Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2025/1715

1.8.2025

IZVEDBENI SKLEP KOMISIJE (EU) 2025/1715

z dne 30. julija 2025

o določitvi podrobnih pravil za uporabo Uredbe (EU) 2024/1679 Evropskega parlamenta in Sveta glede izvajanja čezmejnega projekta Lyon–Torino na evropskem prometnem koridorju Sredozemlje

(notificirano pod dokumentarno številko C(2025) 5111)

(Besedilo v italijanskem in francoskem jeziku je edino verodostojno)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2024/1679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2024 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi uredb (EU) 2021/1153 in (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1315/2013 ([1]) in zlasti člena 55(2) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Kot je poudarjeno v delovnih načrtih za koridor Sredozemlje, ima čezmejni projekt Lyon–Torino (v nadaljnjem besedilu: projekt) ključno vlogo pri zagotavljanju delovanja koridorja z interoperabilno in učinkovito povezavo čez Alpe med Francijo in Italijo za železniški prevoz blaga in potnikov.

(2) Razogljičenje prometa z ustvarjanjem pogojev za ambiciozen prehod prevoza blaga in potnikov na dolge razdalje na energijsko učinkovite načine prevoza je ključni cilj politike Unije in je skladno s cilji Unije za boj proti podnebnim spremembam.

(3) V tem okviru je spodbujanje železniškega prevoza blaga in potnikov jasna prednostna naloga prometne politike Unije, kot je opisano v Strategiji za pametno in trajnostno mobilnost ([2]), ter dolgoletna prednostna naloga pri razvoju omrežja TEN-T.

(4) Z dokončanjem železniške proge Lyon–Torino bosta evropski prometni koridor Sredozemlje in njegov čezalpski čezmejni odsek opremljena s sodobno, varno in energetsko učinkovito železniško prometno infrastrukturo, ki bo prispevala k prehodu na druge oblike prevoza.

(5) Čezmejna povezava Lyon–Torino je na seznamu predhodno določenih čezmejnih povezav na evropskem prometnem koridorju Sredozemlje, upravičenih do financiranja Unije v okviru Instrumenta za povezovanje Evrope, iz dela III Priloge k Uredbi (EU) 2021/1153 Evropskega parlamenta in Sveta ([3]).

(6) Tri dvostranske pogodbe in en dodatni protokol med Francijo in Italijo ([4]) urejajo in načrtujejo projekt v dogovorjenem političnem, pravnem in finančnem okviru. Nadaljnji dvostranski sporazum o čezmejnih prenosih materiala za gradnjo projekta je bil podpisan 4. avgusta 2023.

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

([2]) Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost (COM(2020) 789 final).

([3]) Uredba (EU) 2021/1153 Evropskega parlamenta in Sveta z dne z dne 7. julija 2021 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope ter razveljavitvi uredb (EU) št. 1316/2013 in (EU) št. 283/2014 (UL L 249, 14.7.2021, str. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/2024-07-18).

([4]) Sporazum med vlado Italijanske republike in vlado Francoske republike z dne 30. januarja 2012, ki ga je Francija ratificirala z zakonom št. 2013-1089 z dne 2. decembra 2013, Italija pa z zakonom št. 71/2014.
Sporazum med vlado Italijanske republike in vlado Francoske republike o začetku končnih del na čezmejnem odseku nove železniške proge Torino–Lyon z dne 24. februarja 2015; Dodatni protokol s Prilogo z dne 8. marca 2016; Pogodbeni predpisi z dne 7. junija 2016, ki jih je Francija ratificirala z zakonom št. 2017-116 z dne 1. februarja 2017, Italija pa z zakonom št. 1/2017.

(7) V delovnem načrtu za koridor Sredozemlje je poudarjeno, da je treba zagotoviti dokončanje celotnega projekta, ki vključuje čezmejni bazni predor in dostopovne proge med predhodno določenima urbanima vozliščema Lyon in Torino.

(8) Vsi odseki projekta so bistveni za dobro delovanje evropskega prometnega koridorja Sredozemlje. Načrtovani bodo v skladu s standardi iz členov 16 in 18 Uredbe (EU) 2024/1679.

(9) Projekt je kompleksna čezmejna dolgoročna naložba, ki vključuje Francijo in Italijo oz. njuni sosednji regiji Auvergne – Rona – Alpe in Piemont. Koristi tudi drugim državam članicam, ki se zanašajo na sodobno čezalpsko povezavo med Francijo in Italijo.

(10) Za projekt sta potrebna vzpostavitev nove infrastrukture in izboljšanje obstoječe. Za podporo usklajenemu in pravočasnemu izvajanju projekta je treba sprejeti določbe, ki opisujejo ukrepe in časovnico njihovega izvajanja. Projekt je dolgoročna zaveza, ki zahteva načrtovanje naložb v več proračunskih ciklih tako na nacionalni ravni kot na ravni Unije. Prispeval bo k doseganju čezmejnih ciljev delovnega načrta za evropski prometni koridor Sredozemlje, vključno z izgradnjo dostopovnih prog, ki bodo zagotovile tranzit 24 milijonov ton blaga in 1,5 milijona potnikov na leto.

(11) Francija in Italija sta že izvedli pomembne ukrepe, kot so študije in infrastrukturna dela. Ti ukrepi vključujejo potekajočo gradnjo baznega predora v obeh državah (do 31. oktobra 2024 izkopanih 38,6 km galerij, od tega 14,7 km za bazni predor), načrtovanje dostopovnih prog na italijanskem ozemlju, načrtovanje posodobitve konvencionalne železniške proge Ambérieu–Saint-Jean-de-Maurienne od leta 2027 z namenskim proračunom v višini 700 milijonov EUR ter potekajoče posodabljanje konvencionalne železniške proge Bussoleno–Avigliana. Kar zadeva nove francoske železniške proge, je bilo z odlokom z dne 13. avgusta 2013 ([5]) razglašeno, da so dela v javnem interesu, prav tako je bila odobrena podrobna železniška trasa. Podrobne prehodne študije o projektu (*avant-projet détaillé*), ki jih sofinancirajo Komisija, Francija in francoski regionalni organi, se bodo začele izvajati leta 2025.

(12) Za načrtovanje in popolno optimizacijo razpoložljivosti sredstev Unije ter nacionalnih in regionalnih sredstev je pomembno tudi jasno opredeliti potrebne ukrepe za dokončanje projekta in časovnico njihovega izvajanja. Sofinanciranje Unije ima ključni učinek vzvoda na sprejemanje odločitev na nacionalni in regionalni ravni za izvajanje ukrepov. Zato je pomembno opredeliti preostale ukrepe, ki so potrebni za celovito dokončanje projekta, da bo v skladu z ustreznimi načrti in veljavnimi stopnjami sofinanciranja mogoče čim bolje izkoristiti sredstva Unije poleg razpoložljivih finančnih sredstev na nacionalni in regionalni ravni. V skladu z Uredbo (EU) 2021/1153 so vsi odseki projekta upravičeni do financiranja Unije (do največ 55 % za bazni predor in 50 % za dostopovne proge). Preostali ukrepi morajo izkazovati visoko stopnjo vključenosti v načrtovanje in izvajanje ukrepov ter biti skladni z merili za dodelitev iz člena 14 Uredbe (EU) 2021/1153. Finančna sredstva bi bilo zato treba v celoti optimizirati z največjimi prizadevanji vseh sodelujočih.

(13) Sporazum med vlado Francoske republike in vlado Italijanske republike o izgradnji in upravljanju nove železniške proge Lyon–Torino ([6]) ter dodatni protokol določata potrjene stroške čezmejnega baznega predora in, po odštetju prispevka Unije in dela, ki se financira s cestninami, ključ za porazdelitev stroškov v višini 57,9 % Italiji in 42,1 % Franciji. Morebitni dodatni stroški bodo enakomerno porazdeljeni med Italijo in Francijo. Dodatni protokol predvideva tudi možnost denarne revalorizacije in razvoja stroškov proizvodnih dejavnikov del.

([5]) *Journal Officiel de la République Française* št. 197 z dne 25. avgusta 2013.
([6]) *Journal Officiel de la République Française* št. 206 z dne 16. septembra 2014.

(14) Francosko-italijanska družba Tunnel Euralpin Lyon Turin je kot dvonacionalni subjekt odgovorna za upravljanje in gradnjo čezmejnega odseka projekta. Za izgradnjo dovoznih poti so odgovorni nacionalni upravljavci infrastrukture Francije oziroma Italije.

(15) Za spremljanje napredka pri izvajanju projekta bi morali Francija in Italija Komisiji zagotavljati redna poročila o tej zadevi za odseke, ki se nahajajo na njunih ozemljih, in sporočiti kakršne koli nastale zamude.

(16) V skladu s členom 6(1) Uredbe (EU) 2024/1679 morajo države članice do 31. decembra 2030 sprejeti ustrezne ukrepe za razvoj jedrnega omrežja. Vendar za to obveznost veljajo pogoji iz člena 8(5) navedene uredbe, ki poudarja, da je izvajanje projektov skupnega interesa odvisno od dejavnikov, kot so njihova stopnja zrelosti, skladnost s pravnimi postopki Unije in nacionalnimi pravnimi postopki ter razpoložljivost finančnih sredstev, brez poseganja v finančne obveznosti države članice ali Unije.

(17) Časovnica izvajanja ne bi smela posegati v izpolnjevanje zahtev, ki jih določata mednarodno pravo in pravo Unije, vključno z določbami za varstvo okolja in zdravja ljudi. Ta časovnica bi morala državam članicam omogočiti načrtovanje in popolno optimizacijo razpoložljivosti finančnih sredstev brez poseganja v finančne obveznosti države članice ali Unije. V nobenem primeru ne bi smela ogroziti standardov Unije in države članice za varstvo okolja in sodelovanje javnosti.

(18) Brez poseganja v člen 54(3) Uredbe (EU) 2024/1679 je primerno začeti pregled tega sklepa do konca leta 2026, da se natančno upošteva stanje načrtovanja in izvedbe ukrepov iz člena 2.

(19) Francija in Italija sta odobrili ukrepe, določene v tem sklepu.

(20) Ukrepi iz tega sklepa so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega s členom 61(1) Uredbe (EU) 2024/1679 –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Predmet urejanja

Ta sklep določa ukrepe in časovnico za izvajanje čezmejnega železniškega projekta in z njim povezanih dostopovnih prog, ki povezujejo urbani vozlišči Lyon in Torino (v nadaljnjem besedilu: projekt), ter s tem povezane določbe o upravljanju.

Člen 2

Ukrepi

Francija in Italija zagotovita izvajanje naslednjih ukrepov v skladu s časovnico iz člena 3:

(a) čezmejni odsek predora skupaj s povezovalnima postajama Saint-Jean-de-Maurienne in Susa;

(b) dostopovne proge na italijanskem ozemlju, kar vključuje:

(i) nadgradnjo obstoječe konvencionalne proge na odseku Bussoleno–Avigliana:

— sklop 1: izvedba novih tehnoloških naprav za upravljanje prometa na odseku Bussoleno–Avigliana;

— sklop 2: odstranitev dveh nivojskih prehodov v kraju Borgone Susa;

— sklop 3: izvedba tehničnih specifikacij za interoperabilnost za osebe z zmanjšano mobilnostjo na postajah Sant'Ambrogio, Borgone in Bruzolo;

— sklop 4: izgradnja dveh prednostnih tirov s 750 m dolgimi moduli, enega v Condovu in enega v Bruzolu;

— sklop 5: prilagoditev sistema oskrbe z električno energijo proge z izgradnjo dveh novih razdelilnih transformatorskih postaj, ene v Avigliani in ene v Borgonu;

— sklop 6: rušenje 281 drogov primarnega električnega voda napetosti 66 kV;

— sklop 7: akustično blaženje;

— sklop 8: popolna zamenjavo trenutnega električnega vlečnega voda standarda Rete Ferroviaria Italiana med postajama Bussoleno in Avigliana zvodom preseka 540 mm^2 ter dodajanje ojačevalnega voda preseka 230 mm^2, kar je potrebno za pravilno delovanje proge v skladu z načrtovanim prihodnjim železniškim prometom;

(ii) izgradnjo novega odseka Avigliana–Orbassano;

(iii) preureditev ranžirne postaje Orbassano, vključno z južnim križiščem;

(iv) povezljivost znotraj torinskega železniškega urbanega vozlišča:

— dokončanje torinske železniške obvoznice na odseku Porta Susa–Stura;

— nadgradnja proge za visoke hitrosti med postajama Porta Susa in Porta Nuova, novo 4,5-kilometrsko neodvisno dvotirno progo ter izgradnja več novih postaj v torinskem železniškem omrežju;

— pospešitev proge Torino–Genova;

— infrastrukturna in tehnološka nadgradnja torinskega železniškega urbanega vozlišča in povezanih prog ter obnova obstoječih ali vstavitev novih centraliziranih sistemov za upravljanje kroženja;

— nova železniška obvoznica od Orbassana do Settimo Torineseja – faza 1b „Gronda Merci";

(c) dostopovne proge na francoskem ozemlju, kar vključuje:

(i) nadgradnjo obstoječe konvencionalne proge Ambérieu–Saint-Jean-de-Maurienne;

(ii) povezljivost znotraj lyonske aglomeracije – lyonsko železniško obvoznico med Saint-Pierre-de-Chandieujem in Dagneuxem;

(iii) izgradnjo nove proge med Lyonom in Saint-Jean-de-Mauriennom:

— mešana železniška proga za potniški in tovorni promet med Grenayjem in Avressieuxem;

— nova železniška proga za tovorni promet med Avressieuxem in Montmélianom;

— nova železniška proga za tovorni promet med Montmélianom in Saint-Jean-de-Mauriennom.

Člen 3

Časovnica

1. Časovnica za ukrepe iz člena 2, točka (a), je naslednja:

(a) v letu 2025: začetek mehaniziranega izkopa prvega francoskega dela baznega predora (operativno gradbišče 7) – Francija;

(b) do konca leta 2026/začetka leta 2027: začetek mehaniziranega izkopa drugih delov baznega predora (operativna gradbišča 3, 4, 5 in 6) – Francija in Italija;

(c) do leta 2028: zaključek gradbenih del na vhodu – Saint-Martin-de-la-Porte (operativno gradbišče 8) – Francija;

(d) do leta 2027: predlog za oddajo naročila za železniške in neželezniške naprave (operativno gradbišče 12) – Francija in Italija;

(e) do leta 2028: začetek izkopa povezovalnega predora po tradicionalni metodi v Bussolenu (operativno gradbišče 1) – Italija;

(f) do leta 2029: začetek gradbenih del na mednarodni postaji Susa (operativno gradbišče 2) – Italija;

(g) do leta 2030: zaključek gradbenih del na multimodalnem vozlišču na mednarodni postaji Saint-Jean-de-Maurienne (operativno gradbišče 9) – Francija;

(h) do leta 2031: dokončanje izkopa baznega predora na francoski in italijanski strani (operativna gradbišča 3, 4, 5, 6, 7 in 8) – Francija in Italija;

(i) do leta 2031: dokončanje mednarodne postaje Saint-Jean-de-Maurienne s povezano pomožno infrastrukturo; začetek namestitve opreme na mednarodni postaji Susa (operativni gradbišči 9 in 2) – Francija in Italija;

(j) do 31. decembra 2032: dokončanje železniške infrastrukture za mešani promet v skladu s parametri TEN-T iz Uredbe (EU) 2024/1679 – Francija in Italija;

(k) do leta 2033: operativna namestitev ERTMS stopnje 2 – Francija in Italija.

2. Časovnica za ukrepe iz člena 2, točka (b), je naslednja:

(a) nadgradnja obstoječe konvencionalne proge na odseku Bussoleno–Avigliana: zaključek del v obdobju 2026–2032;

(b) izgradnja nove proge Avigliana–Orbassano:

(i) izvedba okoljske presoje in pridobitev dovoljenj v obdobju 2024–2025;

(ii) začetek del do leta 2026;

(iii) zaključek del do leta 2033;

(c) preureditev ranžirne postaje Orbassano, vključno s južnim križiščem, prva faza, torinska stran, do leta 2026;

(d) povezljivost znotraj torinskega železniškega urbanega vozlišča:

(i) odsek Porta Susa–Stura: izvedenih 98 % del (dokončanje se pričakuje do leta 2025);

(ii) odsek Porta Susa–Porta Nuova: dokončanje do leta 2028;

(iii) proga Torino–Genova: do leta 2027 (prva faza):

— dokončanje tehnološke prilagoditve sistemov podsistema CCS na odseku Trofarello–Alessandria z namestitvijo sistema ACCM-SCCM v podfazah;

— dokončanje sistema ACC na postaji Villafranca;

— dokončanje novega sistema ACC na postaji Asti.

3. Časovnica za ukrepe iz člena 2, točka (c), je naslednja:

(a) nadgradnja obstoječe konvencionalne proge Ambérieu–Saint-Jean-de-Maurienne:

(i) predhodne študije, vključno s socialno-ekonomsko analizo, do sredine leta 2025;

(ii) začetek del na prvih operacijah do leta 2027;

(iii) projektne študije do konca leta 2028;

(iv) upravni postopki za pridobitev zemljišč do konca leta 2028;

(v) okoljska presoja do konca leta 2028;

(vi) končne študije do konca leta 2029;

(vii) zaključek del do leta 2033:

— sprememba dostopa do platforme Aiton;

— izboljšanje zmogljivosti v Aix-les-Bainsu;

— izboljšanje zmogljivosti v Chambéryju;

— izgradnja nadvoza v Montmélianu;

— zavarovanje Bourgetskega jezera;

— zavarovanje nivojskih prehodov;

— ojačanje nepremičnih naprav za električno vleko;

(b) povezljivost znotraj aglomeracije Lyon – lyonska železniška obvoznica med Saint-Pierre-de-Chandieujem in Dagneuxem:

(i) podrobne projektne študije do konca leta 2027;

(ii) okoljska presoja;

(iii) končne študije;

(iv) pridobitev zemljišč v skladu s študijo in načrtom gradnje;

(v) dela;

(c) izgradnja novih prog med Lyonom in Saint-Jean-de-Mauriennom v skladu s parametri velikega gabarita („grand gabarit“) kot glavnim scenarijem, obravnavanim v tej fazi:

(i) podrobne projektne študije o naslednjih operacijah, vključno s socialno-ekonomsko analizo in študijami v zvezi z raziskovalnimi deli do sredine leta 2028 (francoski dostopi do železniškega predora Lyon–Torino – podrobne predhodne študije o projektu):

— mešana proga med Grenayjem in Avressieuxem;

— izboljšave na postaji Ambérieu;

— nova železniška proga za tovorni promet med Avressieuxem in Montmélianom, vključno z enotirnim tovornim predorom pod chartereuškim masivom, za katero bodo vzporedno z izgradnjo raziskovalnih objektov izvedene podrobne projektne študije;

— podvojitev povezave na postaji Montmélian;

— nova železniška proga za tovorni promet med Montmélianom in Saint-Jean-de-Mauriennom, vključno z enotirnima tovornima predoroma pod belledonnskim in glandonskim masivom, za katero bodo vzporedno z izgradnjo raziskovalnih objektov izvedene podrobne projektne študije;

(ii) okoljska presoja;

(iii) izgradnja raziskovalnih objektov;

(iv) končne študije;

(v) pridobitev zemljišč v skladu s študijo in načrtom gradnje;

(vi) dela.

Člen 4

Upravljanje

Evropski koordinator za evropski prometni koridor Sredozemlje in predstavnik Komisije sta povabljena, da kot opazovalca sodelujeta na sestankih upravnega odbora družbe Tunnel Euralpin Lyon Turin ter na sestankih medvladne komisije Lyon–Torino (CIG).

Člen 5

Poročanje

Francija in Italija Komisiji in evropskemu koordinatorju za evropski prometni koridor Sredozemlje vsaj enkrat letno poročata o napredku pri izvajanju ukrepov iz člena 2 ter sporočita kakršne koli nastale zamude, pri čemer navedeta razloge za zamudo in sprejete popravne ukrepe. Francija in Italija lahko v ta namen po potrebi uporabita vsebino letnih poročil o stanju, ki se predložijo v okviru sporazumov o dodelitvi nepovratnih sredstev Instrumenta za povezovanje Evrope.

Člen 6

Pregled

Komisija začne pregled ukrepov in časovnega razporeda iz členov 2 in 3 do konca leta 2026.

Člen 7

Naslovniki

Ta sklep je naslovljen na Francosko republiko in Italijansko republiko.

V Bruslju, 30. julija 2025

Za Komisijo
Apostolos TZITZIKOSTAS
član Komisije