Az Európai Unió
Hivatalos Lapja

HU
L sorozat

2025/2198

2025.10.31.

A BIZOTTSÁG (EU) 2025/2198 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

(2025. október 30.)

a Lisszabon és Madrid közötti nagy sebességű vasúti összeköttetésnek az Atlanti európai közlekedési folyosón az (EU) 2024/1679 európai parlamenti és tanácsi rendelet alkalmazásában történő megvalósításáról

(az értesítés a C(2025) 7130. számú dokumentummal történt)

(Csak a spanyol és a portugál nyelvű szöveg hiteles)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2024. június 13-i (EU) 2024/1679 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 55. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

(1) A közlekedés dekarbonizációja az Európai Unió egyik kulcsfontosságú szakpolitikai célkitűzése, különösen a távolsági személyszállítás terén az energiahatékony közlekedési módokra való nagyszabású modális váltás feltételeinek megteremtésével. Fenntartható és intelligens mobilitási stratégiájában ([2]) a Bizottság kifejezetten azt a célt tűzi ki, hogy 2030-ig megkétszerezze a nagy sebességű vasúti forgalmat.

(2) Az (EU) 2024/1679 rendelet 6. cikke (1) bekezdésének és I. mellékletének megfelelően a Lisszabon és Madrid közötti nagy sebességű vasúti törzshálózati összeköttetést 2030 végéig meg kell valósítani.

(3) A Lisszabon–Madrid nagy sebességű vasúti összeköttetés megvalósításának befejezését követően a vasúttársaságok számára lehetővé kell tenni, hogy közvetlen járatokat kínáljanak a két főváros között körülbelül háromórás menetidővel. Az 1 435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolság bevezetése kulcsfontosságú előrelépés azon törekvés megvalósításában, hogy a Lisszabon–Madrid nagy sebességű vasúti összeköttetést teljes mértékben integrálják Spanyolország és Franciaország szélesebb körű nagy sebességű hálózatába. Ez erősíteni fogja a versenyképességet a távolsági utasforgalomban. Portugália, Spanyolország, és később Franciaország összekapcsolása révén a Lisszabon–Madrid nagy sebességű vasúti összeköttetés egyértelműen határokon átnyúló és uniós dimenzióval rendelkezik.

(4) A Lisszabon–Madrid nagy sebességű vasúti összeköttetés projektje az Atlanti európai közlekedési folyosó része. Az Atlanti folyosóra vonatkozó 5. munkaterv (2022. július) hangsúlyozza, hogy fel kell gyorsítani e nagy sebességű, határon átnyúló vasúti összeköttetés munkálatainak befejezését annak érdekében, hogy életképes alternatívát lehessen biztosítani a Lisszabon és Madrid közötti napi negyven légi járathoz képest.

(5) A Lisszabon–Madrid nagy sebességű vasúti összeköttetés összetett, határokon átnyúló projekt, amelyben Portugália és Spanyolország is részt vesz, és amely új infrastrukturális szakaszok építését teszi szükségessé. Az összeköttetés valamennyi infrastrukturális eleme alapvető fontosságú a közvetlen nagy sebességű járatok megfelelő, körülbelül háromórás menetidejének biztosításához. Közéjük tartozik a Tejo folyó harmadik hídja Lisszabonban, valamint a Lisszabon–Évora, az Évora–Caia, a Caia–Badajoz, a Badajoz–Talayuela és a Talayuela–Madrid nagy sebességű vasútvonalszakaszok.

(6) Ezért elengedhetetlen a Spanyolország és Portugália közötti megfelelő koordináció. A projekt koordinált és időben történő végrehajtásának elősegítése érdekében olyan rendelkezéseket kell elfogadni, amelyek tartalmazzák a szükséges intézkedések leírását, valamint azok végrehajtásának ütemtervét.

(7) Fontos továbbá egyértelműen meghatározni a Lisszabon–Madrid nagy sebességű vasúti összeköttetés befejezéséhez szükséges intézkedéseket és a megvalósítás ütemtervét, továbbá megtervezni és teljeskörűen optimalizálni az uniós, nemzeti és regionális finanszírozás, valamint a magánfinanszírozás rendelkezésre állását. Az uniós társfinanszírozás jelentős ösztönző hatással lehet az intézkedések végrehajtásával kapcsolatos nemzeti és regionális döntéshozatalra.

([1]) HL L, 2024/1679, 2024.6.28., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.
([2]) A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása, COM(2020) 789 final.

(8) Portugália és Spanyolország már végrehajtott olyan jelentős intézkedéseket – mint például tanulmányok készíttetése és infrastrukturális munkálatok –, amelyek hozzájárultak a Lisszabon–Madrid nagy sebességű vasúti összeköttetés megvalósításához. Ezek többségét az Unió különböző programok (Kohéziós Alap, Európai Regionális és Fejlesztési Alap, Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz, Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz) keretében társfinanszírozta. A tevékenységeket az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében kötött több támogatási megállapodás (2014-ES-TM-0518-W, 2014PT-TM-0627-M, 2015ES-TM-0181-S, 2015ES-TM-0173-S, 2016PT-TM-0059-M, 2016ES-TM-0271-S, 2019-ES-TM-0252-S, 2020PT-TM-0047-S, 101079551–21-PT-TG) alapján hajtották és hajtják végre.

(9) Az (EU) 2024/1679 rendelet 6. cikkének (1) bekezdése értelmében, ugyanazon rendelet 8. cikke (5) bekezdésének sérelme nélkül a tagállamoknak meg kell hozniuk a megfelelő intézkedéseket a törzshálózat 2030. december 31-ig történő kiépítése érdekében. Ezenfelül a 8. cikk (5) bekezdése előírja, hogy a közös érdekű projektek végrehajtása attól függ, hogy a projektek milyen kiforrottsági szintet értek el, hogy mennyire felelnek meg az uniós és a nemzeti jogi eljárásoknak, valamint hogy rendelkezésre állnak-e a megfelelő pénzügyi források, a tagállamok vagy az Unió pénzügyi kötelezettségvállalásának sérelme nélkül.

(10) Spanyolország és Portugália minden erőfeszítést megtett annak érdekében, hogy betartsa a törzshálózatra vonatkozó 2030-as határidőt, amit az Évora–Merida és Merida–Plasencia vasútvonalszakaszokon tett jelentős előrelépések is alátámasztanak. Spanyolország továbbá elkötelezett aziránt, hogy minden erőfeszítést megtegyen a Talayuela és Madrid közötti új nagy sebességű vasútvonalszakasz 2030-ig történő befejezése érdekében. Portugáliának azonban olyan műszaki és pénzügyi korlátokkal kell szembenéznie, amelyek miatt a Lisszabon és Madrid közötti nagy sebességű vasúti összeköttetés kiépítése nem fog befejeződni 2030 vége előtt. A munkálatokat 2034 vége előtt teljeskörűen le kell zárni.

(11) Tekintettel az új Évora–Elvas nagy sebességű vasútvonal 2026 közepére tervezett üzembe helyezésére, valamint arra a célkitűzésre, hogy a nagy sebességű összeköttetés a teljes szakaszon 2034 végéig elkészüljön, biztosítani kell, hogy legkésőbb 2030-ra létrejöjjön egy köztes fázis, amelynek keretében Lisszabon és Madrid között a nagy sebességű közvetlen vonatjáratok megfelelő, körülbelül ötórás menetidővel közlekednek.

(12) mivel a háromórás menetidő 2034-ig történő eléréséhez szükséges szakaszok megépítésére vonatkozó tanulmányok eredményei csak 2027 végére állnak majd rendelkezésre, az e szakaszok megépítésének ütemtervéről és kapcsolódó mérföldköveiről, beleértve az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszernek (ERTMS) az egyes szakaszokon történő kiépítését és engedélyezését, egy későbbi szakaszban kell megállapodni.

(13) A projekt határon átnyúló vonatkozásai célzott irányítási struktúrák létrehozását tették szükségessé. Az „Alta Velocidad(e) España Portugal" európai gazdasági egyesülés (AVEP EEIG) 2001. január 26-án jött létre. Vállalati célja a Spanyolország–Portugália vasúti összeköttetések körébe tartozó minden olyan feladat ellátása, amellyel a spanyol vagy a portugál kormány vagy ezek pályahálózat-működtető társaságai, az Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), illetve az Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) megbízzák.

(14) A végrehajtás előrehaladásának nyomon követése érdekében mindkét érintett tagállamnak rendszeres jelentéseket kell benyújtania a Bizottság számára az ügyről, a saját területükön található szakaszokról, beleértve a nemzeti költségvetési tervekben tett pénzügyi kötelezettségvállalásokat is, és értesíteniük kell a Bizottságot bármely jelentős késedelemről.

(15) Az Atlanti európai közlekedési folyosó mentén húzódó Évora–Mérida határon átnyúló vasúti összeköttetésről szóló, 2018. április 24-i C(2018) 2356 bizottsági végrehajtási határozat az e határozat hatálya alá tartozó vasútvonal egyik szakaszára vonatkozik. Ezért a C(2018) 2356 bizottsági végrehajtási határozatot hatályon kívül kell helyezni. Az említett korábbi határozat alkalmazásában még nem megvalósított intézkedéseket belefoglalták ebbe a határozatba.

(16) Az ebben a határozatban szereplő végrehajtási ütemterv nem érintheti a nemzetközi és uniós jogban meghatározott követelmények – beleértve a környezet és az emberi egészség védelmére irányuló rendelkezések – teljesítését. Ez az ütemterv lehetővé kell, hogy tegye az összes fél számára a finanszírozás elérhetőségének tervezését és teljeskörű optimalizálását a tagállamok vagy az Unió pénzügyi kötelezettségvállalásának sérelme nélkül. Semmilyen körülmények között nem érintheti a környezetvédelemre és a nyilvánosság részvételére vonatkozó magas szintű uniós előírásokat.

(17) Portugália és Spanyolország jóváhagyta az ebben a határozatban szereplő intézkedéseket.

(18) Az ebben a határozatban előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2024/1679 rendelet 61. cikkében említett bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Tárgy

Ez a határozat megállapítja a Lisszabon–Madrid nagy sebességű vasúti összeköttetésre vonatkozó projekt végrehajtásának prioritásait, intézkedéseit és ütemtervét, valamint a kapcsolódó irányítási rendelkezéseket.

2. cikk

Intézkedések és ütemterv

(1) Portugália és Spanyolország biztosítja a következő intézkedések végrehajtását annak érdekében, hogy legkésőbb 2030 végéig lehetővé tegye a Lisszabon és Madrid közötti, körülbelül ötórás menetidejű nagy sebességű közvetlen vonatjáratok közlekedését, amelyek menetidejéből körülbelül három óra a Madridtól a határig terjedő szakasz, és két óra a határtól Lisszabonig terjedő szakasz:

a) a Poceirão és Bombel közötti hagyományos vasútvonalszakasz második vágányának építési munkálatai 2026 első felében kezdődnek, és ezt a szakaszt 2029 végéig üzembe kell helyezni;

b) az Évora és Caia közötti új nagy sebességű vonal építési munkálatait 2025 végéig be kell fejezni, és ezt a szakaszt 2026 közepéig üzembe kell helyezni;

c) a Plasencia–Talayuela nagy sebességű vasútvonalszakaszt 2028 végéig üzembe kell helyezni;

d) az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszert (ERTMS) Évora és Elvas között 2027 végéig ki kell építeni;

e) az ERTMS-t Badajoz és Plasencia között 2026 közepéig, Plasencia és Talayuela között pedig 2028 végéig ki kell építeni;

f) az ERTMS-t 2028 végéig összehangoltan ki kell építeni az Elvas és Badajoz közötti meglévő infrastruktúrán;

g) a Talayuela–Madrid nagy sebességű vasútvonalszakasz fokozatos kiépítésének és üzembe helyezésének – a Talayuela–Humanes hagyományos szakasz fokozatos villamosításával mint szükségszerű támogató intézkedéssel együtt – biztosítania kell, hogy a Madrid és a határ közötti menetidő – közbenső megállók nélkül – 2030 végére három óra alá csökkenhessen.

(2) Portugália és Spanyolország biztosítja a következő intézkedések időben történő végrehajtását annak érdekében, hogy legkésőbb 2034 végéig lehetővé tegye a Lisszabon és Madrid közötti, körülbelül háromórás menetidővel rendelkező nagy sebességű közvetlen vonatjáratok közlekedését, amelynek menetidejéből körülbelül két óra a Madridtól a határig terjedő szakasz, és egy óra a határtól Lisszabonig terjedő szakasz:

a) A Lisszabon–Évora új nagy sebességű – a Tejo folyón, Lisszabon területén kiépítendő új átkelőhelyet is magába foglaló – szakaszra vonatkozó, 2024 második felében kezdeményezett tanulmányokat 2027 végéig le kell zárni.

b) Az a) pontban említett tanulmányok eredményei alapján a következő szakaszok megépítése, valamint az ERTMS e szakaszokon történő kiépítése és engedélyezése olyan időpontban kezdődik, amely biztosítja azok 2034-re történő befejezését és üzembe helyezését:

   i. a Lisszabon–Évora új nagy sebességű vasútvonalszakasz, beleértve a harmadik Tejo-hidat Lisszabonban;

   ii. kettős vágány az Évora–Caia nagy sebességű vasútvonalszakaszon, az indokoltság megerősítésétől függően.

c) A Caia és Badajoz közötti nagy sebességű vasútvonalszakaszra vonatkozó tanulmányokat az AVEP EEIG rendeli meg. Ezeket 2025 második félévében kell elindítani és 2027 végéig le kell őket zárni.

d) A c) pontban említett tanulmányok eredményei alapján Spanyolországnak és Portugáliának 2027 végéig határoznia kell a következőkről:

i. a Caia és Badajoz közötti nagy sebességű vasútvonalszakasz kiépítésének lehetősége és adott esetben annak építési ütemterve, 2034-ig történő üzembe helyezéssel;

ii. valamint egy nemzetközi vasútállomás építésének lehetősége.

(3) Azon átfogó célkitűzés megvalósítása céljából, hogy a Lisszabon–Madrid nagy sebességű vasúti összeköttetést teljes mértékben integrálják Spanyolország és Franciaország szélesebb körű nagy sebességű hálózataiba, amelyek az 1 435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolsággal működnek, Portugália és Spanyolország az alábbi intézkedéseket hozza:

a) az (EU) 2024/1679 rendelet 17. cikkének megfelelően mindkét tagállam összehangolt tervet dolgoz ki az 1 435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságnak a Lisszabon és Madrid közötti nagy sebességű vasútvonalon történő bevezetésére vonatkozóan 2027 végéig

b) az a) pontban említett tervnek és az (EU) 2024/1679 rendeletnek megfelelően koordinálják és befejezik az említett nyomtávra való átállást Lisszabon és Madrid között.

(4) Az (1), (2) és (3) bekezdésben meghatározott valamennyi intézkedésnek tükröződnie kell Spanyolország és Portugália nemzeti beruházási terveiben.

3. cikk

Irányítás

(1) Portugália és Spanyolország képviselői az Atlanti európai közlekedési folyosó európai koordinátorának meghívására évente legalább egyszer megvitatják a 2. cikkben említett intézkedések megvalósítását az (EU) 2024/1679 rendelet 53. cikke (4) bekezdésének megfelelően létrehozott külön munkacsoportban.

(2) Az (1) bekezdésben említett munkacsoporton keresztül Portugália és Spanyolország megosztják egymással a 2. cikkben említett különböző vasútvonalszakaszok építési fázisaira és üzembe helyezésére vonatkozó terveiket, beleértve az ERTMS kiépítését is, és közösen elemzik ezeknek a szóban forgó infrastruktúrán nyújtott vasúti szállítási szolgáltatásokra gyakorolt hatását.

(3) Az Atlanti európai közlekedési folyosó európai koordinátora összehívhatja mindkét fél legmagasabb szintű kormányzati képviselőit, amennyiben olyan kockázat merül fel, amely akadályozhatja a 2. cikk (1), (2) és (3) bekezdésében meghatározott bármely intézkedés időben történő végrehajtását.

4. cikk

Jelentéstétel

Mind Portugália, mind Spanyolország legalább évente egyszer és a 3. cikk (1) bekezdésében említett ülések előtt jelentést nyújt be a Bizottságnak és az Atlanti európai közlekedési folyosó európai koordinátorának a saját intézkedéseiről.

Ezek a jelentések ismertetik a 2. cikkben említett intézkedések végrehajtása terén elért eredményeket, beleértve a nemzeti költségvetési tervekben tett pénzügyi kötelezettségvállalásokat is, és jelzik a felmerült jelentős késedelmeket, feltüntetve az okokat és a meghozott korrekciós intézkedéseket. Az érintett tagállamok erre a célra adott esetben az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz szerinti támogatási megállapodások keretében benyújtandó időszakos helyzetjelentések tartalmát is felhasználhatják.

5. cikk

Hatályon kívül helyezés

A C(2018) 2356 végrehajtási határozat hatályát veszti.

6. cikk

Címzettek

Ennek a határozatnak a Portugál Köztársaság és a Spanyol Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2025. október 30-án.

a Bizottság részéről
Apostolos TZITZIKOSTAS
a Bizottság tagja