Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2025/1715

1.8.2025

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2025/1715

z 30. júla 2025,

ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679, pokiaľ ide o realizáciu cezhraničného projektu Lyon – Turín v rámci stredomorského európskeho dopravného koridoru

[oznámené pod číslom C(2025) 5111]

(Iba talianske a francúzske znenie je autentické)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadenia (EÚ) 2021/1153 a nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 ([1]), a najmä na jeho článok 55 ods. 2,

keďže:

(1) Ako sa zdôrazňuje v pracovných plánoch pre stredomorský koridor, cezhraničný projekt Lyon – Turín (ďalej len „projekt“) zohráva kľúčovú úlohu pri zabezpečovaní fungovania koridoru s interoperabilným a efektívnym prepojením cez Alpy medzi Francúzskom a Talianskom na účely železničnej nákladnej a osobnej dopravy.

(2) Dekarbonizácia dopravy vytvorením podmienok pre ambiciózny modálny prechod diaľkovej nákladnej a osobnej dopravy na energeticky úsporné druhy dopravy je kľúčovým politickým cieľom Únie a v súlade s cieľmi Únie zameranými na boj proti zmene klímy.

(3) V tejto súvislosti je podpora železničnej nákladnej a osobnej dopravy jasnou prioritou dopravnej politiky Únie, ako sa uvádza v stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu ([2]), a dlhodobou prioritou rozvoja siete TEN-T.

(4) Po dokončení železničnej trate Lyon – Turín bude stredomorský európsky dopravný koridor a jeho transalpský cezhraničný úsek vybavený modernou, bezpečnou a energeticky účinnou železničnou dopravnou infraštruktúrou, ktorá prispieva k modálnemu prechodu.

(5) Cezhraničné prepojenie Lyon – Turín je v časti III prílohy k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1153 ([3]) uvedené ako predbežne identifikované cezhraničné prepojenie v stredomorskom európskom dopravnom koridore, ktoré je oprávnené na financovanie z prostriedkov Únie v rámci Nástroja na prepájanie Európy.

(6) Tri dvojstranné zmluvy a jeden dodatkový protokol medzi Francúzskom a Talianskom ([4]) upravujú a plánujú projekt v dohodnutom politickom, právnom a finančnom rámci. Ďalšia dvojstranná dohoda o cezhraničnom prevoze materiálu na výstavbu projektu bola podpísaná 4. augusta 2023.

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

([2]) Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov s názvom Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti [COM(2020) 789 final].

([3]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1153 zo 7. júla 2021, ktorým sa zriaďuje Nástroj na prepájanie Európy a zrušujú nariadenia (EÚ) č. 1316/2013 a (EÚ) č. 283/2014 (Ú. v. EÚ L 249, 14.7.2021, s. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/2024-07-18).

([4]) „*Dohoda medzi vládou Talianskej republiky a vládou Francúzskej republiky*“ z 30. januára 2012, ktorú Francúzsko ratifikovalo zákonom č. 2013-1089 z 2. decembra 2013 a Taliansko zákonom č. 71/2014.
„*Dohoda medzi vládou Talianskej republiky a vládou Francúzskej republiky o začatí záverečných prác na cezhraničnom úseku novej železničnej trate Turín – Lyon*“ z 24. februára 2015; „*Dodatkový protokol s prílohou*“ z 8. marca 2016; „*Zmluvné predpisy*“ zo 7. júna 2016, všetky ratifikovalo Francúzsko zákonom 2017-116 z 1. februára 2017 a Taliansko zákonom č. 1/2017.

(7) V pracovnom pláne pre stredomorský koridor sa zdôrazňuje potreba zabezpečiť dokončenie projektu v celom rozsahu, ktorý zahŕňa cezhraničný úpätný tunel, ako aj prístupové trate medzi predbežne identifikovanými mestskými uzlami Lyon a Turín.

(8) Všetky úseky projektu sú nevyhnutné pre dobré fungovanie stredomorského európskeho dopravného koridoru. Budú naplánované v súlade s normami stanovenými v článkoch 16 a 18 nariadenia (EÚ) 2024/1679.

(9) Projekt je zložitou a dlhodobou cezhraničnou investíciou zahŕňajúcou Francúzsko, Taliansko a ich príslušné susedné regióny Auvergne-Rhône-Alpes a Piedmont. Je prínosom aj pre ostatné členské štáty, ktoré sa spoliehajú na moderné spojenie medzi Francúzskom a Talianskom cez Alpy.

(10) Tento projekt zahŕňa vytvorenie novej infraštruktúry a zlepšenie tej existujúcej. V záujme podpory koordinovanej a včasnej realizácie projektu treba prijať ustanovenia s opisom opatrení a harmonogramom ich vykonania. Projekt je dlhodobým záväzkom, ktorý si vyžaduje plánovanie investícií v rámci viacerých rozpočtových cyklov na vnútroštátnej úrovni aj na úrovni Únie. Pomôže dosiahnuť cezhraničné ciele pracovného plánu pre stredomorský európsky dopravný koridor vrátane výstavby prístupových tratí, ktoré zabezpečia tranzit 24 miliónov ton tovaru ročne a 1,5 milióna cestujúcich ročne.

(11) Francúzsko a Taliansko už uskutočnili významné opatrenia, ako sú štúdie a práce na infraštruktúre. Tieto opatrenia zahŕňajú prebiehajúcu výstavbu úpätného tunela v oboch krajinách (k 31. októbru 2024 – vykopali sa vodorovné chodby s dĺžkou 38,6 km, z toho 14,7 km úpätného tunela), plánovanie prístupových tratí na talianskom území, plánovanie modernizácie konvenčnej železničnej trate Ambérieu – Saint-Jean-de-Maurienne od roku 2027 s osobitným rozpočtom 700 miliónov EUR a prebiehajúcu modernizáciu konvenčnej železničnej trate medzi obcami Bussoleno a Avigliana. Pokiaľ ide o nové francúzske železničné trate, vo vyhláške z 13. augusta 2013 ([5]) sa vyhlásilo, že práce sú vo verejnom záujme a bolo schválené podrobné vedenie železničnej trate. Štúdie podrobného predbežného návrhu (avant-projet détaillé), ktoré spolufinancujú Komisia, Francúzsko a francúzske regionálne orgány, sa začnú realizovať v roku 2025.

(12) Jasná identifikácia potrebných opatrení na dokončenie projektu a harmonogram ich vykonania sú takisto dôležité v záujme plánovania a plnej optimalizácie dostupnosti únijných, vnútroštátnych a regionálnych financií. Spolufinancovanie Únie má pri realizácii týchto opatrení zásadný pákový efekt na vnútroštátne a regionálne rozhodovanie. Preto je dôležité určiť zostávajúce opatrenia potrebné na úplné dokončenie projektu, aby bolo možné do čo najvyššej miery využiť únijné zdroje v súlade s príslušným plánovaním a uplatniteľnými mierami spolufinancovania spolu s dostupnými finančnými zdrojmi na vnútroštátnej a regionálnej úrovni. Podľa nariadenia (EÚ) 2021/1153 sú všetky úseky projektu oprávnené na financovanie z prostriedkov Únie (maximálne 55 % pre úpätný tunel a 50 % pre prístupové trate). Zostávajúce opatrenia musia preukázať vysoký stupeň integrácie do plánovania a vykonávania opatrení a musia byť v súlade s kritériami na vyhodnotenie návrhov stanovenými v článku 14 nariadenia (EÚ) 2021/1153. Finančné zdroje by sa preto mali plne optimalizovať s maximálnym úsilím všetkých zúčastnených strán.

(13) V dohode medzi vládou Francúzskej republiky a vládou Talianskej republiky o výstavbe a prevádzke novej železničnej trate Lyon – Turín ([6]) a v dodatkovom protokole sa špecifikujú certifikované náklady na cezhraničný úpätný tunel a po odpočítaní príspevku Únie a časti financovanej mýtom kľúč na rozdelenie nákladov vo výške 57,9 % pre Taliansko a 42,1 % pre Francúzsko. Všetky dodatočné náklady sa rovnomerne rozdelia medzi Taliansko a Francúzsko. V dodatkovom protokole sa takisto stanovuje možnosť peňažného precenenia a vývoja nákladov na výrobné faktory prác.

([5]) *Úradný vestník Francúzskej republiky* č. 197 z 25. augusta 2013.
([6]) *Úradný vestník Francúzskej republiky* č. 206 z 16. septembra 2014.

(14) Francúzsko-talianska spoločnosť Tunnel Euralpin Lyon Turin ako dvojnárodný subjekt zodpovedá za riadenie a výstavbu cezhraničného úseku projektu. Za výstavbu prístupových trás sú zodpovední vnútroštátni manažéri infraštruktúry Francúzska a Talianska.

(15) Na monitorovanie pokroku v realizácii projektu by Francúzsko a Taliansko mali Komisii predkladať pravidelné správy týkajúce sa úsekov na ich príslušných územiach a oznamovať jej všetky prípadné omeškania.

(16) Podľa článku 6 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2024/1679 majú členské štáty prijať vhodné opatrenia na rozvoj základnej siete do 31. decembra 2030. Táto povinnosť však podlieha podmienkam stanoveným v článku 8 ods. 5, v ktorých sa zdôrazňuje, že realizácia projektov spoločného záujmu závisí od faktorov, ako sú štádium ich pripravenosti, súlad s právnymi postupmi Únie a vnútroštátnymi právnymi postupmi a dostupnosť finančných zdrojov, a to bez toho, aby bol ovplyvnený finančný záväzok jednotlivých členských štátov alebo Únie.

(17) Harmonogram realizácie by nemal mať vplyv na plnenie požiadaviek stanovených v medzinárodnom práve a práve Únie vrátane ustanovení na ochranu životného prostredia a zdravia ľudí. Tento harmonogram by mal členským štátom umožniť plánovanie a plnú optimalizáciu dostupnosti financovania bez toho, aby boli dotknuté finančné záväzky niektorého členského štátu alebo Únie. Za žiadnych okolností by nemal znižovať normy Únie a členského štátu v oblasti ochrany životného prostredia a verejnej účasti.

(18) Bez toho, aby bol dotknutý článok 54 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2024/1679, je vhodné začať preskúmanie tohto rozhodnutia do konca roku 2026 s cieľom presne zohľadniť stav plánovania a realizácie opatrení uvedených v článku 2.

(19) Francúzsko a Taliansko schválili opatrenia stanovené v tomto rozhodnutí.

(20) Opatrenia stanovené v tomto rozhodnutí sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného článkom 61 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2024/1679,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Predmet úpravy

V tomto rozhodnutí sa stanovujú opatrenia a harmonogram realizácie projektu cezhraničnej železničnej dopravy a súvisiace prístupové trate spájajúce mestské uzly Lyon a Turín (ďalej len „projekt“), ako aj súvisiace ustanovenia o riadení.

Článok 2

Opatrenia

Francúzsko a Taliansko zabezpečia vykonávanie týchto opatrení v súlade s harmonogramom stanoveným v článku 3:

a) cezhraničný úsek tunela spolu so stanicami spájajúcimi Saint-Jean-de-Maurienne a Susa;

b) prístupové trate na talianskom území pozostávajúce z týchto prvkov:

i) modernizácia existujúcej konvenčnej trate – úsek Bussoleno – Avigliana:

— časť 1: realizácia nových technologických zariadení na riadenie dopravy v úseku Bussoleno – Avigliana,

— časť 2: odstránenie dvoch priecestí v obci Borgone Susa,

— časť 3: implementácia technických špecifikácií interoperability pre osoby so zníženou mobilitou v staniciach Sant'Ambrogio, Borgone a Bruzolo,

— časť 4: výstavba dvoch prioritných koľají so 750 m dlhými modulmi, jeden v Condove a jeden v obci Bruzolo,

— časť 5: prispôsobenie systému elektrického napájania vedenia prostredníctvom výstavby dvoch nových elektrických rozvodní, jednej v Avigliane a jednej v Borgone,

— časť 6: demolácia 281 pilót primárneho elektrického vedenia (66 kV),

— časť 7: zmiernenie hluku,

— časť 8: zahŕňa úplné nahradenie súčasného elektrického trakčného vedenia na štandardnej trati Rete Ferroviaria Italiana medzi stanicami Bussoleno a Avigliana vedením s prierezom 540 mm^2 a dodatočným napájacím vedením s prierezom 230 mm^2, potrebným na správnu prevádzku trate podľa plánovanej budúcej vlakovej dopravy;

ii) výstavba nového úseku trate Avigliana – Orbassano;

iii) zmena usporiadania zriaďovacej stanice Orbassano vrátane južnej križovatky;

iv) prepojenie v rámci železničného mestského uzla Turín:

— dokončenie turínskeho železničného obchvatu v úseku Porta Susa – Stura,

— modernizácia vysokorýchlostnej trate medzi stanicami Porta Susa a Porta Nuova, nová, 4,5 km dlhá nezávislá dvojkoľajová trať a výstavba niekoľkých nových zastávok v turínskom železničnom systéme,

— zrýchlenie trate v úseku Turín – Janov,

— infraštruktúrna a technologická modernizácia železničného mestského uzla Turín a súvisiacich tratí a obnova centralizovaných systémov riadenia prevádzky alebo zavedenie nových centralizovaných systémov riadenia prevádzky,

— nový železničný obchvat z Orbassana do Settimo Torinese – fáza 1b „Gronda Merci";

c) prístupové trate na francúzskom území pozostávajúce z týchto prvkov:

i) modernizácia existujúcej konvenčnej trate v úseku Ambérieu – Saint-Jean-de-Maurienne;

ii) prepojenie v rámci aglomerácie Lyon – železničný obchvat Lyon medzi obcami Saint-Pierre-de-Chandieu a Dagneux;

iii) výstavba novej trate spájajúcej Lyon a Saint-Jean-de-Maurienne:

— zmiešaná železničná trať pre osobnú a nákladnú dopravu medzi obcami Grenay a Avressieux,

— nová železničná trať pre nákladnú dopravu medzi obcami Avressieux a Montmélian,

— nová železničná trať pre nákladnú dopravu medzi obcami Montmélian a Saint-Jean-de-Maurienne.

Článok 3

Harmonogram

1. Harmonogram opatrení uvedených v článku 2 písm. a) je takýto:

a) v roku 2025: začiatok mechanizovaného vykopávania prvej francúzskej časti úpätného tunela (prevádzkové stavenisko 7) – Francúzsko;

b) do konca roka 2026/začiatkom roka 2027: začiatok mechanického vykopávania ostatných častí úpätného tunela (prevádzkové staveniská 3 – 4 – 5 – 6) – Francúzsko a Taliansko;

c) do roku 2028: ukončenie stavebných prác vo vstupnej časti – Saint Martin La Porte (prevádzkové stavenisko 8) – Francúzsko;

d) do roku 2027: návrh na zadanie zákazky na železničné a neželezničné zariadenia (prevádzkové stavenisko 12) – Francúzsko a Taliansko;

e) do roku 2028: začiatok vykopávania prepojovacieho tunela tradičnou metódou v obci Bussoleno (prevádzkové stavenisko 1) – Taliansko;

f) do roku 2029: začiatok stavebných prác na medzinárodnej stanici Susa (prevádzkové stavenisko 2) – Taliansko;

g) do roku 2030: ukončenie stavebných prác na multimodálnom výmennom uzle na medzinárodnej stanici Saint-Jean-de-Maurienne (prevádzkové stavenisko 9) – Francúzsko;

h) do roku 2031: dokončenie vykopávania úpätného tunela na francúzskej a talianskej strane (prevádzkové staveniská 3 – 4 – 5 – 6 – 7 – 8) – Francúzsko a Taliansko;

i) do roku 2031: dokončenie medzinárodnej stanice Saint-Jean-de Maurienne so súvisiacou doplnkovou infraštruktúrou; začiatok výstavby zariadení na medzinárodnej stanici Susa (prevádzkové staveniská 9 a 2) – Francúzsko a Taliansko;

j) do 31. decembra 2032: dokončenie železničnej infraštruktúry pre zmiešanú dopravu v súlade s parametrami TEN-T stanovenými v nariadení (EÚ) 2024/1679 – Francúzsko a Taliansko;

k) do roku 2033: prevádzková inštalácia systému ERTMS úrovne 2 – Francúzsko a Taliansko.

2. Harmonogram opatrení uvedených v článku 2 písm. b) je takýto:

a) modernizácia existujúcej konvenčnej trate – úsek Bussoleno – Avigliana: ukončenie prác v rokoch 2026 – 2032;

b) výstavba novej trate v úseku Avigliana – Orbassano:

i) environmentálne posúdenie a povolenia získané v rokoch 2024 – 2025;

ii) začiatok prác do roku 2026;

iii) koniec prác do roku 2033;

c) reorganizácia zriaďovacej stanice Orbassano vrátane južnej križovatky, prvá fáza, turínska strana, do roku 2026;

d) prepojenie v rámci železničného mestského uzla Turín:

i) úsek Porta Susa – Stura: dokončené na 98 % (dokončenie sa očakáva do roku 2025);

ii) úsek Porta Susa – Porta Nuova: dokončenie do roku 2028;

iii) trať v úseku Turín – Janov: do roku 2027 (prvá fáza):

— dokončenie technologickej úpravy systémov subsystému CCS v úseku Trofarello-Alessandria so zavedením ACCM-SCCM v čiastkových fázach,

— dokončenie ACC stanice Villafranca,

— dokončenie nového ACC stanice Asti.

3. Harmonogram opatrení uvedených v článku 2 písm. c) je takýto:

a) modernizácia existujúcej konvenčnej trate v úseku Ambérieu – Saint-Jean-de-Maurienne:

i) predbežné štúdie vrátane sociálno-ekonomickej analýzy do polovice roka 2025;

ii) začiatok prvotných prevádzkových prác do roku 2027;

iii) projektové štúdie do konca roka 2028;

iv) administratívne postupy nadobúdania pozemkov do konca roka 2028;

v) environmentálne posúdenie do konca roka 2028;

vi) záverečné štúdie do konca roka 2029;

vii) koniec prác do roku 2033:

— zmena prístupu k platforme Aiton,

— zlepšenie kapacity stanice v Aix-les-Bains,

— zlepšenie kapacity stanice v Chambéry,

— vyvýšený priechod v stanici Montmélian,

— zabezpečenie stanice Lac du Bourget,

— zabezpečenie priecestí,

— spevnenie pevných zariadení pre elektrickú trakciu;

b) prepojenie v rámci aglomerácie Lyon – železničný obchvat Lyon medzi obcami Saint-Pierre-de-Chandieu a Dagneux:

i) podrobné projektové štúdie do konca roka 2027;

ii) environmentálne posúdenie;

iii) záverečné štúdie;

iv) nadobúdanie pozemkov v súlade so štúdiou a s harmonogramom výstavby;

v) práce;

c) výstavba nových tratí medzi Lyonom a Saint-Jean-de-Maurienne v súlade s parametrami „grand gabarit“ ako hlavný scenár skúmaný v tejto fáze:

i) podrobné projektové štúdie o týchto operáciách vrátane sociálno-ekonomickej analýzy a štúdií týkajúcich sa prieskumných prác do polovice roka 2028 (francúzske prístupy k železničnému tunelu Lyon – Turín – podrobné štúdie):

— zmiešaná trať medzi stanicami Grenay a Avressieux,

— zlepšenia na stanici Ambérieu,

— nová nákladná železničná trať medzi mestami Avressieux a Montmélian vrátane jednokoľajového nákladného tunela pod masívom Chartreuse, pre ktorú sa vykonajú podrobné projektové štúdie súbežne s výstavbou prieskumných konštrukcií,

— zdvojnásobenie spojenia na stanici Montmélian,

— nová nákladná železničná trať medzi mestami Montmélian a Saint-Jean-de-Maurienne vrátane jednokoľajových nákladných tunelov pod masívmi Belledonne a Glandon, pre ktorú sa vykonajú podrobné projektové štúdie súbežne s výstavbou prieskumných konštrukcií;

ii) environmentálne posúdenie;

iii) výstavba prieskumných konštrukcií;

iv) záverečné štúdie;

v) nadobúdanie pozemkov v súlade so štúdiou a s harmonogramom výstavby;

vi) práce.

Článok 4

Správa a riadenie

Európsky koordinátor pre stredomorský európsky dopravný koridor a zástupca Komisie sa prizvú, aby sa ako pozorovatelia zúčastnili na zasadnutiach správnej rady spoločnosti Tunnel Euralpin Lyon Turin, ako aj na zasadnutiach medzivládnej komisie Lyon – Turín (CIG).

Článok 5

Podávanie správ

Francúzsko a Taliansko predkladajú aspoň raz ročne Komisii a európskemu koordinátorovi pre stredomorský európsky dopravný koridor správu o dosiahnutom pokroku v realizácii opatrení podľa článku 2 a oznámia každé vzniknuté omeškanie, pričom uvedú príčiny omeškania a prijaté nápravné opatrenia. Na tento účel môžu Francúzsko a Taliansko podľa potreby použiť obsah výročných správ o stave predkladaných v zmysle dohôd o grante v rámci Nástroja na prepájanie Európy.

Článok 6

Preskúmanie

Komisia začne preskúmanie opatrení a harmonogramu uvedených v článkoch 2 a 3 do konca roka 2026.

Článok 7

Adresáti

Toto rozhodnutie je určené Francúzskej republike a Talianskej republike.

V Bruseli 30. júla 2025

Za Komisiu
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komisie