Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2025/2198

31.10.2025

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2025/2198

av den 30 oktober 2025

om genomförandet av järnvägsförbindelsen för höghastighetståg mellan Lissabon och Madrid i den europeiska transportkorridoren Atlanten (Atlantic) genom tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679

[delgivet med nr C(2025) 7130]

(Endast de spanska och portugisiska 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]), särskilt artikel 55.1, och

av följande skäl:

(1) Att minska koldioxidutsläppen från transporter, i synnerhet genom att skapa förutsättningar för en ambitiös omställning av långväga persontrafik till energieffektiva transportsätt, är ett av Europeiska unionens viktigaste politiska mål. I sin strategi för smart och hållbar mobilitet ([2]) fastställer kommissionen specifikt målet att trafiken på höghastighetsjärnväg bör fördubblas före utgången av 2030.

(2) Stomnätet för järnvägsförbindelsen för höghastighetståg mellan Lissabon och Madrid ska ha färdigställts före utgången av 2030 i enlighet med artikel 6.1 i och bilaga I till förordning (EU) 2024/1679.

(3) Efter det att järnvägsförbindelsen för höghastighetståg mellan Lissabon och Madrid har färdigställts bör järnvägsoperatörerna kunna erbjuda direkttrafik mellan de båda huvudstäderna med en restid på cirka tre timmar. Med tanke på ambitionen att fullt ut integrera järnvägsförbindelsen för höghastighetståg mellan Lissabon och Madrid i Spaniens och Frankrikes bredare höghastighetsnät är antagande av den nominella spårvidden 1 435 mm enligt europeisk standard ett viktigt steg framåt. Detta kommer att stärka konkurrenskraften när det gäller långväga persontrafik. Genom att järnvägsförbindelsen för höghastighetståg mellan Lissabon och Madrid länkar samman Portugal, Spanien och Frankrike har den en tydlig gränsöverskridande dimension och unionsdimension.

(4) Projektet med järnvägsförbindelsen för höghastighetståg mellan Lissabon och Madrid ingår i den europeiska transportkorridoren Atlanten (Atlantic). I den femte arbetsplanen för Atlantkorridoren (juli 2022) betonas vikten av att påskynda färdigställandet av denna gränsöverskridande järnvägsförbindelse för höghastighetståg för att man ska kunna tillhandahålla ett hållbart alternativ till de cirka fyrtio dagliga flygningarna i båda riktningar mellan Lissabon och Madrid.

(5) Järnvägsförbindelsen för höghastighetståg mellan Lissabon och Madrid är ett komplext gränsöverskridande projekt som inbegriper Portugal och Spanien och som kräver att det byggs ny infrastruktur. Alla infrastrukturkomponenter i förbindelsen är viktiga för att man ska kunna säkerställa en lämplig restid för direkt höghastighetstrafik på cirka tre timmar. Det rör sig bland annat om den tredje bron över floden Tagus i Lissabon samt om höghastighetssträckorna ”Lissabon–Évora”, ”Évora–Caia”, ”Caia–Badajoz”, ”Badajoz–Talayuela” och ”Talayuela–Madrid”.

(6) God samordning mellan Spanien och Portugal är därför avgörande. För att stödja ett samordnat och snabbt genomförande av projektet är det nödvändigt att anta bestämmelser med en beskrivning av nödvändiga åtgärder och en tidsplan för deras genomförande.

(7) Det är också viktigt att tydligt identifiera de åtgärder som krävs för att färdigställa järnvägsförbindelsen för höghastighetståg mellan Lissabon och Madrid och fastställa tidsplanen för dess genomförande samt att planera och fullt ut optimera tillgången till finansiering på unionsnivå och nationell och regional nivå samt privat finansiering. Medfinansiering från unionens sida kan få en stor hävstångseffekt på det nationella och regionala beslutsfattandet för genomförande av åtgärderna.

([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.

(8) Portugal och Spanien har redan vidtagit betydande åtgärder, bland annat undersökningar och infrastrukturarbeten, som bidrar till uppförandet av järnvägsförbindelsen för höghastighetståg mellan Lissabon och Madrid. De flesta av dessa har medfinansierats av unionen inom ramen för olika program (Sammanhållningsfonden, Europeiska regionala utvecklingsfonden, Fonden för ett sammanlänkat Europa, faciliteten för återhämtning och resiliens). Verksamhet har genomförts, och genomförs för närvarande, inom ramen för flera bidragsöverenskommelser inom Fonden för ett sammanlänkat Europa (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) I enlighet med artikel 6.1 i förordning (EU) 2024/1679 måste medlemsstaterna, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8.5 i den förordningen, vidta åtgärder för att stomnätet ska vara fullbordat senast den 31 december 2030. I artikel 8.5 föreskrivs dessutom att genomförandet av projekt av gemensamt intresse grundar sig på projektens mognadsgrad, deras förenlighet med rättsliga förfaranden på nationell nivå och på unionsnivå samt tillgängliga ekonomiska resurser, utan att det påverkar en medlemsstats eller unionens ekonomiska åtaganden.

(10) Spanien och Portugal har gjort sitt yttersta för att stomnätet i enlighet med tidsfristen ska vara färdigställt 2030, vilket bekräftas av de betydande framsteg som gjorts i fråga om sträckorna Évora–Merida och Merida–Plasencia. Spanien är också fast beslutet att göra sitt yttersta för att färdigställa den nya sträckan för höghastighetståg mellan Talayuela och Madrid före utgången av 2030. På grund av de tekniska och ekonomiska begränsningar som Portugal står inför kommer järnvägsförbindelsen för höghastighetståg mellan Lissabon och Madrid emellertid inte att färdigställas före utgången av 2030. Den bör vara helt färdigställd före utgången av 2034.

(11) Eftersom idrifttagandet av den nya sträckan för höghastighetståg mellan Évora och Elvas planeras till mitten av 2026 och målet är att hela höghastighetsförbindelsen ska vara färdigställd före utgången av 2034 är det nödvändigt att senast 2030 säkerställa en mellanfas med en restid för direkttrafik med höghastighetståg på cirka fem timmar mellan Lissabon och Madrid.

(12) Eftersom resultaten av undersökningarna rörande anläggningen av de sträckor som är nödvändiga för att uppnå tre timmars restid senast 2034 kommer att finnas tillgängliga först i slutet av 2027, kommer tidsplanen och tillhörande milstolpar för anläggningen av dessa sträckor, inbegripet införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) och dess godkännande av var och en av dessa sträckor, att fastställas i ett senare skede.

(13) Projektets gränsöverskridande dimension förutsatte att särskilda ledningsstrukturer inrättades. Den europeiska ekonomiska intressegruppen ”Alta Velocidad(e) España Portugal” (AVEP EEIG) inrättades den 26 januari 2001. Dess verksamhet syftar bland annat till utförande av alla uppgifter inom ramen för järnvägsförbindelserna mellan Spanien och Portugal som den anförtrotts av den spanska eller portugisiska regeringen eller av deras respektive infrastrukturförvaltningsbolag Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) och Infraestruturas de Portugal, SA (IP).

(14) För att övervaka hur genomförandet fortskrider bör var och en av de berörda medlemsstaterna lämna regelbundna rapporter till kommissionen om detta, avseende de sträckor som är belägna inom deras respektive territorier, inbegripet om de finansiella åtaganden som gjorts i de nationella budgetplanerna, och meddela kommissionen eventuella betydande förseningar.

(15) Kommissionens genomförandebeslut C(2018) 2356 av den 24 april 2018 om den gränsöverskridande järnvägsförbindelsen Evora–Mérida längs Atlantkorridoren rör en sträcka som omfattas av det här beslutet. Det är därför nödvändigt att upphäva det beslutet. De åtgärder som ännu inte hade slutförts med tillämpning av det beslutet införlivas i detta beslut.

(16) Den tidsplan för genomförandet som fastställs genom detta beslut bör inte påverka uppfyllandet av de krav som fastställs i internationell rätt och unionsrätten, inbegripet bestämmelser om skydd av miljön och människors hälsa. Tidsplanen bör göra det möjligt för alla parter 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 höga standarder vad gäller miljöskydd och allmänhetens deltagande.

(17) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut har godkänts av Portugal och Spanien.

(18) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från den kommitté som avses i artikel 61 i förordning (EU) 2024/1679.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Innehåll

I detta beslut fastställs prioriteringarna, åtgärderna och tidsplanen för genomförandet av projektet för järnvägsförbindelsen för höghastighetståg mellan Lissabon och Madrid samt tillhörande bestämmelser om ledningsformer.

Artikel 2

Åtgärder och tidsplan

(1) Portugal och Spanien ska säkerställa genomförandet av följande åtgärder för att före utgången av 2030 möjliggöra direkttrafik för höghastighetståg mellan Lissabon och Madrid med en restid på cirka fem timmar – varav ungefär tre timmar från Madrid till gränsen och två timmar från gränsen till Lissabon:

a) Anläggningsarbetena på det andra spåret på den konventionella sträckan mellan Poceirão och Bombel ska inledas under första halvåret 2026 och sträckan ska tas i drift före utgången av 2029.

b) Anläggningsarbetena på den nya höghastighetslinjen mellan Évora och Caia ska vara slutförda före utgången av 2025 och denna sträcka ska tas i drift i mitten av 2026.

c) Höghastighetslinjen mellan Plasencia och Talayuela ska tas i drift före utgången av 2028.

d) Det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) ska införas mellan Évora och Elvas före utgången av 2027.

e) ERTMS ska införas mellan Badajoz och Plasencia i mitten av 2026 och mellan Plasencia och Talayuela före utgången av 2028.

f) ERTMS ska gemensamt införas på den befintliga infrastrukturen mellan Elvas och Badajoz före utgången av 2028.

g) Det gradvisa uppförandet och ibruktagandet av höghastighetssträckan mellan Talayuela och Madrid, integrerat med den gradvisa elektrifieringen av den konventionella sträckan Talayuela–Humanes som en nödvändig möjliggörande åtgärd, ska säkerställa att restiden mellan Madrid och gränsen – utan mellanliggande stopp – kan understiga tre timmar före utgången av 2030.

(2) Portugal och Spanien ska säkerställa genomförandet av följande åtgärder för att före utgången av 2034 möjliggöra direkttrafik för höghastighetståg mellan Lissabon och Madrid med en restid på cirka tre timmar – varav ungefär två timmar från Madrid till gränsen och cirka en timme från gränsen till Lissabon:

a) Undersökningen rörande den nya höghastighetssträckan mellan Lissabon och Évora, inbegripet en ny passage över floden Tagus i Lissabon som påbörjades under andra halvåret 2024, ska slutföras före utgången av 2027.

b) På grundval av resultaten av den undersökning som avses i led a ska anläggningen av följande sträckor och införandet av ERTMS samt dess godkännande av var och en av sträckorna inledas på ett datum som säkerställer att de kommer att färdigställas och tas i drift senast 2034:

   i) Höghastighetsträckan Lissabon–Évora, inbegripet den tredje bron över floden Tagus i Lissabon.

   ii) Dubbelspåret på höghastighetssträckan Évora–Caia, om det bekräftas att det är motiverat.

c) Undersökningarna avseende höghastighetssträckan mellan Caia och Badajoz ska beställas av AVEP EEIG. De ska inledas under andra halvåret 2025 och avslutas före utgången av 2027.

d) På grundval av resultaten av de undersökningar som avses i led c ska Spanien och Portugal före utgången av 2027 fatta ett beslut om

i) möjligheten att anlägga höghastighetssträckan mellan Caia och Badajoz och, om tillämpligt, tidsplanen för detta, med ett idrifttagande senast 2034,

ii) och om möjligheten att bygga en internationell järnvägsstation.

(3) Med tanke på det övergripande målet att integrera järnvägsförbindelsen för höghastighetståg mellan Lissabon och Madrid i Spaniens och Frankrikes bredare höghastighetsnät, som har den nominella spårvidden 1 435 mm enligt europeisk standard, ska Portugal och Spanien vidta följande åtgärder:

a) Vart och ett av länderna ska före utgången av 2027 utarbeta en samordnad plan för införande av den nominella spårvidden 1 435 mm enligt europeisk standard på höghastighetslinjen mellan Lissabon och Madrid, i enlighet med artikel 17 i förordning (EU) 2024/1679.

b) Länderna ska samordna och slutföra konverteringen av spårvidden mellan Lissabon och Madrid i enlighet med den plan som avses i led a och i överensstämmelse med förordning (EU) 2024/1679.

(4) Alla åtgärder som anges i punkterna 1, 2 och 3 ska återspeglas i Spaniens och Portugals nationella investeringsplaner.

Artikel 3

Ledning

(1) Slutförandet av de åtgärder som avses i artikel 2 ska minst en gång om året diskuteras av Portugals och Spaniens företrädare i en särskild arbetsgrupp som inrättas i enlighet med artikel 53.4 i förordning (EU) 2024/1679, på initiativ av den europeiska samordnaren för den europeiska transportkorridoren Atlanten (Atlantic).

(2) I den arbetsgrupp som avses i punkt 1 ska Portugal och Spanien lägga fram sina planer gällande anläggningsfaserna för och idrifttagandet av de olika sträckor som avses i artikel 2, inbegripet införandet av ERTMS, och gemensamt analysera deras inverkan på driften av järnvägstransporttjänsterna på infrastrukturen i fråga.

(3) Den europeiska samordnaren för den europeiska transportkorridoren Atlanten (Atlantic) får sammankalla möten med de högsta regeringsföreträdarna för båda parter i händelse av risker som skulle kunna hindra ett snabbt slutförande av någon av de åtgärder som anges i artikel 2.1, 2.2 och 2.3.

Artikel 4

Rapportering

Portugal och Spanien ska var för sig lägga fram en rapport om sina respektive åtgärder – minst en gång om året och före de möten som avses i artikel 3.1 – för kommissionen och den europeiska samordnaren för den europeiska transportkorridoren Atlanten (Atlantic).

De ska i rapporterna redogöra för framstegen i genomförandet av de åtgärder som avses i artikel 2, inbegripet de finansiella åtaganden som gjorts i de nationella budgetplanerna, och ange eventuella betydande förseningar, orsakerna till dessa samt vilka korrigerande åtgärder som vidtagits. För detta ändamål får medlemsstaterna, när så är lämpligt, använda innehållet i de årliga lägesrapporter som ska lämnas in enligt bidragsöverenskommelserna inom Fonden för ett sammanlänkat Europa.

Artikel 5

Upphävande

Genomförandebeslut C (2018) 2356 ska upphöra att gälla.

Artikel 6

Adressater

Detta beslut riktar sig till Republiken Portugal och Konungariket Spanien.

Utfärdat i Bryssel den 30 oktober 2025

På kommissionens vägnar
Apostolos TZITZIKOSTAS
Ledamot av kommissionen