Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2025/2198

31.10.2025

IZVEDBENI SKLEP KOMISIJE (EU) 2025/2198

z dne 30. oktobra 2025

o vzpostavitvi visokohitrostne železniške povezave med Lizbono in Madridom v atlantskem evropskem prometnem koridorju v skladu z Uredbo (EU) 2024/1679 Evropskega parlamenta in Sveta

(notificirano pod dokumentarno številko C(2025) 7130)

(Besedilo v španskem in portugalskem 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(1) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Eden izmed ključnih političnih ciljev Unije je razogljičenje prometa, zlasti z oblikovanjem pogojev za ambiciozen prehod na energijsko učinkovite načine potniškega prometa na dolge razdalje. Komisija je v svoji strategiji za pametno in trajnostno mobilnost ([2]) izrecno določila cilj podvojitve prometa na železniških progah za visoke hitrosti do leta 2030.

(2) Visokohitrostna železniška povezava med Lizbono in Madridom kot del jedrnega omrežja mora biti v skladu s členom 6(1) Uredbe (EU) 2024/1679 in Prilogo I k navedeni uredbi vzpostavljena do konca leta 2030.

(3) Po vzpostavitvi visokohitrostne železniške povezave med Lizbono in Madridom bi morali imeti prevozniki v železniškem prometu možnost, da ponudijo direktne povezave med tema dvema glavnima mestoma, ki trajajo približno tri ure. Za popolno vključitev visokohitrostne železniške povezave med Lizbono in Madridom v širše visokohitrostno omrežje Španije in Francije je sprejetje evropske standardne nazivne tirne širine 1 435 mm ključnega pomena. To bo okrepilo konkurenčnost potniškega prometa na dolge razdalje. S povezovanjem Portugalske, Španije in Francije ima visokohitrostna železniška povezava med Lizbono in Madridom jasno čezmejno razsežnost in razsežnost Unije.

(4) Projekt visokohitrostne železniške povezave med Lizbono in Madridom je del atlantskega evropskega prometnega koridorja. V petem delovnem načrtu za atlantski koridor (iz julija 2022) je poudarjen pomen hitrejšega dokončanja te visokohitrostne čezmejne železniške povezave, da se zagotovi bolj trajnostna alternativa približno štiridesetim vsakodnevnim letom med Lizbono in Madridom v obe smeri.

(5) Visokohitrostna železniška povezava med Lizbono in Madridom je kompleksen čezmejni projekt, ki vključuje Portugalsko in Španijo ter zahteva gradnjo novih infrastrukturnih odsekov. Vse infrastrukturne komponente za povezavo so bistvene za zagotovitev ustreznega potovalnega časa na direktnih visokohitrostnih povezavah, ki znaša približno tri ure. Med njimi so tretji most čez reko Tajo v Lizboni ter odseki železniške proge za visoke hitrosti Lizbona–Évora, Évora–Caia, Caia–Badajoz, Badajoz–Talayuela in Talayuela–Madrid.

(6) Dobro usklajevanje med Španijo in Portugalsko je zato bistvenega pomena. Za podporo usklajenemu in pravočasnemu izvajanju projekta je treba sprejeti določbe, v katerih se opišejo potrebni ukrepi in časovnica njihovega izvajanja.

(7) Pomembno je tudi, da se jasno opredelijo ukrepi, potrebni za vzpostavitev visokohitrostne železniške povezave med Lizbono in Madridom, ter časovnica za njeno izvedbo, da se načrtujejo in v celoti optimizirajo razpoložljivost sredstev in financiranja na ravni Unije, nacionalni in regionalni ravni ter zasebnega financiranja. Sofinanciranje Unije bi lahko imelo velik učinek vzvoda na sprejemanje odločitev na nacionalni in regionalni ravni za izvajanje ukrepov.

([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).

(8) Portugalska in Španija sta že izvedli pomembne ukrepe, vključno s študijami in infrastrukturnimi deli, kar je prispevalo k vzpostavitvi visokohitrostne železniške povezave med Lizbono in Madridom. Večino jih je sofinancirala Unija iz različnih programov (Kohezijski sklad, Evropski sklad za regionalni razvoj, Instrument za povezovanje Evrope, mehanizem za okrevanje in odpornost). Dejavnosti so se izvajale in se še izvajajo na podlagi več sporazumov o dodelitvi nepovratnih sredstev v okviru Instrumenta za povezovanje Evrope (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) V skladu s členom 6(1) Uredbe (EU) 2024/1679 morajo države članice brez poseganja v člen 8(5) navedene uredbe sprejeti ustrezne ukrepe za razvoj jedrnega omrežja do 31. decembra 2030. Nadalje člen 8(5) določa, da je izvajanje projektov skupnega interesa odvisno od njihove stopnje zrelosti, skladnosti s pravom Unije in nacionalnimi pravnimi postopki ter razpoložljivosti finančnih sredstev, brez poseganja v finančne obveznosti države članice ali Unije.

(10) Španija in Portugalska sta si po najboljših močeh prizadevali, da bi upoštevali rok za vzpostavitev jedrnega omrežja do leta 2030, kot je razvidno iz znatnega napredka na odsekih Évora–Merida in Merida–Plasencia. Španija se tudi zavezuje, da si bo po najboljših močeh prizadevala za dokončanje novega odseka železniške proge za visoke hitrosti med Talayuelo in Madridom do leta 2030. Vendar zaradi tehničnih in finančnih omejitev, s katerimi se sooča Portugalska, visokohitrostna železniška povezava med Lizbono in Madridom ne bo dokončana pred koncem leta 2030. V celoti bi morala biti dokončana pred koncem leta 2034.

(11) Ob upoštevanju načrtovanega začetka obratovanja nove železniške proge za visoke hitrosti Évora–Elvas do sredine leta 2026 in cilja dokončanja celotne visokohitrostne povezave do konca leta 2034 je treba najpozneje do leta 2030 omogočiti vmesno fazo povezovanja Lizbone z Madridom z direktnimi visokohitrostnimi vlaki, ki bodo imeli ustrezen potovalni čas približno pet ur.

(12) Ker bodo rezultati študij za izgradnjo odsekov, potrebnih za dosego triurnega potovalnega časa do leta 2034, na voljo šele do konca leta 2027, se je treba o časovnem razporedu in s tem povezanih mejnikih za izgradnjo teh odsekov, vključno z uvedbo evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) in njegovim dovoljenjem na vsakem od njih, dogovoriti pozneje.

(13) Zaradi čezmejne razsežnosti projekta je potrebna vzpostavitev namenskih struktur upravljanja. Evropsko gospodarsko interesno združenje *Alta Velocidad(e) España Portugal (AVEP EEIG)* je bilo ustanovljeno 26. januarja 2001. Njegov poslovni namen je med drugim opravljanje vseh nalog na področju železniških povezav med Španijo in Portugalsko, ki mu jih zaupa španska ali portugalska vlada ali njuni družbi za upravljanje infrastrukture *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)* in *Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP)*.

(14) Za spremljanje napredka pri izvajanju bi morale zadevne države članice Komisiji redno poročati o tej zadevi v zvezi z odseki na svojem ozemlju, vključno s finančnimi obveznostmi, sprejetimi v načrtih nacionalni proračunov, in jo obveščati o morebitnih večjih zamudah.

(15) Izvedbeni sklep Komisije C(2018) 2356 z dne 24. aprila 2018 o čezmejni železniški povezavi Évora–Mérida ob atlantskem evropskem prometnem koridorju zadeva odsek proge, ki ga zajema ta sklep. Zato ga je treba razveljaviti. Ukrepi, ki še niso bili dokončani v skladu z navedenim prejšnjim sklepom, so vključeni v ta sklep.

(16) Časovnica izvajanja iz tega sklepa 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 vsem stranem omogočiti načrtovanje in popolno optimizacijo razpoložljivosti finančnih sredstev brez poseganja v finančne obveznosti države članice ali Unije. V nobenem primeru ne bi smela ogroziti visokih standardov Unije za varstvo okolja in sodelovanje javnosti.

(17) Ukrepe iz tega sklepa sta odobrili Portugalska in Španija.

(18) Ukrepi iz tega sklepa so v skladu z mnenjem odbora iz člena 61 Uredbe (EU) 2024/1679 –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Predmet urejanja

Ta sklep določa prednostne naloge, ukrepe in njihovo časovnico za izvajanje projekta visokohitrostne železniške povezave med Lizbono in Madridom ter povezane določbe o upravljanju.

Člen 2

Ukrepi in časovnica

1. Portugalska in Španija zagotovita izvajanje naslednjih ukrepov, da se najpozneje do konca leta 2030 omogočijo direktne povezave z visokohitrostnimi vlaki med Lizbono in Madridom s potovalnim časom približno pet ur, od tega približno tri ure od Madrida do meje in potem še dve uri od meje do Lizbone:

(a) gradbena dela na drugem tiru na odseku konvencionalne železniške proge od Poceirão do Bombela se bodo začela v prvi polovici leta 2026, ta odsek proge pa bo začel obratovati do konca leta 2029;

(b) gradbena dela na novi železniški progi za visoke hitrosti med Évoro in Caio se bodo zaključila do konca leta 2025, ta odsek proge pa bo začel obratovati do sredine leta 2026;

(c) odsek železniške proge za visoke hitrosti Plasencia–Talayuela bo začel obratovati do konca leta 2028;

(d) evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) bo uveden med mestoma Évora in Elvas do konca leta 2027;

(e) ERTMS bo med mestoma Badajoz in Plasencia uveden do sredine leta 2026, med mestoma Plasencia in Talayuela pa do konca leta 2028;

(f) ERTMS bo na obstoječi infrastrukturi med mestoma Elvas in Badajoz usklajeno uveden do konca leta 2028;

(g) s postopno izgradnjo in začetkom obratovanja odseka železniške proge za visoke hitrosti Talayuela–Madrid, ki je povezan s postopno elektrifikacijo odseka konvencionalne železniške proge Talayuela–Humanes kot nujnim omogočitvenim ukrepom, se zagotovi, da bo potovalni čas od Madrida do meje brez vmesnih postankov do konca leta 2030 lahko krajši od treh ur.

2. Portugalska in Španija zagotovita pravočasno izvedbo naslednjih ukrepov, da se najpozneje do konca leta 2034 omogočijo direktne visokohitrostne povezave med Lizbono in Madridom s potovalnim časom približno tri ure, od tega približno dve uri od Madrida do meje in potem še eno uro od meje do Lizbone:

(a) Študije za nov odsek železniške proge za visoke hitrosti Lizbona–Évora, vključno z novim prečkanjem reke Tajo v Lizboni, ki so se začele v drugi polovici leta 2024, bodo zaključene do konca leta 2027.

(b) Na podlagi rezultatov študij iz točke (a) se gradnja naslednjih odsekov ter uvedba ERTMS in dovoljenje zanj na vsakem od njih začnejo na datum, ki zagotavlja, da bodo dokončani in začeli obratovati do leta 2034:

  (i) novi odsek proge za visoke hitrosti Lizbona–Évora, vključno s tretjim mostom čez reko Tajo v Lizboni;

  (ii) dvotirna proga na odseku proge za visoke hitrosti Évora–Caia, če bo potrjena njena utemeljitev.

(c) Študije za odsek proge za visoke hitrosti med mestoma Caia in Badajoz naroči AVEP EEIG. Začele se bodo v drugi polovici leta 2025 in zaključile do konca leta 2027.

(d) Španija in Portugalska na podlagi rezultatov študij iz točke (c) do konca leta 2027 sprejmeta odločitev o:

(i) možnosti izgradnje odseka proge za visoke hitrosti med mestoma Caia in Badajoz ter, če je primerno, časovnici gradnje z začetkom obratovanja do leta 2034;

(ii) ter o možnosti izgradnje mednarodne železniške postaje.

3. Da bi visokohitrostno železniško povezavo med Lizbono in Madridom vključili v širši visokohitrostni železniški omrežji Španije in Francije, ki obratujeta na evropski standardni nazivni tirni širini 1 435 mm, sprejmeta Portugalska in Španija naslednje ukrepe:

(a) vsaka pripravi usklajen načrt za uvedbo evropske standardne nazivne tirne širine 1 435 mm na progi za visoke hitrosti med Lizbono in Madridom do konca leta 2027 v skladu s členom 17 Uredbe (EU) 2024/1679;

(b) usklajujeta in dokončata migracijo tirne širine med Lizbono in Madridom v skladu z načrtom iz točke (a) in Uredbo (EU) 2024/1679.

4. Vsi ukrepi iz odstavkov 1, 2 in 3 se odražajo v nacionalnih naložbenih načrtih Španije in Portugalske.

Člen 3

Upravljanje

1. Predstavniki Portugalske in Španije vsaj enkrat letno razpravljajo o dokončanju ukrepov iz člena 2 v posebni delovni skupini, ustanovljeni v skladu s členom 53(4) Uredbe (EU) 2024/1679, na povabilo evropskega koordinatorja za atlantski evropski prometni koridor.

2. Portugalska in Španija v delovni skupini iz odstavka 1 delita svoje načrte v zvezi s fazami gradnje in začetkom obratovanja različnih odsekov proge iz člena 2, vključno z uvedbo ERTMS, ter skupaj analizirata njihov vpliv na opravljanje železniških prevoznih storitev na zadevni infrastrukturi.

3. Evropski koordinator za atlantski evropski prometni koridor lahko skliče srečanja z najvišjimi vladnimi predstavniki obeh pogodbenic v primeru tveganj, ki bi lahko ovirala pravočasno izvedbo katerega koli ukrepa iz odstavkov 1, 2 in 3 člena 2.

Člen 4

Poročanje

Portugalska in Španija Komisiji in evropskemu koordinatorju za atlantski evropski prometni koridor vsaj enkrat letno in pred sestanki iz člena 3(1) predložita poročilo o svojih ukrepih.

V teh poročilih je predstavljen napredek pri izvajanju ukrepov iz člena 2, vključno s finančnimi obveznostmi, sprejetimi v načrtih nacionalnih proračunov, navedene pa so tudi morebitne večje zamude z vzroki zanje in sprejetimi popravnimi ukrepi. Navedeni državi članici lahko v ta namen po potrebi uporabita vsebino rednih poročil o stanju, ki se predložijo v okviru sporazumov o dodelitvi nepovratnih sredstev Instrumenta za povezovanje Evrope.

Člen 5

Razveljavitev

Izvedbeni sklep C(2018) 2356 se razveljavi.

Člen 6

Naslovniki

Ta sklep je naslovljen na Portugalsko republiko in Kraljevino Španijo.

V Bruslju, 30. oktobra 2025

Za Komisijo
Apostolos TZITZIKOSTAS
član Komisije