



2025/1715

1.8.2025

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2025/1715

z dnia 30 lipca 2025 r.

ustanawiająca szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 w odniesieniu do realizacji projektu transgranicznego Lyon–Turyn w ramach śródziemnomorskiego europejskiego korytarza transportowego

(notyfikowana jako dokument nr C(2025) 5111)

(Jedynie teksty w języku francuskim i włoskim są autentyczne)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 55 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Jak podkreślono w planach prac dotyczących korytarza śródziemnomorskiego, projekt transgraniczny Lyon–Turyn („projekt”) odgrywa kluczową rolę w zapewnieniu funkcjonowania tego korytarza, stanowiąc interoperacyjne i skuteczne połączenie przez Alpy, między Francją a Włochami, w zakresie kolejowego transportu towarów i osób.
- (2) Dekarbonizacja transportu, która ma polegać na stworzeniu warunków dla ambitnego przesunięcia międzygałęziowego transportu dalekobieżnego towarów i osób na rzecz energooszczędnych rodzajów transportu, jest jednym z kluczowych celów polityki Unii i jest zgodna z unijnymi celami w zakresie przeciwdziałania zmianie klimatu.
- (3) W tym kontekście wspieranie kolejowego transportu towarów i osób stanowi wyraźny priorytet unijnej polityki transportowej, jak określono w strategii na rzecz inteligentnej i zrównoważonej mobilności ⁽²⁾, a także jest wieloletnim priorytetem w kontekście rozwoju sieci TEN-T.
- (4) Dzięki ukończeniu budowy linii kolejowej Lyon–Turyn śródziemnomorski europejski korytarz transportowy i jego transalpejski odcinek transgraniczny uzyskają nowoczesną, bezpieczną i energooszczędną infrastrukturę transportu kolejowego, co przyczyni się do przesunięcia międzygałęziowego.
- (5) Połączenie transgraniczne Lyon–Turyn wymieniono w części III załącznika do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 jako wstępnie zidentyfikowane połączenie transgraniczne w śródziemnomorskim europejskim korytarzu transportowym, które kwalifikuje się do finansowania unijnego w ramach instrumentu „Łącząc Europę” ⁽³⁾.
- (6) Regulacje dotyczące projektu i jego plan zostały określone w trzech umowach dwustronnych i jednym protokole dodatkowym między Francją a Włochami ⁽⁴⁾ w uzgodnionych ramach politycznych, prawnych i finansowych. W dniu 4 sierpnia 2023 r. podpisano kolejną umowę dwustronną w sprawie transgranicznego transferu materiałów na potrzeby budowy projektu.

⁽¹⁾ Dz.U. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>.

⁽²⁾ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”, COM(2020) 789 final.

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014 (Dz.U. L 249 z 14.7.2021, s. 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/2024-07-18>).

⁽⁴⁾ Umowa między rządem Republiki Włoskiej a rządem Republiki Francuskiej z dnia 30 stycznia 2012 r., ratyfikowana przez Francję ustawą nr 2013-1089 z dnia 2.12.2013 r. oraz przez Włochy ustawą nr 71/2014.

Umowa między rządem Republiki Włoskiej a rządem Republiki Francuskiej o rozpoczęciu robót końcowych na odcinku transgranicznym nowej linii kolejowej Turyn–Lyon z dnia 24.2.2015; Protokół dodatkowy wraz z załącznikiem z dnia 8.3.2016; Regulacje kontraktowe z dnia 7 czerwca 2016 r., wszystkie ratyfikowane przez Francję ustawą 2017-116 z dnia 1.2.2017 oraz przez Włochy ustawą 1/2017.

- (7) W planie prac dotyczącym korytarza śródziemnomorskiego podkreślono konieczność ukończenia projektu w całości, co obejmuje transgraniczny tunel bazowy oraz linie dostępowe między wstępnie określonymi węzłami miejskimi Lyon i Turyn.
- (8) Wszystkie odcinki projektu mają zasadnicze znaczenie dla dobrego funkcjonowania śródziemnomorskiego europejskiego korytarza transportowego. Zostaną one zaplanowane zgodnie z normami określonymi w art. 16 i 18 rozporządzenia (UE) 2024/1679.
- (9) Projekt stanowi skomplikowaną, długoterminową inwestycję transgraniczną obejmującą Francję, Włochy oraz sąsiadujące regiony Owernia-Rodan-Alpy i Piemont. Przyniesie również korzyści innym państwom członkowskim dzięki nowoczesnemu połączeniu przez Alpy między Francją a Włochami.
- (10) Projekt ten wiąże się z utworzeniem nowej i poprawą istniejącej infrastruktury. W celu wsparcia skoordynowanej i terminowej realizacji projektu należy przyjąć przepisy zawierające opis działań oraz harmonogram ich wdrożenia. Projekt jest długoterminowym zobowiązaniem wymagającym zaplanowania inwestycji w kilku cyklach budżetowych zarówno na szczeblu krajowym, jak i unijnym. Jego realizacja przyczyni się do osiągnięcia transgranicznych celów planu prac dotyczącego śródziemnomorskiego europejskiego korytarza transportowego, łącznie z budową linii dostępowych, które zapewnią tranzyt 24 mln ton towarów i 1,5 mln pasażerów rocznie.
- (11) Francja i Włochy przeprowadziły już szereg działań, takich jak prace studyjne i infrastrukturalne. Działania te obejmują trwającą budowę tunelu bazowego w obu krajach (według stanu na dzień 31 października 2024 r. wydrążono 38,6 km galerii, w tym 14,7 km tunelu bazowego), planowanie linii dostępowych na terytorium Włoch, planowanie modernizacji konwencjonalnej linii kolejowej Ambérieu–Saint-Jean-de-Maurienne od 2027 r. z wydzielonym budżetem w wysokości 700 mln EUR oraz trwającą modernizację konwencjonalnej linii kolejowej Bussoleno–Avigliana. Jeśli chodzi o nowe francuskie linie kolejowe, dekretem z dnia 13 sierpnia 2013 r. ⁽⁵⁾ uznano, że przedmiotowe prace leżą w interesie publicznym, i zatwierdzono szczegółową trajektorię linii. Badania APD (*avant-projet détaillé*), współfinansowane przez Komisję, Francję i francuskie władze regionalne, zostaną rozpoczęte w 2025 r.
- (12) Jasne określenie niezbędnych działań mających na celu ukończenie projektu oraz harmonogramu ich realizacji są ważne także z punktu widzenia planowania i pełnej optymalizacji dostępności funduszy unijnych, krajowych i regionalnych. Współfinansowanie unijne wywiera istotny efekt mnożnikowy na krajowy i regionalny proces decyzyjny dotyczący realizacji działań. W związku z tym należy określić pozostałe działania niezbędne do pełnej realizacji projektu, tak aby można było w maksymalnym stopniu wykorzystać zasoby unijne, zgodnie z odpowiednim planowaniem i obowiązującymi stopami współfinansowania, wraz z dostępnymi środkami finansowymi na poziomie krajowym i regionalnym. Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2021/1153 wszystkie odcinki projektu kwalifikują się do finansowania unijnego (na poziomie maksymalnie 55 % w przypadku tunelu bazowego i 50 % w przypadku linii dostępowych). Pozostałe działania muszą wykazywać wysoki stopień integracji, jeśli chodzi o ich planowanie i realizację, oraz muszą być zgodne z kryteriami wyboru określonymi w art. 14 rozporządzenia (UE) 2021/1153. Należy zatem w pełni zoptymalizować wykorzystanie zasobów finansowych przy maksymalnym wysiłku wszystkich zaangażowanych stron.
- (13) Umowa między rządem Republiki Francuskiej a rządem Republiki Włoskiej dotycząca budowy i eksploatacji nowej linii kolejowej Lyon–Turyn ⁽⁶⁾ oraz Protokół dodatkowy określają poświadczony koszt transgranicznego tunelu bazowego oraz, po odjęciu wkładu Unii i części finansowanej z opłat za przejazd, udział w podziale kosztów: 57,9 % w przypadku Włoch i 42,1 % w przypadku Francji. Wszelkie dodatkowe koszty zostaną równo rozdzielone między Włochy i Francję. Protokół dodatkowy przewiduje również możliwość przeszacowania wartości pieniężnej i zmiany kosztów czynników produkcji dla robót budowlanych.

⁽⁵⁾ *Journal Officiel de la République française* nr 197 z dnia 25 sierpnia 2013 r.

⁽⁶⁾ *Journal Officiel de la République Française* nr 206 z dnia 16 września 2014 r.

- (14) Za zarządzanie transgranicznym odcinkiem projektu i jego budowę odpowiedzialna jest francusko-włoska spółka Tunnel Euralpin Lyon Turin (jako podmiot dwunarodowy). Za budowę tras dojazdowych odpowiadają krajowi zarządcy infrastruktury odpowiednio we Francji i Włoszech.
- (15) W celu monitorowania postępów w realizacji projektu Francja i Włochy powinny przekazywać Komisji regularne sprawozdania dotyczące odcinków znajdujących się na ich terytoriach, a także powiadamiać ją o wszelkich odnotowanych opóźnieniach.
- (16) Zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2024/1679 państwa członkowskie mają wprowadzić odpowiednie środki w celu rozwoju sieci bazowej do dnia 31 grudnia 2030 r. Obowiązek ten podlega ponadto warunkom określonym w art. 8 ust. 5 rozporządzenia, w którym sprecyzowano, że realizacja projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania zależy od czynników takich jak: stopień przygotowania projektu, zgodność z unijnymi i krajowymi procedurami prawnymi oraz dostępność środków finansowych, bez określania zobowiązań finansowych danego państwa członkowskiego lub Unii.
- (17) Harmonogram realizacji powinien pozostawać bez uszczerbku dla spełnienia wymogów zawartych w prawie międzynarodowym i prawie Unii, w tym w przepisach o ochronie środowiska i zdrowia ludzkiego. Harmonogram ten powinien umożliwiać państwom członkowskim planowanie i pełną optymalizację dostępności finansowania, nie przesądzając o zobowiązaniach finansowych państwa członkowskiego lub Unii. W żadnym wypadku nie może on odbiegać od norm ochrony środowiska i udziału społeczeństwa przyjętych w Unii i państwie członkowskim.
- (18) Bez uszczerbku dla art. 54 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2024/1679 przed końcem 2026 r. należy rozpocząć przegląd niniejszej decyzji, aby dokładnie odzwierciedlić stan planowania i realizacji działań wymienionych w art. 2.
- (19) Francja i Włochy zatwierdziły środki przewidziane w niniejszej decyzji.
- (20) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu ustanowionego w art. 61 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2024/1679,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza decyzja określa działania i harmonogram w odniesieniu do realizacji transgranicznego projektu kolejowego i powiązanych z nim linii dostępowych łączących węzły miejskie Lyon i Turyn („projekt”), a także odnośne przepisy dotyczące zarządzania.

Artykuł 2

Działania

Francja i Włochy zapewniają realizację następujących działań zgodnie z harmonogramem określonym w art. 3:

- a) odcinek transgraniczny tunelu wraz ze stacjami łączącymi Saint-Jean-de-Maurienne i Susa;
- b) linie dostępowe na terytorium Włoch, w tym:
 - (i) modernizacja istniejącej linii konwencjonalnej – odcinek Bussoleno–Avigliana:
 - część 1: budowa nowych instalacji technologicznych do zarządzania ruchem na odcinku Bussoleno–Avigliana;
 - część 2: likwidacja dwóch przejazdów kolejowych w Borgone Susa;

- część 3: wdrożenie technicznych specyfikacji interoperacyjności dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej na stacjach Sant’Ambrogio, Borgone i Bruzolo;
 - część 4: budowa dwóch priorytetowych torów z modułami o długości 750 m, jednego w Condove i jednego w Bruzolo;
 - część 5: dostosowanie systemu zasilania sieci poprzez budowę dwóch nowych podstacji elektrycznych, jednej w Avigliana i jednej w Borgone;
 - część 6: rozbiórka 281 słupów trakcyjnych podstawowej linii elektrycznej 66 kV;
 - część 7: redukcja hałasu;
 - część 8: całkowita wymiana obecnej elektrycznej linii trakcyjnej (standardowej linii Rete Ferroviaria Italiana) między stacjami Bussoleno i Avigliana, która ma zyskać przekrój 540 mm², oraz dodanie wzmacniającej linii zasilającej o przekroju 230 mm², niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania linii zgodnie z planowanym przyszłym ruchem pociągów;
- (ii) budowa nowego odcinka linii Avigliana–Orbassano;
- (iii) przebudowa stacji rozrządowej w Orbassano wraz z węzłem południowym;
- (iv) łączalność w obrębie miejskiego węzła kolejowego Turyn:
- ukończenie obwodnicy kolejowej Turynu, odcinek Porta Susa–Stura;
 - modernizacja linii dużych prędkości między Porta Susa a Porta Nuova (nowa niezależna linia dwutorowa o długości 4,5 km) oraz budowa szeregu nowych przystanków w ramach systemu kolejowego Turynu;
 - przyspieszenie linii Turyn–Genua;
 - modernizacja infrastrukturalna i technologiczna miejskiego węzła kolejowego Turyn i powiązanych linii oraz odnowienie scentralizowanych systemów zarządzania ruchem lub wprowadzenie nowych scentralizowanych systemów zarządzania ruchem;
 - nowa obwodnica kolejowa od Orbassano do Settimo Torinese – etap 1b „Gronda Merci”;
- c) linie dostępne na terytorium Francji, w tym:
- (i) modernizacja istniejącej linii konwencjonalnej Ambérieu–Saint-Jean-de-Maurienne;
- (ii) łączalność w obrębie aglomeracji Lyonu – obwodnica kolejowa Lyonu między Saint-Pierre-de-Chandieu a Dagneux;
- (iii) budowa nowej linii między Lyonem a Saint-Jean-de-Maurienne:
- mieszana pasażersko-towarowa linia kolejowa między Grenay a Avressieux;
 - nowa towarowa linia kolejowa między Avressieux a Montmélian;
 - nowa towarowa linia kolejowa między Montmélian a Saint-Jean-de-Maurienne.

Artykuł 3

Harmonogram

1. Harmonogram realizacji działań, o których mowa w art. 2 lit. a), jest następujący:
 - a) w 2025 r.: rozpoczęcie zmechanizowanego wykopu pierwszej francuskiej części tunelu bazowego (teren prac 7) – Francja;
 - b) do końca 2026 r./na początku 2027 r.: rozpoczęcie zmechanizowanego wykopu pozostałych części tunelu bazowego (tereny prac 3-4-5-6) – Francja i Włochy;
 - c) do 2028 r.: zakończenie robót budowlanych na odcinku wejściowym – Saint-Martin-de-la-Porte (teren prac 8) – Francja;

- d) do 2027 r.: propozycja udzielenia zamówienia na instalacje kolejowe i inne instalacje (teren prac 12) – Francja i Włochy;
- e) do 2028 r.: rozpoczęcie drążenia metodą tradycyjną tunelu łączącego w Bussoleno (teren prac 1) – Włochy;
- f) do 2029 r.: rozpoczęcie robót budowlanych na stacji międzynarodowej Susa (teren prac 2) – Włochy;
- g) do 2030 r.: zakończenie robót budowlanych dla multimodalnego węzła wymiany na stacji międzynarodowej Saint-Jean-de-Maurienne (teren prac 9) – Francja;
- h) do 2031 r.: ukończenie drążenia tunelu bazowego po stronie francuskiej i po stronie włoskiej (tereny prac 3-4-5-6-7-8) – Francja i Włochy;
- i) do 2031 r.: ukończenie stacji międzynarodowej Saint-Jean-de-Maurienne wraz z powiązaną infrastrukturą pomocniczą; rozpoczęcie budowy urządzeń stacji międzynarodowej Susa (tereny prac 9 i 2) – Francja i Włochy;
- j) do dnia 31 grudnia 2032 r.: ukończenie infrastruktury kolejowej dla ruchu mieszanego, zgodnie z parametrami TEN-T określonymi w rozporządzeniu (UE) 2024/1679 – Francja i Włochy;
- k) do 2033 r.: wdrożenie operacyjne ERTMS poziom 2 – Francja i Włochy.

2. Harmonogram realizacji działań, o których mowa w art. 2 lit. b), jest następujący:

- a) modernizacja istniejącej linii konwencjonalnej – odcinek Bussoleno–Avigliana: zakończenie prac w latach 2026–2032;
- b) budowa nowej linii Avigliana–Orbassano:
 - (i) ocena oddziaływania na środowisko i uzyskanie pozwoleń w latach 2024–2025;
 - (ii) rozpoczęcie prac do 2026 r.;
 - (iii) zakończenie prac do 2033 r.;
- c) przebudowa stacji rozrządowej w Orbassano wraz z węzłem południowym, etap pierwszy, po stronie Turynu, do 2026 r.;
- d) łączalność w obrębie miejskiego węzła kolejowego Turyn:
 - (i) odcinek Porta Susa–Stura: zrealizowane na poziomie 98 % (spodziewane ukończenie do 2025 r.)
 - (ii) odcinek Porta Susa–Porta Nuova: ukończenie do 2028 r.;
 - (iii) linia Turyn–Genua: do 2027 r. (etap pierwszy):
 - ukończenie technologicznego dostosowania systemów podsystemu „Sterowanie” na odcinku Trofarello–Alessandria wraz z budową systemów ACCM-SCCM w ramach podetapów;
 - ukończenie ACC stacji Villafranca;
 - zakończenie nowego ACC Asti.

3. Harmonogram realizacji działań, o których mowa w art. 2 lit. c), jest następujący:

- a) modernizacja istniejącej linii konwencjonalnej Ambérieu–Saint-Jean-de-Maurienne:
 - (i) wstępne opracowania, w tym analiza społeczno-ekonomiczna do połowy 2025 r.;
 - (ii) rozpoczęcie prac nad pierwszymi operacjami do 2027 r.;
 - (iii) badania projektowe do końca 2028 r.;
 - (iv) procedury administracyjne dotyczące nabycia gruntów do końca 2028 r.;
 - (v) ocena oddziaływania na środowisko do końca 2028 r.;
 - (vi) badania końcowe do końca 2029 r.;
 - (vii) zakończenie robót do 2033 r.;
 - modyfikacja dostępu do platformy Aiton;
 - poprawa przepustowości w Aix-les-Bains;

- poprawa przepustowości w Chambéry;
 - separacja poziomów w Montmélian;
 - zabezpieczenia Lac du Bourget;
 - zabezpieczenia przejazdów kolejowych;
 - wzmocnienie stałych instalacji trakcji elektrycznej;
- b) łączalność w obrębie aglomeracji Lyonu – obwodnica kolejowa Lyonu między Saint-Pierre-de-Chandieu a Dagneux:
- (i) szczegółowe badania projektowe do końca 2027 r.;
 - (ii) ocena oddziaływania na środowisko;
 - (iii) badania końcowe;
 - (iv) nabycie gruntów zgodnie z harmonogramem badań i budowy;
 - (v) roboty budowlane;
- c) budowa nowych linii między Lyonem a Saint-Jean-de-Maurienne zgodnie z parametrami „grand gabarit” jako głównego scenariusza analizowanego na tym etapie:
- (i) szczegółowe badania projektowe dotyczące poniższych operacji, w tym analizy społeczno-ekonomiczne i badania dotyczące prac rozpoznawczych do połowy 2028 r. (dostęp po stronie francuskiej do tunelu kolejowego Lyon–Turyn – szczegółowe badania – APD):
 - linia mieszana między Grenay a Avressieux;
 - ulepszenia na stacji Ambérieu;
 - nowa towarowa linia kolejowa między Avressieux a Montmélian, w tym jednotorowy tunel towarowy pod masywem Chartreuse, dla którego wykonane zostaną szczegółowe badania projektowe równoległe z budową konstrukcji do prac rozpoznawczych;
 - podwojenie połączenia na stacji Montmélian;
 - nowa towarowa linia kolejowa między Montmélian a Saint-Jean-de-Maurienne, w tym jednotorowe tunele towarowe pod masywem Belledonne i masywem Glandon, dla których wykonane zostaną szczegółowe badania projektowe równoległe z budową konstrukcji do prac rozpoznawczych;
 - (ii) ocena oddziaływania na środowisko;
 - (iii) budowa konstrukcji do prac rozpoznawczych;
 - (iv) badania końcowe;
 - (v) nabycie gruntów zgodnie z harmonogramem badań i budowy;
 - (vi) roboty budowlane.

Artykuł 4

Zarządzenie

Koordinator europejski ds. śródziemnomorskiego europejskiego korytarza transportowego oraz przedstawiciel Komisji są zapraszani do udziału w charakterze obserwatorów w posiedzeniach zarządu spółki Tunnel Euralpin Lyon Turin, a także w posiedzeniach Komisji Międzyrządowej Lyon–Turyn (CIG).

*Artykuł 5***Sprawozdawczość**

Co najmniej raz w roku Francja i Włochy informują Komisję i koordynatora europejskiego ds. śródziemnomorskiego europejskiego korytarza transportowego o postępach w realizacji działań, o których mowa w art. 2, oraz powiadamiają o wszelkich odnotowanych opóźnieniach, określając ich przyczyny i wskazując przedsięwzięte środki naprawcze. W tym celu Francja i Włochy mogą, w stosownych przypadkach, wykorzystywać treść rocznych sprawozdań o stanie działania, które mają być składane zgodnie z umowami o udzielenie dotacji w ramach instrumentu „Łącząc Europę”.

*Artykuł 6***Przegląd**

Komisja rozpoczyna przegląd działań i harmonogramu, o których mowa w art. 2 i 3, do końca 2026 r.

*Artykuł 7***Adresaci**

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej i Republiki Włoskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 30 lipca 2025 r.

W imieniu Komisji
Apostolos TZITZIKOSTAS
Członek Komisji