Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2025/1715

1.8.2025

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2025/1715

av den 30 juli 2025

om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 vad gäller genomförandet av det gränsöverskridande projektet Lyon–Turin i den europeiska transportkorridoren Medelhavet

[delgivet med nr C(2025) 5111]

(Endast de italienska och franska texterna är giltiga)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 ([1]), i synnerhet artikel 55.2, och

av följande skäl:

(1) Precis som betonas i arbetsplanerna för Medelhavskorridoren spelar det gränsöverskridande projektet Lyon–Turin (*projektet*) en avgörande roll för att säkerställa en fungerande korridor med en driftskompatibel och effektiv förbindelse över Alperna, mellan Frankrike och Italien, för gods- och persontransporter på järnväg.

(2) Att fasa ut fossila bränslen i transportsektorn genom att skapa förutsättningar för en ambitiös trafikomställning av långväga gods- och persontransporter till energieffektiva transportsätt är ett centralt politiskt mål för unionen och ligger i linje med unionens mål att bekämpa klimatförändringarna.

(3) I samband med detta är främjande av järnvägstransporter av gods och passagerare en tydlig prioritering i unionens transportpolitik, såsom anges i strategin för hållbar och smart mobilitet ([2]), och det är också en långvarig prioritering i utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet.

(4) När järnvägen mellan Lyon och Turin är färdig kommer den europeiska transportkorridoren Medelhavet och dess transalpinska gränsöverskridande sträcka att vara utrustad med modern, säker och energieffektiv infrastruktur för järnvägstransport och bidra till trafikomställningen.

(5) Den gränsöverskridande förbindelsen mellan Lyon och Turin förtecknas som en i förväg identifierad gränsöverskridande förbindelselänk i den europeiska transportkorridoren Medelhavet som är berättigad till unionsfinansiering inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa i del III i bilagan till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1153 ([3]).

(6) Projektet regleras och planeras inom den överenskomna politiska, rättsliga och finansiella ramen genom tre bilaterala avtal mellan Frankrike och Italien och ett tilläggsprotokoll ([4]). Ytterligare ett bilateralt avtal om gränsöverskridande överföring av material för uppförandet av projektet undertecknades den 4 augusti 2023.

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

([2]) Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden*, COM(2020) 789 final.

([3]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1153 av den 7 juli 2021 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014 (EUT L 249, 14.7.2021, s. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/2024-07-18.

([4]) *Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese* (avtal mellan Republiken Italiens regering och Republiken Frankrikes regering) av den 30 januari 2012, ratificerat av Frankrike genom lag nr 2013-1089 av den 2 december 2013 och av Italien genom lag nr 71/2014.
Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione (avtal mellan Republiken Italiens regering och Republiken Frankrikes regering om påbörjande av det avslutande arbetet på den gränsöverskridande sträckan av den nya järnvägslinjen mellan Turin och Lyon) av den 24 februari 2015. *Protocollo addizionale, con Allegato* (tilläggsprotokoll med bilaga) av den 8 mars 2016. *Regolamento dei contratti* (kontraktsbestämmelser) av den 7 juni 2016. Samtliga har ratificerats av Frankrike genom lag 2017-116 av den 1 februari 2017 och av Italien genom lag 1/2017.

(7) I arbetsplanen för Medelhavskorridoren understryks behovet av att säkerställa att projektet slutförs i sin helhet, vilket inbegriper den gränsöverskridande bastunneln samt anslutningslinjerna mellan de i förväg identifierade urbana knutpunkterna Lyon och Turin.

(8) Alla delar av projektet är nödvändiga för en korrekt fungerande europeisk transportkorridor för Medelhavet. De kommer att planeras i enlighet med de standarder som anges i artikel 16 och 18 i förordning (EU) 2024/1679.

(9) Projektet är en komplex gränsöverskridande långsiktig investering som involverar Frankrike och Italien och grannregionerna Auvergne Rhône Alpes och Piemonte i respektive land. Det gynnar också andra medlemsstater, som förlitar sig på en modern förbindelse mellan Frankrike och Italien över Alperna.

(10) Projektet omfattar anläggning av ny infrastruktur och förbättring av den befintliga. I syfte att stödja ett samordnat och snabbt genomförande av projektet är det nödvändigt att anta bestämmelser med en beskrivning av åtgärder och en tidsplan för deras genomförande. Projektet är ett långsiktigt åtagande som kräver planering av investeringar över flera budgetcykler på både nationell nivå och unionsnivå. Det kommer att bidra till uppnående av de gränsöverskridande målen i arbetsplanen för den europeiska transportkorridoren Medelhavet, inbegripet anläggning av anslutningslinjer som kommer att säkerställa transitering av 24 miljoner ton gods och 1,5 miljoner passagerare om året.

(11) Frankrike och Italien har redan genomfört betydande åtgärder såsom studier och infrastrukturarbeten. Dessa åtgärder omfattar den pågående anläggningen av bastunneln i båda länderna (med början den 31 oktober 2024), där 38,6 km av gångar har grävts ut (varav14,7 km av bastunneln), planering av anslutningslinjer på det italienska territoriet, planering av moderniseringen av den konventionella järnvägslinjen Ambérieu–Saint-Jean-de-Maurienne med början 2027 med en särskild budget på 700 miljoner euro samt den pågående moderniseringen av den konventionella järnvägslinjen mellan Bussoleno och Avigliana. När det gäller de nya franska järnvägslinjerna godkändes en detaljerad järnvägsanpassning genom ett dekret av den 13 augusti 2013 ([5]), i vilket arbetena förklarades vara av allmänt intresse. APD-studierna (*avant-projet détaillé*), som samfinansieras av kommissionen, Frankrike och de franska regionala myndigheterna, kommer att inledas under 2025.

(12) En tydlig identifiering av de åtgärder som krävs för att slutföra projektet och tidsplanen för genomförandet av dessa är också viktig för att kunna planera och fullt ut optimera tillgången till europeisk, nationell och regional finansiering. Unionens samfinansiering har en viktig hävstångseffekt på det nationella och regionala beslutsfattandet för att genomföra åtgärderna. Det är därför viktigt att identifiera vilka åtgärder som fortfarande krävs för att projektet ska kunna slutföras, så att unionens resurser kan utnyttjas maximalt, i linje med respektive planering och tillämpliga samfinansieringssatser, tillsammans med tillgängliga ekonomiska medel på nationell och regional nivå. Enligt förordning (EU) 2021/1153 är alla delar av projektet berättigade till unionsfinansiering (upp till maximalt 55 % för bastunneln och 50 % för anslutningslinjerna). Återstående åtgärder måste för sin planering och sitt genomförande påvisa en hög integreringsgrad och vara i linje med tilldelningskriterierna i artikel 14 i förordning (EU) 2021/1153. De ekonomiska resurserna bör därför optimeras fullt ut med största möjliga insats av alla berörda parter.

(13) I avtalet mellan Republiken Frankrikes regering och Republiken Italiens regering om uppförande och drift av en ny järnvägslinje mellan Lyon och Turin ([6]) och tilläggsprotokollet anges den certifierade kostnaden för den gränsöverskridande bastunneln och, efter avdrag för unionens bidrag och den del som finansieras genom vägtullar, kostnadsfördelningsnyckeln på 57,9 % för Italien och 42,1 % för Frankrike. Eventuella ytterligare kostnader kommer att fördelas lika mellan Italien och Frankrike. I tilläggsprotokollet föreskrivs också en möjlighet till monetär revalvering och utveckling av kostnaderna för arbetenas produktionsfaktorer.

([5]) *Journal Officiel de la République Française* nr 197, 25.8.2013.
([6]) *Journal Officiel de la République Française* nr 206, 16.9.2014..

(14) Det fransk-italienska företaget Tunnel Euralpin Lyon Turin är en binationell enhet som ansvarar för förvaltning och anläggning av den gränsöverskridande delen av projektet. De nationella infrastrukturförvaltarna i Frankrike respektive Italien ansvarar för anläggningen av tillfartslederna.

(15) Med avseende på övervakning av hur genomförandet av projektet fortskrider bör Frankrike och Italien lämna regelbundna rapporter till kommissionen om detta, avseende de sträckor som är belägna inom deras respektive territorier, och meddela eventuella förseningar.

(16) Enligt artikel 6.1 i förordning (EU) 2024/1679 måste medlemsstaterna vidta lämpliga åtgärder för att utveckla stomnätet senast den 31 december 2030. Denna skyldighet omfattas dock av de villkor som anges i artikel 8.5 i den förordningen, där det betonas att genomförandet av projekt av gemensamt intresse är beroende av faktorer som projektens mognadsgrad, förenlighet med rättsliga förfaranden på nationell nivå och på unionsnivå samt tillgängliga ekonomiska resurser, utan att det påverkar en medlemsstats eller unionens ekonomiska åtaganden.

(17) Tidsplanen för genomförandet bör inte påverka uppfyllandet av de krav som fastställs i internationell rätt och unionsrätten, däribland bestämmelser om skydd av miljön och människors hälsa. Tidsplanen bör ge medlemsstaterna möjlighet att planera och fullt ut optimera tillgången till finansiering, utan att det påverkar en medlemsstats eller unionens ekonomiska åtaganden. Den bör under inga omständigheter äventyra unionens eller medlemsstaternas standarder för miljöskydd och allmänhetens deltagande.

(18) Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 54.3 i förordning (EU) 2024/1679 är det lämpligt att inleda översynen av detta beslut senast i slutet av 2026 för att korrekt återspegla läget i fråga om planering och anläggning av de åtgärder som förtecknas i artikel 2.

(19) Frankrike och Italien har godkänt de åtgärder som föreskrivs i detta beslut.

(20) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 61.1 i förordning (EU) 2024/1679.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Innehåll

I detta beslut fastställs åtgärder och tidsplan för genomförandet av det gränsöverskridande järnvägsprojektet och tillhörande anslutningslinjer som förbinder de urbana knutpunkterna Lyon och Turin (*projektet*) samt tillhörande bestämmelser om ledning.

Artikel 2

Åtgärder

Frankrike och Italien ska se till att följande åtgärder genomförs i enlighet med den tidsplan som anges i artikel 3:

(a) Det gränsöverskridande avsnittet av tunneln tillsammans med anslutningsstationerna Saint Jean de Maurienne och Susa.

(b) Anslutningslinjer på italienskt territorium, bestående av följande:

(i) Uppgradering av den befintliga konventionella linjen på sträckan Bussoleno–Avigliana.

— Del 1: Genomförande av nya tekniska installationer för trafikledning på sträckan Bussoleno–Avigliana.

— Del 2: Eliminering av två plankorsningar vid Borgone Susa.

— Del 3: Genomförande av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet för personer med nedsatt rörlighet på stationerna Sant'Ambrogio, Borgone och Bruzolo.

— Del 4: Anläggning av två prioriterade spår med 750 m långa moduler – en i Condove och en i Bruzolo.

— Del 5: Anpassning av linjens strömförsörjningssystem genom uppförande av två nya elektriska transformatorstationer – en i Avigliana och en i Borgone.

— Del 6: Rivning av 281 ledningsstolpar i den primära elledningen (66 kV).

— Del 7: Ljuddämpning.

— Del 8: Omfattar fullständig ersättning av den nuvarande elektriska kontaktledningen, Rete Ferroviaria Italianas standardledning, mellan stationerna Bussoleno och Avigliana med en ledning med ett tvärsnitt på 540 mm^2 samt tillägg av en förstärkningsmatarledning på 230 mm^2, vilket är nödvändigt för korrekt drift av linjen i enlighet med framtida planerad tågtrafik.

ii) Anläggning av den nya linjen på sträckan Avigliana–Orbassano.

iii) Omläggning av rangerbangården i Orbassano, inklusive södra korsningen.

iv) Förbindelser inom Turins urbana knutpunkt:

— Slutförande av järnvägsförbifarten i Turin, sträckan Porta Susa–Stura.

— Uppgradering av höghastighetslinjen mellan Porta Susa och Porta Nuova, en ny 4,5 km lång oberoende dubbelspårig linje, och anläggning av ett antal nya stopp i Turins järnvägsnät.

— Ökning av hastigheten på linjen Turin–Genua.

— Uppgradering av infrastruktur och teknik på den urbana knutpunkten i Turin och tillhörande linjer samt renovering av de centraliserade trafikledningssystemen eller införande av nya centraliserade trafikledningssystem.

— Ny järnvägsförbifart från Orbassano till Settimo Torinese – fas 1b, "Gronda Merci".

(c) Anslutningslinjer på franskt territorium, bestående av följande:

i) Uppgradering av den befintliga konventionella linjen Ambérieu–Saint-Jean-de-Maurienne.

ii) Anslutningsmöjligheter inom tätorten Lyon – Lyons järnvägsförbifart mellan Saint-Pierre-de-Chandieu och Dagneux.

iii) Anläggning av den nya linjen mellan Lyon och Saint-Jean-de-Maurienne:

— Järnvägslinje för både person- och godstrafik mellan Grenay och Avressieux.

— Ny järnvägslinje för godstrafik mellan Avressieux och Montmélian.

— Ny järnvägslinje för godstrafik mellan Montmélian och Saint-Jean-de-Maurienne.

Artikel 3

Tidsplan

1. Tidsplanen för de åtgärder som avses i artikel 2 a ska vara följande:

(a) Under 2025: Påbörjande av mekanisk schaktning av den första franska delen av bastunneln (byggplats 7) – Frankrike.

(b) Senast i slutet av 2026/början av 2027: Påbörjande av mekanisk schaktning av bastunnelns övriga delar (byggplatser 3-4-5-6) – Frankrike och Italien.

(c) Senast 2028: Slutförande av anläggningsarbeten vid ingångssträckan – Saint Martin La Porte (byggplats 8) – Frankrike.

(d) Senast 2027: Förslag till tilldelning av kontrakt för järnvägsanläggningar och andra anläggningar (byggplats 12) – Frankrike och Italien.

(e) Senast 2028: Påbörjande av schaktning av sammanlänkningstunneln med traditionell metod i Bussoleno (byggplats 1) – Italien.

(f) Senast 2029: Påbörjande av anläggningsarbeten vid den internationella stationen Susa (byggplats 2) – Italien.

(g) Senast 2030: Slutförande av anläggningsarbeten vid den multimodala knutpunkten vid den internationella stationen Saint-Jean-de-Maurienne (byggplats 9) – Frankrike.

(h) Senast 2031: Slutförande av schaktning av bastunneln på den franska och den italienska sidan (byggplatser 3-4-5-6-7-8) – Frankrike och Italien.

(i) Senast 2031: Slutförande av den internationella stationen Saint-Jean-de Maurienne med tillhörande kringliggande infrastruktur. Påbörjande av uppförandet av utrustning till den internationella stationen Susa (byggplatser 9 och 2) – Frankrike och Italien.

(j) Senast den 31 december 2032: Slutförande av järnvägsinfrastrukturen för blandad trafik, i enlighet med de parametrar för det transeuropeiska transportnätet som fastställs i förordning (EU) nr 1679/2024 – Frankrike och Italien.

(k) Senast 2033: Driftsinstallation av ERTMS, nivå 2 – Frankrike och Italien.

2. Tidsplanen för de åtgärder som avses i artikel 2 b ska vara följande:

(a) Uppgradering av den befintliga konventionella förbindelsen på sträckan Bussoleno–Avigliana: slutförande av arbetet mellan 2026 och 2032.

(b) Anläggning av den nya linjen Avigliana–Orbassano:

(i) miljöbedömningar och erhållande av tillstånd mellan 2024 och 2025.

(ii) Påbörjande av arbetet senast 2026.

(iii) Slutförande av arbetet senast 2033.

(c) Omläggning av rangerbangården i Orbassano, inklusive södra korsningen, första fasen, Turinsidan, senast 2026.

(d) Förbindelser inom Turins urbana knutpunkt:

i) Sträckan Porta Susa–Stura: Slutförd till 98 % (förväntas slutföras senast 2025).

ii) Sträckan Porta Susa–Porta Nuova: Slutförande senast 2028.

iii) Linjen Turin–Genua: Senast 2027 (första fasen):

— Slutförande av den tekniska anpassningen av systemen i delsystemet för trafikstyrning på sträckan Trofarello–Alessandria med uppförande av ACCM-SCCM i delfaser.

— Färdigställande av ACC-utrustning på stationen i Villafranca.

— Färdigställande av ny ACC-utrustning i Asti.

3. Tidsplanen för de åtgärder som avses i artikel 2 c ska vara följande:

(a) Uppgradering av den befintliga konventionella linjen Ambérieu–Saint-Jean-de-Maurienne.

i) Förberedande studier, inklusive en socioekonomisk analys senast i mitten av 2025.

ii) Inledande av arbetet med den första verksamheten senast 2027.

iii) Konstruktionsstudier före utgången av 2028.

iv) Administrativa förfaranden för markförvärv före utgången av 2028.

v) Miljöbedömning före utgången av 2028.

vi) Avslutande studier före utgången av 2029.

vii) Slutförande av arbetet senast 2033:

— Ändring av åtkomsten till perrongen i Aiton.

— Kapacitetsförbättringar i Aix-les-Bains.

— Kapacitetsförbättringar i Chambéry.

— Planskillnad i Montmélian.

— Säkring av Lac du Bourget.

— Säkring av plankorsningar.

— Förstärkning av fasta installationer för elektrisk drift.

(b) Anslutningsmöjligheter inom tätorten Lyon – Lyons järnvägsförbifart mellan Saint-Pierre-de-Chandieu och Dagneux.

i) Detaljerade konstruktionsstudier före utgången av 2027.

ii) Miljöbedömning.

iii) Avslutande studier.

iv) Markförvärv i enlighet med planen för undersökning och anläggning.

v) Arbeten.

(c) Anläggning av de nya linjerna mellan Lyon och Saint-Jean-de-Maurienne i linje med parametrarna för ”grand gabarit” som det huvudsakliga scenario som undersöks i detta skede:

i) Detaljerade konstruktionsstudier av följande verksamheter, inklusive en socioekonomisk analys och studier i samband med förundersökningsarbeten senast i mitten av 2028 (franska anslutningar till Lyon–Turin-järnvägstunneln – detaljerade studier – APD):

— Blandad linje mellan Grenay och Avressieux.

— Förbättringar av stationen i Ambérieu.

— Ny järnvägslinje för godstrafik mellan Avressieux och Montmélian, inklusive en enkelspårig godstunnel under Chartreusemassivet, för vilken detaljerade konstruktionsstudier kommer att genomföras parallellt med uppförandet av förundersökningsstrukturerna.

— Fördubbling av anslutningen vid stationen i Montmélian.

— Ny järnvägslinje för godstrafik mellan Montmélian och Saint-Jean-de-Maurienne, inklusive en enkelspårig godstunnel under bergsmassiven Belledonne och Glandon, för vilken detaljerade konstruktionsstudier kommer att genomföras parallellt med uppförandet av förundersöknings-strukturerna.

ii) Miljöbedömning.

iii) Uppförande av förundersökningsstrukturer.

iv) Avslutande studier.

v) Markförvärv i enlighet med planen för undersökning och anläggning.

vi) Arbeten.

Artikel 4

Ledning

Den europeiska samordnaren för den europeiska transportkorridoren Medelhavet och en företrädare för kommissionen ska bjudas in att delta som observatörer i mötena i styrelsen för tunneln Euralpin Lyon Turin och i mötena i den mellanstatliga kommissionen Lyon–Turin (CIG).

Artikel 5

Rapportering

Frankrike och Italien ska minst en gång om året rapportera till kommissionen och den europeiska samordnaren för transportkorridoren Medelhavet om framstegen i genomförandet av de åtgärder som avses i artikel 2, och ska anmäla eventuella förseningar samt ange orsakerna till förseningen och vilka korrigerande åtgärder som har vidtagits. För detta ändamål får Frankrike och Italien, när så är lämpligt, använda innehållet i de årliga lägesrapporter som ska lämnas in enligt bidragsavtalen inom Fonden för ett sammanlänkat Europa.

Artikel 6

Översyn

Kommissionen ska före utgången av 2026 inleda en översyn av åtgärderna och av den tidsplan som avses i artiklarna 2 och 3.

Artikel 7

Adressater

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike och Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 30 juli 2025.

På kommissionens vägnar
Apostolos TZITZIKOSTAS
Ledamot av kommissionen