Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
L sērija

2025/2198

31.10.2025.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS (ES) 2025/2198

(2025. gada 30. oktobris)

par Lisabonas–Madrides ātrgaitas dzelzceļa savienojuma izveidi Atlantijas okeāna Eiropas transporta koridorā, piemērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2024/1679

(izziņots ar dokumenta numuru C(2025) 7130)

(Autentisks ir tikai teksts spāņu un portugāļu valodā)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2024/1679 (2024. gada 13. jūnijs) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulas (ES) 2021/1153 un (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013 ([1]), jo īpaši tās 55. panta 1. punktu,

tā kā:

(1) Transporta dekarbonizācija, īpaši radot apstākļus tālsatiksmes pasažieru pārvadājumu vērienīgai modālajai pārvirzei uz energoefektīviem transporta veidiem, ir svarīgs Savienības politiskais mērķis. Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā ([2]) Komisija ir īpaši izvirzījusi mērķi ātrgaitas dzelzceļa satiksmes apjomu līdz 2030. gadam divkāršot.

(2) Saskaņā ar Regulas (ES) 2024/1679 6. panta 1. punktu un I pielikumu pamattīkla ātrgaitas dzelzceļa savienojums starp Lisabonu un Madridi jāpabeidz līdz 2030. gada beigām.

(3) Pēc Lisabonas–Madrides ātrgaitas dzelzceļa savienojuma pabeigšanas dzelzceļa operatoriem būtu vajadzīga iespēja nodrošināt aptuveni trīs stundu tiešo savienojumu starp abām galvaspilsētām. Lai īstenotu vērienīgo ieceri Lisabonas–Madrides ātrgaitas dzelzceļa savienojumu pilnībā integrēt plašākā Spānijas un Francijas ātrgaitas dzelzceļa tīklā, svarīgi nodrošināt atbilstību Eiropas standarta nominālajam sliežu ceļa platumam (1 435 mm). Tas stiprinās konkurētspēju pasažieru tālsatiksmes pārvadājumos. Lisabonas–Madrides ātrgaitas dzelzceļa līnijai, kas savieno Portugāli, Spāniju un tālāk arī Franciju, piemīt skaidrs pārrobežu un Savienības apmērs.

(4) Lisabonas–Madrides ātrgaitas dzelzceļa savienojuma projekts ir daļa no Atlantijas okeāna Eiropas transporta koridora attīstības ieceres. Atlantijas okeāna koridora piektajā darba plānā (2022. gada jūlijs) uzsvērts, cik svarīgi ir panākt šā ātrgaitas pārrobežu dzelzceļa savienojuma ātrāku pabeigšanu, kas ļaus nodrošināt dzīvotspējīgu alternatīvu aptuveni 40 avioreisiem, kas ik dienu abos virzienos tiek veikti starp Lisabonu un Madridi.

(5) Lisabonas–Madrides ātrgaitas dzelzceļa savienojums ir sarežģīts pārrobežu projekts, kurā iesaistītas Portugāle un Spānija un kura īstenošanai būs jāizbūvē jauni infrastruktūras posmi. Lai nodrošinātu ātrgaitas dzelzceļa tiešo savienojumu ar pietiekami īsu, aptuveni trīs stundu, brauciena laiku, būtiski ir visi savienojuma infrastruktūras komponenti. Minētie komponenti ietver trešo tiltu pār Težu upi Lisabonā, kā arī ātrgaitas dzelzceļa līniju posmus Lisabona–Evora, Evora–Kaja, Kaja–Badahosa, Badahosa–Talajvela un Talajvela–Madride.

(6) Tāpēc būtiska ir cieša koordinācija starp Spāniju un Portugāli. Lai atbalstītu koordinētu un savlaicīgu projekta īstenošanu, jāpieņem noteikumi, kuros aprakstītas vajadzīgās darbības un to īstenošanas grafiks.

(7) Svarīgi arī skaidri noteikt Lisabonas-Madrides ātrgaitas dzelzceļa savienojuma pabeigšanai nepieciešamās darbības un to īstenošanas grafiku, kā arī plānot un pilnībā optimizēt Savienības, valstu un reģionu līdzekļu un finansējuma, arī privātā finansējuma, pieejamību. Valstu un reģionu lēmumu pieņemšanas procesā, kas saistīts ar darbību īstenošanu, Savienības līdzfinansējumam var būt būtisks sviras efekts.

([1]) OV L, 2024/1679, 28.6.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.
([2]) Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija – Eiropas transporta virzība uz nākotni", COM(2020) 789 final.

(8) Portugāle un Spānija jau ir veikušas nozīmīgas darbības, arī pētījumus un infrastruktūras darbus, kas veicina Lisabonas–Madrides ātrgaitas dzelzceļa savienojuma izveidi. Lielāko daļu no tām dažādu programmu satvarā (Kohēzijas fonds, Eiropas Reģionālās attīstības fonds, Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments, Atveseļošanas un noturības mehānisms) ir līdzfinansējusi Savienība. Darbības ir veiktas un joprojām tiek veiktas saskaņā ar vairākiem dotāciju nolīgumiem Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta satvarā (2014-ES-TM-0518-W, 2014-PT-TM-0627-M, 2015-ES-TM-0181-S, 2015-ES-TM-0173-S, 2016-PT-TMC-0059-M, 2016-ES-TM-0271-S, 2019-ES-TM-0252-S, 2020-PT-TMC-0047-S, 101079551-21-PT-TG).

(9) Saskaņā ar Regulas (ES) 2024/1679 6. panta 1. punktu, neskarot minētās regulas 8. panta 5. punktu, dalībvalstīm jāveic atbilstoši pamattīkla attīstīšanas pasākumi līdz 2030. gada 31. decembrim. Turklāt 8. panta 5. punktā ir noteikts, ka kopīgu interešu projektu īstenošana ir atkarīga no to gatavības pakāpes, atbilstības Savienības un valstu juridiskajām procedūrām un finanšu resursu pieejamības, neskarot dalībvalsts vai Savienības finansiālās saistības.

(10) Ievērojamais progress, kas panākts posmos Evora–Merida un Merida–Plasensija, liecina, ka Spānija un Portugāle ir darījušas visu iespējamo, lai iekļautos pamattīkla attīstīšanai noteiktajā termiņā (2030. gads). Spānija ir arī apņēmusies darīt visu iespējamo, lai līdz 2030. gadam pabeigtu jauno ātrgaitas dzelzceļa līnijas posmu Talajvela–Madride. Tomēr Portugāles tehnisko un finansiālo ierobežojumu dēļ ātrgaitas dzelzceļa savienojums starp Lisabonu un Madridi līdz 2030. gada beigām pabeigts netiks. Tas būtu pilnībā jāpabeidz līdz 2034. gada beigām.

(11) Ņemot vērā, ka jauno ātrgaitas dzelzceļa līnijas posmu Evora–Elvaša plānots nodot ekspluatācijā līdz 2026. gada vidum, kā arī mērķi visu ātrgaitas dzelzceļa savienojumu pabeigt līdz 2034. gada beigām, pārejas risinājums ātrgaitas dzelzceļa tiešajam savienojumam starp Lisabonu un Madridi ar pietiekami īsu, aptuveni piecu stundu, brauciena laiku, jānodrošina ne vēlāk kā līdz 2030. gadam.

(12) Pētījumu rezultāti par to posmu izbūvi, kas vajadzīgi, lai līdz 2034. gadam nodrošinātu savienojumu ar trīs stundu brauciena laiku, būs pieejami tikai 2027. gada beigās, tādēļ par šo posmu būvniecības grafiku un ar tiem saistītajiem starpposmiem, arī par Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (*ERTMS*) ieviešanu un atļaujas piešķiršanu katram no tiem, būs jāvienojas vēlāk.

(13) Projekta pārrobežu apmērs lika veidot īpašas pārvaldības struktūras. Eiropas ekonomisko interešu grupa *Alta Velocidad(e) España Portugal* (*AVEP EEIG*) tika izveidota 2001. gada 26. janvārī. Tās korporatīvais mērķis ietver tādus uzdevumus, kuri ietilpst Spānijas un Portugāles dzelzceļa savienojumu tvērumā un kurus tai uzticējusi Spānijas vai Portugāles valdība vai to attiecīgās infrastruktūras pārvaldības sabiedrības *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias* (*ADIF*) un *Infraestruturas de Portugal, S.A.* (*IP*).

(14) Īstenošanas gaitas uzraudzības nolūkā katrai attiecīgajai dalībvalstij būtu jāsniedz Komisijai regulāri ziņojumi par attiecīgajās teritorijās esošajiem posmiem, arī par valsts budžeta plānā uzņemtajām finansiālajām saistībām, kā arī jāpaziņo tai par būtiskiem kavējumiem.

(15) Komisijas 2018. gada 24. aprīļa Īstenošanas lēmums C(2018) 2356 par pārrobežu dzelzceļa savienojumu Atlantijas okeāna Eiropas transporta koridora posmā Evora–Merida attiecas uz šajā lēmumā ietvertu dzelzceļa līnijas posmu. Tādēļ nepieciešams to atcelt. Darbības, kas vēl nebija pabeigtas, piemērojot minēto iepriekšējo lēmumu, ir iekļautas šajā lēmumā.

(16) Šajā lēmumā noteiktajam īstenošanas grafikam nebūtu jāskar starptautiskajās un Savienības tiesībās paredzēto prasību izpilde, to skaitā noteikumi par vides un cilvēku veselības aizsardzību. Minētajā grafikā būtu jāparedz iespēja visām pusēm veikt plānošanu un pilnībā optimizēt finansējuma pieejamību, neskarot dalībvalstu vai Savienības finansiālās saistības. Tam nekādā gadījumā nebūtu jāpazemina Savienības augstie vides aizsardzības un sabiedriskās līdzdalības standarti.

(17) Portugāle un Spānija šajā lēmumā paredzētos pasākumus ir apstiprinājušas.

(18) Šajā lēmumā paredzētie pasākumi atbilst Regulas (ES) 2024/1679 61. pantā minētās komitejas atzinumam,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Priekšmets

Ar šo lēmumu nosaka Lisabonas–Madrides ātrgaitas dzelzceļa savienojuma projekta īstenošanas prioritātes, darbības un to īstenošanas grafiku, kā arī attiecīgos pārvaldības noteikumus.

2. pants

Darbības un īstenošanas grafiks

1. Lai, vēlākais, līdz 2030. gada beigām varētu izveidot ātrgaitas dzelzceļa tiešo savienojumu starp Lisabonu un Madridi ar aptuveni piecu stundu brauciena laiku (aptuveni trīs stundas no Madrides līdz robežai un divas stundas no robežas līdz Lisabonai), Portugāle un Spānija nodrošina šādu darbību īstenošanu:

a) otrā sliežu ceļa būvdarbus parastās dzelzceļa līnijas posmā Puseirauna–Bombela sāk 2026. gada pirmajā pusē, un šo posmu nodod ekspluatācijā līdz 2029. gada beigām;

b) jaunās ātrgaitas dzelzceļa līnijas būvdarbus posmā Evora-Kaja pabeidz līdz 2025. gada beigām, un šo posmu nodod ekspluatācijā līdz 2026. gada vidum;

c) ātrgaitas dzelzceļa līnijas posmu Plasensija–Talajvela nodod ekspluatācijā līdz 2028. gada beigām;

d) posmā Evora–Elvaša Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmu (*ERTMS*) ieviež līdz 2027. gada beigām;

e) posmā Badahosa–Plasensija *ERTMS* ieviež līdz 2026. gada vidum un posmā Plasensija–Talajvela – līdz 2028. gada beigām;

f) posmā Elvaša–Badahosa *ERTMS* saskaņoti ieviež esošajā infrastruktūrā līdz 2028. gada beigām;

g) īstenojot ātrgaitas dzelzceļa līnijas posma Talajvela–Madride pakāpenisku izbūvi un nodošanu ekspluatācijā, kā arī parastās līnijas posma Talajvela–Umanesa pakāpenisku elektrifikāciju, kas ir attīstībai nepieciešams pasākums, nodrošina, ka līdz 2030. gada beigām brauciens no Madrides līdz robežai (bez starppieturām) var būt īsāks par trim stundām.

2. Lai, vēlākais, līdz 2034. gada beigām ar ātrgaitas dzelzceļa pakalpojumiem varētu nodrošināt savienojumu starp Lisabonu un Madridi ar aptuveni trīs stundu brauciena laiku (aptuveni divas stundas no Madrides līdz robežai un viena stunda no robežas līdz Lisabonai), Portugāle un Spānija savlaicīgi īsteno šādas darbības:

a) 2024. gada otrajā pusē uzsāktos pētījumus par jauno ātrgaitas dzelzceļa līnijas posmu Lisabona–Evora, arī par jaunu Težu upes šķērsošanas vietu Lisabonā, pabeidz līdz 2027. gada beigām;

b) turpmāk minēto posmu izbūvi un *ERTMS* ieviešanu un apstiprināšanu katrā no tiem sāk dienā, kurā, pamatojoties uz a) apakšpunktā minēto pētījumu rezultātiem, iespējams nodrošināt to pabeigšanu un nodošanu ekspluatācijā līdz 2034. gadam:

   i) jaunais ātrgaitas dzelzceļa līnijas posms Lisabona–Evora, arī trešais tilts pār Težu upi Lisabonā;

   ii) divceļu līnija ātrgaitas dzelzceļa līnijas posmā Evora–Kaja, ja tiks apstiprināts tās pamatojums;

c) pētījumus par ātrgaitas dzelzceļa līnijas posmu Kaja–Badahosa pasūta *AVEP EEIG*. Tos sāk 2025. gada otrajā pusgadā un pabeidz līdz 2027. gada beigām;

d) pamatojoties uz c) apakšpunktā minēto pētījumu rezultātiem, līdz 2027. gada beigām Spānija un Portugāle pieņem lēmumu par:

i) iespēju izbūvēt ātrgaitas dzelzceļa līnijas posmu Kaja–Badahosa un attiecīgā gadījumā tā būvniecības grafiku, paredzot nodošanu ekspluatācijā līdz 2034. gadam;

ii) iespēju izbūvēt starptautisku dzelzceļa staciju.

3. Lai īstenotu vispārējo mērķi Lisabonas–Madrides ātrgaitas dzelzceļa savienojumu integrēt plašākos Spānijas un Francijas ātrgaitas dzelzceļa tīklos, kas darbojas uz Eiropas standarta nominālā platuma sliežu ceļiem (1 435 mm), Portugāle un Spānija veic šādas darbības:

a) saskaņā ar Regulas (ES) 2024/1679 17. pantu izstrādā katra savu koordinēto plānu, kā līdz 2027. gada beigām nodrošināt ātrgaitas dzelzceļa līnijas posma Lisabona–Madride atbilstību Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumam (1 435 mm);

b) posmā Lisabona–Madride koordinē un pabeidz sliežu ceļa platuma maiņu saskaņā ar a) apakšpunktā minēto plānu un atbilstīgi Regulai (ES) 2024/1679.

4. Visas 1., 2. un 3. punktā minētās darbības atspoguļo Spānijas un Portugāles valsts ieguldījumu plānos.

3. pants

Pārvaldība

1. Pēc Atlantijas okeāna Eiropas transporta koridora Eiropas koordinatora uzaicinājuma Portugāles un Spānijas pārstāvji īpašā darba grupā, kas izveidota saskaņā ar Regulas (ES) 2024/1679 53. panta 4. punktu, vismaz reizi gadā apspriež 2. pantā minēto darbību pabeigšanu.

2. Šā panta 1. punktā minētās darba grupas satvarā Portugāle un Spānija kopīgo plānus attiecībā uz dažādo 2. pantā minēto dzelzceļa līniju posmu būvniecības gaitu un nodošanu ekspluatācijā, arī *ERTMS* ieviešanu tajos, un kopīgi analizē to ietekmi uz dzelzceļa transporta pakalpojumu darbību attiecīgajā infrastruktūrā.

3. Ja pastāv risks, ka kāda no 2. panta 1., 2. un 3. punktā minētajām darbībām netiks laikus pabeigta, Atlantijas okeāna Eiropas transporta koridora Eiropas koordinators var sasaukt sanāksmes ar abu pušu augstākajiem valdības pārstāvjiem.

4. pants

Ziņošana

Portugāle un Spānija vismaz reizi gadā pirms 3. panta 1. punktā minētajām sanāksmēm iesniedz Komisijai un Atlantijas okeāna Eiropas transporta koridora Eiropas koordinatoram katra savu ziņojumu par savām attiecīgajām darbībām.

Šajos ziņojumos izklāsta 2. pantā minēto darbību īstenošanas progresu, arī attiecībā uz valsts budžeta plānā paredzētajām finansiālajām saistībām, un norāda visus būtiskos kavējumus, minot to iemeslus un veiktos korektīvos pasākumus. Šajā nolūkā minētās dalībvalstis attiecīgā gadījumā var izmantot saturu, kas ietverts periodiskajos ziņojumos par stāvokli, kuri iesniedzami saskaņā ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta dotācijas nolīgumiem.

5. pants

Atcelšana

Īstenošanas lēmums C(2018) 2356 tiek atcelts.

6. pants

Adresāti

Šis lēmums ir adresēts Portugāles Republikai un Spānijas Karalistei.

Briselē, 2025. gada 30. oktobrī

Komisijas vārdā –
Komisijas loceklis
Apostolos TZITZIKOSTAS