2025/1332

10.7.2025

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2025/1332

ze dne 9. července 2025

o provádění přeshraničního projektu Rail Baltica na Severomořsko-baltském dopravním koridoru a na Baltsko-černomořsko-egejském dopravním koridoru podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 a o zrušení prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2018/1723

(oznámeno pod číslem C (2025)3944)

(Pouze estonské, finské, litevské, lotyšské, polské a švédské znění je závazné)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 ([1]), a zejména na čl. 55 odst. 1 uvedeného nařízení.

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Očekává se, že přeshraniční projekt Rail Baltica bude hrát klíčovou úlohu při zajišťování fungování Severomořsko-baltského a Baltsko-černomořsko-egejského dopravního koridoru. Trať Rail Baltica bude interoperabilním a efektivním železničním spojením mezi Polskem a pobaltskými státy a nepřímo Finskem. Vytvoří místa propojující železniční, námořní, leteckou a silniční dopravu. Trať Rail Baltica vyplňuje významnou mezeru ve spojení na obou koridorech a pomůže také propojit tento region s Ukrajinou a Moldavskem, které jsou součástí Severomořsko-baltského a Baltsko-černomořsko-egejského dopravního koridoru. Očekává se, že přispěje k podpoře mobility s nulovými emisemi v souladu s příslušnými cíli Unie v oblasti snižování emisí CO_2.

(2) Vzhledem k současnému mezinárodnímu kontextu se geostrategická hodnota trati Rail Baltica výrazně zvýšila. Její přínos z hlediska obrany, bezpečnosti a vojenské mobility by měl být zohledněn při její realizaci.

(3) Projekt Rail Baltica ovlivnily mimořádné okolnosti, jako je vypuknutí pandemie COVID-19 a rozsáhlá válka Ruska proti Ukrajině, což způsobilo závažné narušení realizace projektu. V důsledku toho je nezbytné přehodnotit harmonogram provádění stanovený v prováděcím rozhodnutí Komise (EU) 2018/1723 ([2]).

(4) Trať Rail Baltica je realizována jako rychlá konvenční železniční trať pro smíšenou osobní a nákladní dopravu. Měla by přispět k naplnění ambice propojit všechna evropská hlavní města vysokorychlostní železniční dopravou.

(5) Trať Rail Baltica by měla v roce 2030 propojit tři pobaltské země s evropskou železniční sítí a začlenit je do jednotného evropského železničního prostoru.

(6) Trať Rail Baltica je páteří evropského železničního systému založeného na trati s evropským standardním rozchodem koleje 1 435 mm v Estonsku, Lotyšsku a Litvě. V budoucnu by se měla uvedená železniční síť s evropským rozchodem kolejí v regionu postupně rozšiřovat v souladu s vnitrostátními plány obnovy.

([1]) Úř. věst. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.
([2]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2018/1723 ze dne 26. října 2018 o přeshraničním projektu Rail Baltica v Severomořsko-baltském koridoru hlavní sítě (Úř. věst. L 287, 15.11.2018, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/1723/oj).

(7) V souladu s čl. 6 odst. 1 nařízení (EU) 2024/1679, aniž je dotčen čl. 8 odst. 5 uvedeného nařízení, mají členské státy hlavní síť dokončit do 31. prosince 2030. Kromě toho čl. 8 odst. 5 stanoví, že realizace projektů společného zájmu závisí na jejich stupni vyzrálosti, souladu s unijními a vnitrostátními právními postupy a na dostupnosti finančních prostředků, aniž by tím byl dotčen finanční závazek členského státu nebo Unie.

(8) Pro splnění cílového data pro hlavní síť, kterým je rok 2030, by měly Estonsko, Lotyšsko, Litva a Polsko vynaložit veškeré úsilí. Vzhledem k technickým a finančním problémům projektu však projekt Rail Baltica nebude dokončen před koncem roku 2030.

(9) Vzhledem k času a zdrojům potřebným k vybudování kompletní tratě Rail Baltica a ke strategickému významu co nejrychlejšího propojení Estonska, Lotyšska a Litvy s evropskou železniční sítí by tato trať měla být vybudována ve dvou fázích.

(10) Během první fáze, která potrvá do konce roku 2030, by měla být vybudována základní trať Rail Baltica tak, aby byly Estonsko, Lotyšsko a Litva propojeny s evropskou železniční sítí. Během druhé fáze by měly být v souladu s nařízením (EU) 2024/1679 realizovány další prvky, které jsou nezbytné pro využití plného potenciálu tratě Rail Baltica.

(11) Aby byla trať uvedena do provozu co nejdříve, měly by Estonsko, Lotyšsko a Litva v první fázi budovat trať Rail Baltica jako jednokolejnou trať z Tallinnu do Kaunasu. Aby bylo možné začít se zintenzivněním přeshraniční dopravy na koridoru Rail Baltica v první fázi, měla by být Litva schopna provést na stávající železniční trati s evropským standardním rozchodem koleje 1 435 mm na úseku mezi Polskem a Kaunasem instalaci zařízení subsystémů „energie“ a „řízení a zabezpečení“.

(12) Toto rozfázování by mělo všem zúčastněným partnerům poskytnout jistotu, že základní přeshraniční spojení budou vybudována přednostně a do konce roku 2030.

(13) Estonsko, Lotyšsko, Litva, Polsko a Finsko by měly při plánování a výstavbě trati Rail Baltica úzce spolupracovat, aby byla zajištěna koordinovaná výstavba a plně interoperabilní železniční trať. Pracovní skupina pro Rail Baltica, které předsedá evropský koordinátor pro Severomořsko-baltský koridor, by měla zajistit řízení mezi ministerstvy Estonska, Lotyšska, Litvy, Polska a Finska a Komisí za účelem podpory koordinace, vedení projektu a podpory hladkého provádění.

(14) Estonsko, Lotyšsko, Litva a Polsko se dohodly, že na budování trati Rail Baltica budou úzce spolupracovat a budou postupovat v úzké koordinaci s Finskem.

(15) Pobaltské státy by měly spolupracovat se svým společným podnikem RB Rail AS, který i nadále působí jako koordinátor projektu a vystupuje jako hlavní prostředník pro dialog s partnery Rail Baltica, konkrétně Estonskem, Lotyšskem a Litvou, a s jejich přidruženými vnitrostátními subjekty při výměnách s Komisí s cílem zajistit soudržné provádění. Společný podnik RB Rail AS a vnitrostátní přidružené subjekty by měly provádět přeshraniční projekt Rail Baltica v souladu s dohodnutým nastavením projektu.

(16) Toto rozhodnutí by mělo stanovit opatření a harmonogram jejich dokončení s cílem poskytnout vodítko pro práci partnerů projektu a poskytnout jasnost zúčastněným stranám zapojeným do provádění projektu. Mělo by rovněž odrážet aktualizovanou prováděcí strategii založenou na geografických provozních úsecích, jak je uvedeno v dohodě o řízení projektu uzavřené mezi společným podnikem RB Rail AS, příslušnými ministerstvy Estonska, Lotyšska a Litvy a vnitrostátními přidruženými subjekty projektu Rail Baltica dne 28. února 2024.

(17) V souladu s čl. 55 odst. 1 nařízení (EU) 2024/1679 má Komise toto rozhodnutí aktualizovat každé čtyři roky nebo na žádost dotčených členských států.

(18) Vzhledem k tomu, že harmonogram a opatření stanovená v prováděcím rozhodnutí 2018/1723 jsou zastaralé a došlo ke změně geopolitického kontextu, mělo by být uvedené prováděcí rozhodnutí zrušeno.

(19) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem výboru uvedeného v článku 61 nařízení (EU) 2024/1679,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Předmět

Toto rozhodnutí stanoví priority, opatření a harmonogram provádění přeshraničního projektu Rail Baltica (Tallinn–Pärnu–Riga–Panevėžys–Kaunas–Varšava se spojením do Vilniusu), jakož i související ustanovení týkající se správy a podávání zpráv.

Článek 2

Priority první fáze

1. Během první fáze do 31. prosince 2030 upřednostní Estonsko, Lotyšsko, Litva a Polsko výstavbu úseků Tallinn–Pärnu–Salaspils–Misa–Panevėžys–Kaunas–Varšava a práce na dokončení těchto úseků. Během této fáze bude napojení na trať Rail Baltica v Rize a Vilniusu zajištěno prostřednictvím existující železniční sítě.

2. Pokud jde o první fázi, Estonsko, Lotyšsko a Litva mohou vybudovat trať Rail Baltica jako jednokolejnou trať z Tallinnu do Kaunasu za předpokladu, že bude vystavěn násep pro dvoukolejnou trať a dostatek výhyben pro hladký provoz.

3. Souběžně s opatřeními první fáze uvedenými v odstavcích 1 a 2 může Litva na stávající evropské železniční trati na úseku mezi Polskem a Kaunasem zavést zařízení subsystému „energie“ a „řízení a zabezpečení“.

4. Estonsko, Lotyšsko a Litva mohou zahájit provádění opatření náležejících do druhé fáze před dokončením první fáze, pokud to přímo ani nepřímo nezpozdí dokončení činností první fáze.

Článek 3

Priority druhé fáze

Projekt Rail Baltica bude považován za dokončený, až dojde k propojení mezi Tallinnem, Rigou, Vilniusem a Varšavou na celé trase dvoukolejnou železniční tratí odpovídající evropskému standardnímu jmenovitému rozchodu koleje 1 435 mm.

Článek 4

Opatření a harmonogram

1. Estonsko, Lotyšsko, Litva a Polsko zajistí, aby byla včas provedena následující opatření pro dokončení první fáze projektu Rail Baltica:

a) pokud jde o úsek Tallinn–Pärnu:

   i) výkup pozemků se dokončí do 31. prosince 2026;

   ii) výstavba železničního spodku začne do 31. prosince 2025;

   iii) výstavba subsystému železniční infrastruktury se dokončí do 31. prosince 2028;

b) pokud jde o úsek Pärnu – hranice mezi Estonskem a Lotyšskem:

   i) projektování subsystému železniční infrastruktury se dokončí do 31. prosince 2026;

   ii) výkup pozemků se dokončí do 31. prosince 2026;

   iii) výstavba železničního spodku začne a dosáhne dostatečného pokroku do 31. prosince 2026;

   iv) výstavba subsystému železniční infrastruktury se dokončí do 31. prosince 2028;

c) pokud jde o úsek na hranici mezi Estonskem a Lotyšskem – Salaspils:

i) projektování subsystému železniční infrastruktury se dokončí do 31. prosince 2026;

ii) výkup pozemků se dokončí do 30. června 2027;

iii) výstavba železničního spodku začne a dosáhne dostatečného pokroku do 31. prosince 2026;

iv) výstavba subsystému železniční infrastruktury se dokončí o 31. prosince 2029;

d) pokud jde o úsek Salaspils – hranice mezi Lotyšskem a Litvou:

i) projektování subsystému železniční infrastruktury se dokončí do 31. prosince 2025;

ii) výkup pozemků se dokončí do 31. prosince 2026;

iii) výstavba železničního spodku začne a dosáhne dostatečného pokroku do 31. prosince 2025;

iv) výstavba subsystému železniční infrastruktury k hranici se dokončí do poloviny roku 2029;

e) pokud jde o úsek na hranici mezi Lotyšskem a Litvou – Panevėžys:

i) projektování subsystému železniční infrastruktury se dokončí do 31. prosince 2027;

ii) výstavba železničního spodku začne a dosáhne dostatečného pokroku do 31. prosince 2027;

iii) výstavba subsystému železniční infrastruktury bude probíhat v polovině roku 2029;

f) pokud jde o úsek Panevėžys–Kaunas:

i) výstavba subsystému železniční infrastruktury (železničního svršku) začne a dosáhne dostatečného pokroku do 31. prosince 2025;

ii) výstavba železničního spodku se dokončí do 31. prosince 2028;

iii) subsystém železniční infrastruktury (železniční svršek) se dokončí do poloviny roku 2029;

g) pokud jde o úsek Kaunas–Varšava (s propojením do Vilniusu):

i) výkup pozemků se dokončí do 31. prosince 2026, s výjimkou úseku mezi Kaunasem a Vilniusem;

ii) výkup pozemků pro úsek z Kaunasu do Vilniusu se dokončí do 31. prosince 2027;

iii) projektování subsystému železniční infrastruktury se dokončí do poloviny roku 2029 (včetně spojení do Vilniusu);

iv) železniční infrastruktura od litevsko-polské hranice do Marijampolė se dokončí do 31. prosince 2028, aby se zajistilo napojení na stávající železniční trať odpovídající evropskému standardnímu jmenovitému rozchodu koleje 1 435 mm;

v) železniční infrastruktura z Marijampolė do Kaunasu se dokončí do 31. prosince 2029;

h) pokud jde o úsek Varšava – hranice mezi Litvou a Polskem:

i) modernizace úseku Varšava–Ełk se dokončí do 31. prosince 2029;

ii) úsek Ełk – hranice mezi Litvou a Polskem se dokončí do 31. prosince 2030;

i) pokud jde o všechny úseky Tallinn–Pärnu–Salaspils–Misa–Panevėžys–Kaunas–Varšava:

i) projektování subsystému elektrifikace se dokončí do 31. prosince 2027;

ii) projektování subsystému „řízení a zabezpečení“ se dokončí do poloviny roku 2028;

iii) instalační práce pro subsystém elektrifikace začnou v prvním čtvrtletí roku 2027;

iv) instalační práce pro subsystém „řízení a zabezpečení“ začnou v prvním čtvrtletí roku 2028;

v) železniční infrastruktura se dokončí do 31. prosince 2030 jako kombinace jednokolejné a dvoukolejné železniční tratě na náspu pro dvoukolejnou trať pro smíšenou dopravu, která bude vhodná pro nákladní vlaky o délce nejméně 740 m, bude elektrifikována a bude mít evropský standardní jmenovitý rozchod kolejí;

vi) aby se dosáhlo plné interoperability v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ([3]), do 31. prosince 2030 se zavede evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS);

vii) dynamické testování se zahájí od roku 2030.

2. Opatření v rámci druhé fáze projektu Rail Baltica spočívají ve zbývajících opatřeních, která jsou nezbytná k zajištění toho, aby byla trať Rail Baltica plně v souladu s nařízením (EU) 2024/1679.

Článek 5

Řízení a podávání zpráv

1. Evropský koordinátor pro Severomořsko-baltský dopravní koridor, zástupci Komise a jmenovaní zástupci Polska a Finska jsou zváni, aby se jako pozorovatelé účastnili zasedání dozorčí rady podniku RB Rail AS. Podnik RB Rail AS se může rovněž rozhodnout pozvat na strategická zasedání projektových partnerů evropského koordinátora nebo Komisi.

2. Pracovní skupina pro Rail Baltica se schází na pozvání evropského koordinátora pro Severomořsko-baltský evropský dopravní koridor nejméně dvakrát ročně. Je konzultována ohledně strategických rozhodnutí týkajících se projektu. Evropský koordinátor pro Severomořsko-baltský koridor informuje evropského koordinátora pro Baltsko-černomořsko-egejský dopravní koridor o významných změnách souvisejících s projektem Rail Baltica, které jsou relevantní pro oba koridory.

3. Po konzultaci s Estonskem, Lotyšskem, Litvou a Polskem poskytne podnik RB Rail AS evropskému koordinátorovi pro Severomořsko-baltský koridor nejméně jednou ročně písemně aktualizované informace o pokroku při provádění opatření uvedených v článku 2 a případně oznámí jakékoli zjištěné zpoždění, přičemž uvede důvody zpoždění a přijatá nápravná opatření.

4. Pokud prováděcí program a jeho financování ovlivní vyšší moc, projektoví partneři a evropský koordinátor pro Severomořsko-baltský koridor se vzájemně konzultují za účelem stanovení nápravných opatření.

Článek 6

Zrušení

Prováděcí rozhodnutí (EU) 2018/1723 se zrušuje.

([3]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

Článek 7

Určení

Toto rozhodnutí je určeno Estonské republice, Lotyšské republice, Litevské republice, Polské republice a Finské republice.

V Bruselu dne 9. července 2025.

Za Komisi
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komise