Turijn en aanverwante lijnen, en de vernieuwing van bestaande of ontwikkeling van nieuwe gecentraliseerde systemen voor verkeersbeheer;

— de nieuwe spoorwegverbinding van Orbassano naar Settimo Torinese — fase 1b "Gronda Merci";

c) de toegangslijnen op Frans grondgebied, bestaande uit:

i) de modernisering van de bestaande conventionele lijn Ambérieu-Saint-Jean-de-Maurienne;

ii) de connectiviteit binnen de agglomeratie Lyon — de spoorwegverbinding rond Lyon tussen Saint-Pierre-de-Chandieu en Dagneux;

iii) de aanleg van de nieuwe lijn tussen Lyon en Saint-Jean-de-Maurienne:

— gemengde spoorlijn voor passagiers- en goederenvervoer tussen Grenay en Avressieux;

— nieuwe goederenspoorlijn tussen Avressieux en Montmélian;

— nieuwe goederenspoorlijn tussen Montmélian en Saint-Jean-de-Maurienne.

*Artikel 3*

**Tijdschema**

1. De in artikel 2, punt a), bedoelde acties moeten worden uitgevoerd volgens het onderstaande tijdschema:

a) in 2025: start van de gemechaniseerde uitgraving van het eerste Franse perceel van de basistunnel (operationele bouwplaats 7) — Frankrijk;

b) tegen eind 2026/begin 2027: start van de gemechaniseerde uitgraving van de andere percelen van de basistunnel (operationele bouwplaatsen 3-4-5-6) — Frankrijk en Italië;

c) tegen 2028: einde van de civiele werken aan de ingang — Saint-Martin-de-la-Porte (operationele bouwplaats 8) — Frankrijk;

d) tegen 2027: voorstel voor de gunning van een opdracht voor spoorweg- en niet-spoorweginstallaties (operationele bouwplaats 12) — Frankrijk en Italië;

e) tegen 2028: start van de uitgraving van de verbindingstunnel met de traditionele methode in Bussoleno (operationele bouwplaats 1) — Italië;

f) tegen 2029: start van de civiele werken in het internationale station van Susa (operationele bouwplaats 2) — Italië;

g) tegen 2030: einde van de civiele werken aan de multimodale hub in het internationale station Saint-Jean-de-Maurienne (operationele bouwplaats 9) — Frankrijk;

h) tegen 2031: voltooiing van de uitgraving van de basistunnel aan Franse en Italiaanse zijde (operationele bouwplaatsen 3-4-5-6-7-8) — Frankrijk en Italië;

i) tegen 2031: voltooiing van het internationale station Saint-Jean-de-Maurienne met bijbehorende randinfrastructuur; start van de bouw van de uitrusting van het internationale station van Susa (operationele bouwplaatsen 9 en 2) — Frankrijk en Italië;

j) uiterlijk 31 december 2032: voltooiing van de spoorweginfrastructuur voor gemengd verkeer, in overeenstemming met de TEN-T-parameters die zijn vastgesteld in Verordening (EU) 2024/1679 — Frankrijk en Italië;

k) tegen 2033: operationele installatie ERTMS niveau 2 — Frankrijk en Italië.

2. De in artikel 2, punt b), bedoelde acties moeten worden uitgevoerd volgens het onderstaande tijdschema:

a) modernisering van de bestaande conventionele lijn op het traject Bussoleno-Avigliana: einde van de werkzaamheden tussen 2026 en 2032;

b) aanleg van de nieuwe lijn Avigliana-Orbassano:

  i) milieueffectbeoordeling en vergunningen verkregen tussen 2024 en 2025;

  ii) aanvang van de werkzaamheden tegen 2026;

  iii) einde van de werkzaamheden tegen 2033;

c) herinrichting van het rangeerterrein van Orbassano, met inbegrip van de zuidelijke verbinding, eerste fase, kant Turijn, tegen 2026;

d) connectiviteit binnen het stedelijke spoorwegknooppunt van Turijn:

  i) traject Porta Susa-Stura: voor 98 % klaar (voltooiing verwacht tegen 2025);

  ii) traject Porta Susa-Porta Nuova: voltooiing tegen 2028;

  iii) traject Turijn-Genua: tegen 2027 (eerste fase):

    — voltooiing van de technologische aanpassing van de systemen van het CCS-subsysteem van het traject Trofarello-Alessandria met de installatie van het ACCM-SCCM in subfasen;

    — voltooiing van het ACC van het station Villafranca;

    — voltooiing van het nieuwe ACC van Asti.

3. De in artikel 2, punt c), bedoelde acties moeten worden uitgevoerd volgens het onderstaande tijdschema:

a) de modernisering van de bestaande conventionele lijn Ambérieu-Saint-Jean-de-Maurienne:

  i) voorbereidende studies, met inbegrip van een sociaaleconomische analyse tegen midden 2025;

  ii) aanvang van de werkzaamheden voor de eerste exploitatie tegen 2027;

  iii) ontwerpstudies tegen eind 2028;

  iv) administratieve procedures voor de verwerving van grond tegen eind 2028;

  v) milieueffectbeoordeling tegen eind 2028;

  vi) definitieve studies tegen eind 2029;

  vii) einde van de werkzaamheden tegen 2033:

    — wijziging van de toegang tot het perron in Aiton;

    — capaciteitsverbeteringen in Aix-les-Bains;

— capaciteitsverbeteringen in Chambéry;

— ongelijkvloerse kruising in Montmélian;

— beveiliging van het Lac du Bourget;

— beveiliging van spoorwegovergangen;

— versterking van vaste installaties voor elektrische tractie;

b) de connectiviteit binnen de agglomeratie Lyon — de spoorwegverbinding rond Lyon tussen Saint-Pierre-de-Chandieu en Dagneux:

i) gedetailleerde ontwerpstudies tegen eind 2027;

ii) milieueffectbeoordeling;

iii) definitieve studies;

iv) verwerving van grond in overeenstemming met de studie- en bouwplanning;

v) werkzaamheden;

c) de aanleg van de nieuwe lijnen tussen Lyon en Saint-Jean-de-Maurienne overeenkomstig de parameters van het "grand gabarit" als het belangrijkste scenario dat in dit stadium is onderzocht:

i) gedetailleerde ontwerpstudies over de volgende activiteiten, met inbegrip van een sociaaleconomische analyse en studies in verband met verkenningswerkzaamheden tegen midden 2028 (Franse toegangen tot de spoorwegtunnel Lyon-Turijn — gedetailleerde studies — APD):

— gemengde lijn tussen Grenay en Avressieux;

— verbeteringen in het station van Ambérieu;

— nieuwe goederenspoorlijn tussen Avressieux en Montmélian, met inbegrip van een eensporige goederentunnel onder het Chartreusemassief, waarvoor tegelijk met de bouw van de verkenningsstructuren gedetailleerde ontwerpstudies zullen worden uitgevoerd;

— verdubbeling van de aansluiting in het station van Montmélian;

— nieuwe goederenspoorlijn tussen Montmélian en Saint-Jean-de-Maurienne, met inbegrip van eensporige goederentunnels onder het Belledonnemassief en het Glandonmassief, waarvoor tegelijk met de bouw van de verkenningsstructuren gedetailleerde ontwerpstudies zullen worden uitgevoerd;

ii) milieueffectbeoordeling;

iii) bouw van verkenningsstructuren;

iv) definitieve studies;

v) verwerving van grond in overeenstemming met de studie- en bouwplanning;

vi) werkzaamheden.

*Artikel 4*

**Governance**

De Europese coördinator voor de mediterrane Europese vervoerscorridor en een vertegenwoordiger van de Commissie worden uitgenodigd om als waarnemer deel te nemen aan de vergaderingen van de raad van bestuur van Tunnel Euralpin Lyon Turin en aan de vergaderingen van de Intergouvernementele Commissie Lyon-Turijn (CIG).

*Artikel 5*

**Rapportage**

Frankrijk en Italië brengen minstens eenmaal per jaar aan de Commissie en de Europese coördinator voor de mediterrane Europese vervoerscorridor verslag uit over de uitvoering van de in artikel 2 bedoelde acties en stellen hen in kennis van eventuele vertragingen, de oorzaken daarvan en de corrigerende maatregelen die zijn genomen. Frankrijk en Italië kunnen daartoe gebruikmaken van de inhoud van de jaarlijkse statusverslagen die moeten worden ingediend in het kader van de subsidieovereenkomsten van de Connecting Europe Facility.

*Artikel 6*

**Toetsing**

De Commissie begint tegen eind 2026 met een toetsing van de acties en van het in de artikelen 2 en 3 bedoelde tijdschema.

*Artikel 7*

**Adressaten**

Dit besluit is gericht tot de Franse Republiek en de Italiaanse Republiek.

Gedaan te Brussel, 30 juli 2025.

*Voor de Commissie*
Apostolos TZITZIKOSTAS
*Lid van de Commissie*