Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
L sērija

2025/1332

10.7.2025.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS (ES) 2025/1332

(2025. gada 9. jūlijs)

par pārrobežu projekta "Rail Baltica" īstenošanu Ziemeļjūras–Baltijas jūras Eiropas transporta koridorā un Baltijas jūras–Melnās jūras–Egejas jūras Eiropas transporta koridorā, piemērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2024/1679, un Komisijas Īstenošanas lēmuma (ES) 2018/1723 atcelšanu

(izziņots ar dokumenta numuru C (2025) 3944)

(Autentisks ir tikai teksts igauņu, latviešu, lietuviešu, poļu, somu un zviedru 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]), un jo īpaši tās 55. panta 1. punktu,

tā kā:

(1) Gaidāms, ka pārrobežu projektam "Rail Baltica" būs izšķirīga nozīme Ziemeļjūras–Baltijas jūras un Baltijas jūras–Melnās jūras–Egejas jūras Eiropas transporta koridoru darbības nodrošināšanā. "Rail Baltica" līnija būs savstarpēji izmantojams un efektīvs dzelzceļa savienojums starp Poliju un Baltijas valstīm un netieši – Somiju. Tā izveidos savienojuma punktus starp dzelzceļa, jūras, gaisa un autotransportu. "Rail Baltica" līnija, būdama nozīmīgs trūkstošais savienojums abos koridoros, arī palīdzēs savienot reģionu ar Ukrainu un Moldovu, kas ir daļa no Ziemeļjūras–Baltijas jūras un Baltijas jūras–Melnās jūras–Egejas jūras koridoriem. Paredzams, ka tas palīdzēs veicināt bezemisiju mobilitāti atbilstīgi attiecīgajiem Savienības CO_2 samazināšanas mērķrādītājiem.

(2) Pašreizējā starptautiskajā kontekstā "Rail Baltica" līnijas ģeostratēģiskā vērtība ir ievērojami palielinājusies. Līnijas īstenošanā būtu jāņem vērā tās ieguldījums aizsardzībā, drošībā un militārajā mobilitātē.

(3) Projekts "Rail Baltica" ir saskāries ar tādiem ārkārtas apstākļiem kā Covid pandēmijas uzliesmojums un Krievijas pilna mēroga karš pret Ukrainu, kas ir izraisījuši būtiskus traucējumus projekta īstenošanā. Tāpēc ir atkārtoti jāizvērtē Komisijas Īstenošanas lēmumā (ES) 2018/1723 ([2]) noteiktais īstenošanas grafiks.

(4) "Rail Baltica" līnija tiek īstenota kā ātra parastā dzelzceļa līnija jauktiem pasažieru un kravas pārvadājumiem. Tai būtu jāpalīdz sasniegt vērienīgo mērķi savienot visas Eiropas galvaspilsētas pa ātrgaitas dzelzceļu.

(5) "Rail Baltica" līnijai 2030. gadā būtu jāsavieno visas trīs Baltijas valstis ar Eiropas dzelzceļa tīklu un jāintegrē tās vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā.

(6) "Rail Baltica" līnija ir Eiropas dzelzceļu sistēmas maģistrālā līnija, kuru veido Eiropas standarta nominālā platuma (1 435 mm) sliežu ceļš Igaunijā, Latvijā un Lietuvā. Nākotnē minētā Eiropas standarta sliežu ceļa platuma dzelzceļa sistēma reģionā būtu pakāpeniski jāpaplašina atbilstīgi valstu sliežu ceļu pārveides plāniem.

([1]) OV L, 2024/1679, 28.6.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.
([2]) Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2018/1723 (2018. gada 26. oktobris) par pārrobežu projektu Rail Baltica Ziemeļjūras–Baltijas jūras pamattīkla koridorā (OV L 287, 15.11.2018., 32. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/1723/oj).

(7) Saskaņā ar Regulas (ES) 2024/1679 6. panta 1. punktu, neskarot minētās regulas 8. panta 5. punktu, dalībvalstīm pamattīkla izveide jāpabeidz 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.

(8) Igaunijai, Latvijai, Lietuvai un Polijai būtu jādara viss iespējamais, lai ievērotu 2030. gada mērķdatumu attiecībā uz pamattīklu. Tomēr tehnisku un finansiālu problēmu dēļ projekts "Rail Baltica" līdz 2030. gada beigām netiks pabeigts.

(9) Ņemot vērā, no vienas puses, "Rail Baltica" līnijas pilnīgai izbūvei vajadzīgo laiku un resursus, un, no otras puses, to, cik stratēģiski svarīgi ir pēc iespējas drīzāk savienot Igauniju, Latviju un Lietuvu ar Eiropas dzelzceļa tīklu, šī līnija būtu jābūvē divās kārtās.

(10) Pirmajā kārtā līdz 2030. gada beigām būtu jāizbūvē "Rail Baltica" pamatlīnija, kas savienotu Igauniju, Latviju un Lietuvu ar Eiropas dzelzceļa tīklu. Otrajā kārtā saskaņā ar Regulu (ES) 2024/1679 būtu jāīsteno papildu elementi, kas ir būtiski "Rail Baltica" līnijas potenciāla izmantošanai pilnā apmērā.

(11) Lai līniju varētu sākt ekspluatēt pēc iespējas ātrāk, Igaunijai, Latvijai un Lietuvai "Rail Baltica" līnija pirmajā kārtā būtu jāizbūvē kā vienceļa līnija no Tallinas līdz Kauņai. Lai pirmās kārtas laikā sāktu izvērst pārrobežu satiksmi "Rail Baltica" koridorā, Lietuvai būtu jāspēj ieviest energoapgādes, vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmas ietaises esošajā Eiropas standarta nominālā platuma (1 435 mm) sliežu ceļa posmā starp Poliju un Kauņu.

(12) Šim sadalījumam kārtās būtu jādod visiem iesaistītajiem partneriem pārliecība, ka pārrobežu pamatsavienojumi tiks izbūvēti prioritāri līdz 2030. gada beigām.

(13) Igaunijai, Latvijai, Lietuvai, Polijai un Somijai "Rail Baltica" līnijas plānošanas un būvniecības laikā būtu cieši jāsadarbojas, lai nodrošinātu koordinētu būvniecību un dzelzceļa līnijas pilnīgu savstarpēju izmantojamību. Lai atbalstītu koordināciju, virzītu projektu un sekmētu raitu īstenošanu, "Rail Baltica" darba grupai, ko vada Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridora Eiropas koordinators, būtu jāvada sadarbība starp Igaunijas, Latvijas, Lietuvas, Polijas un Somijas ministrijām un Komisiju.

(14) Igaunija, Latvija, Lietuva un Polija ir vienojušās būvēt "Rail Baltica" līniju ciešā sadarbībā, to rūpīgi saskaņojot ar Somiju.

(15) Lai nodrošinātu saskaņotu īstenošanu, Baltijas valstīm būtu jāsadarbojas ar savu kopuzņēmumu "RB Rail AS", kas joprojām ir projekta koordinators un darbojas kā galvenais "Rail Baltica" partneru, proti, Igaunijas, Latvijas un Lietuvas un to saistīto valsts subjektu, vidutājs saziņā ar Komisiju. Kopuzņēmumam "RB Rail AS" un saistītajiem valstu subjektiem pārrobežu projekts "Rail Baltica" būtu jāīsteno atbilstīgi saskaņotajai projekta struktūrai.

(16) Lai virzītu projekta partneru darbu un nodrošinātu skaidrību projekta īstenošanā iesaistītajām ieinteresētajām personām, šajā lēmumā būtu jānosaka darbības un to pabeigšanas grafiks. Tam arī būtu jāatspoguļo atjauninātā īstenošanas stratēģija, kuras pamatā ir ģeogrāfiski operacionālie posmi, kā noteikts projekta vadības nolīgumā, kas 2024. gada 28. februārī noslēgts starp kopuzņēmumu "RB Rail AS", Igaunijas, Latvijas un Lietuvas atbildīgajām ministrijām un ar projektu "Rail Baltica" saistītajiem valstu subjektiem.

(17) Saskaņā ar Regulas (ES) 2024/1679 55. panta 1. punktu Komisijai šis lēmums ir jāatjaunina ik pēc četriem gadiem vai pēc kādas iesaistītās dalībvalsts pieprasījuma.

(18) Īstenošanas lēmumā (ES) 2018/1723 noteiktais grafiks un pasākumi ir novecojuši un ģeopolitiskais konteksts ir mainījies, tāpēc minētais īstenošanas lēmums būtu jāatceļ.

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

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Priekšmets

Šajā lēmumā noteiktas pārrobežu projekta "Rail Baltica" (Tallina–Pērnava–Rīga–Panevēža–Kauņa–Varšava, ar savienojumu ar Viļņu) īstenošanas prioritātes, darbības un grafiks, kā arī izklāstīti attiecīgie pārvaldības un ziņošanas noteikumi.

2. pants

Pirmās kārtas prioritātes

1. Pirmajā kārtā līdz 2030. gada 31. decembrim Igaunija, Latvija, Lietuva un Polija par prioritāti izvirza posmu Tallina–Pērnava–Salaspils–Misa–Panevēža–Kauņa–Varšava būvniecību un darbu šo posmu pabeigšanai. Šajā kārtā attiecīgi Rīgas un Viļņas savienojumu ar "Rail Baltica" līniju nodrošina, izmantojot esošo dzelzceļa tīklu.

2. Pirmajā kārtā Igaunija, Latvija un Lietuva drīkst būvēt "Rail Baltica" līniju kā vienceļa līniju no Tallinas līdz Kauņai, ar nosacījumu, ka tiek uzbūvēts divceļu uzbērums un pietiekami daudz izmaiņas vietu netraucētai ekspluatācijai.

3. Līdztekus 1. un 2. punktā minētajām pirmās kārtas darbībām Lietuva drīkst ieviest energoapgādes, vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmas ietaises esošajā Eiropas standarta sliežu ceļa posmā starp Poliju un Kauņu.

4. Igaunija, Latvija un Lietuva pirms pirmās kārtas pabeigšanas drīkst sākt otrās kārtas darbības, ja tas tieši vai netieši nekavē pirmās kārtas darbību pabeigšanu.

3. pants

Otrās kārtas prioritātes

Projektu "Rail Baltica" neuzskata par pabeigtu, kamēr Tallina, Rīga, Viļņa un Varšava nav savienotas pa Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma (1 435 mm) dzelzceļa līniju, kas visā maršrutā izbūvēta kā divceļu līnija.

4. pants

Darbības un īstenošanas grafiks

1. Lai laikus pabeigtu projekta "Rail Baltica" pirmo kārtu, Igaunija, Latvija, Lietuva un Polija nodrošina, ka tiek īstenotas šādas darbības:

a) posmā Tallina–Pērnava:

   i) zemes iegādi pabeidz līdz 2026. gada 31. decembrim;

   ii) sliežu ceļa apakšbūves būvniecību sāk līdz 2025. gada 31. decembrim;

   iii) dzelzceļa infrastruktūras apakšsistēmas būvniecību pabeidz līdz 2028. gada 31. decembrim;

b) posmā Pērnava–Igaunijas un Latvijas robeža:

   i) dzelzceļa infrastruktūras apakšsistēmas projektu pabeidz līdz 2026. gada 31. decembrim;

   ii) zemes iegādi pabeidz līdz 2026. gada 31. decembrim;

   iii) sliežu ceļa apakšbūves būvniecību sāk un pietiekami pavirza uz priekšu līdz 2026. gada 31. decembrim;

   iv) dzelzceļa infrastruktūras apakšsistēmas būvniecību pabeidz līdz 2028. gada 31. decembrim;

c) posmā Igaunijas un Latvijas robeža–Salaspils:

i) dzelzceļa infrastruktūras apakšsistēmas projektu pabeidz līdz 2026. gada 31. decembrim;

ii) zemes iegādi pabeidz līdz 2027. gada 30. jūnijam;

iii) sliežu ceļa apakšbūves būvniecību sāk un pietiekami pavirza uz priekšu līdz 2026. gada 31. decembrim;

iv) dzelzceļa infrastruktūras apakšsistēmas būvniecību pabeidz līdz 2029. gada 31. decembrim;

d) posmā Salaspils–Latvijas un Lietuvas robeža:

i) dzelzceļa infrastruktūras apakšsistēmas projektu pabeidz līdz 2025. gada 31. decembrim;

ii) zemes iegādi pabeidz līdz 2026. gada 31. decembrim;

iii) sliežu ceļa apakšbūves būvniecību sāk un pietiekami pavirza uz priekšu līdz 2025. gada 31. decembrim;

iv) dzelzceļa infrastruktūras apakšsistēmas robežas būvniecību pabeidz līdz 2029. gada vidum;

e) posmā Latvijas un Lietuvas robeža–Panevēža:

i) dzelzceļa infrastruktūras apakšsistēmas projektu pabeidz līdz 2027. gada 31. decembrim;

ii) sliežu ceļa apakšbūves būvniecību sāk un pietiekami pavirza uz priekšu līdz 2027. gada 31. decembrim;

iii) dzelzceļa infrastruktūras apakšsistēmas būvniecību īsteno līdz 2029. gada vidum;

f) posmā Panevēža–Kauņa:

i) dzelzceļa infrastruktūras apakšsistēmas (sliežu ceļa virsbūves) būvniecību sāk un pietiekami pavirza uz priekšu līdz 2025. gada 31. decembrim;

ii) sliežu ceļa apakšbūves būvniecību pabeidz līdz 2028. gada 31. decembrim;

iii) dzelzceļa infrastruktūras apakšsistēmu (sliežu ceļa virsbūvi) pabeidz līdz 2029. gada vidum;

g) posmā Kauņa–Varšava (ar savienojumu ar Viļņu):

i) zemes iegādi pabeidz līdz 2026. gada 31. decembrim, izņemot posmu starp Kauņu un Viļņu;

ii) zemes iegādi posmā starp Kauņu un Viļņu pabeidz līdz 2027. gada 31. decembrim;

iii) dzelzceļa infrastruktūras apakšsistēmas projektu pabeidz līdz 2029. gada vidum (ietverot savienojumu ar Viļņu);

iv) dzelzceļa infrastruktūru posmā no Lietuvas un Polijas robežas līdz Marijampolei pabeidz līdz 2028. gada 31. decembrim, lai nodrošinātu savienojumu ar esošo dzelzceļa līniju, ko veido Eiropas standarta nominālā platuma (1 435 mm) sliežu ceļš;

v) dzelzceļa infrastruktūru posmā no Marijampoles līdz Kauņai pabeidz līdz 2029. gada 31. decembrim;

h) posmā Varšava–Lietuvas un Polijas robeža:

i) dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas darbus posmā Varšava–Elka pabeidz līdz 2029. gada 31. decembrim;

ii) posmu Elka–Lietuvas un Polijas robeža pabeidz līdz 2030. gada 31. decembrim;

i) visos posmos Tallina–Pērnava–Salaspils–Misa–Panevēža–Kauņa–Varšava:

i) elektrifikācijas apakšsistēmas projektu pabeidz līdz 2027. gada 31. decembrim;

ii) vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmas projektu pabeidz līdz 2028. gada vidum;

iii) elektrifikācijas apakšsistēmas ierīkošanas darbus sāk 2027. gada pirmajā ceturksnī;

iv) vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmas ierīkošanas darbus sāk 2028. gada pirmajā ceturksnī;

v) dzelzceļa infrastruktūru, kas ir vienceļa un divceļu dzelzceļa līniju kombinācija uz divceļu uzbēruma, paredzēta jauktai satiksmei, piemērota vismaz 740 m gariem kravas vilcieniem, elektrificēta, Eiropas standarta nominālajā sliežu ceļa platumā, pabeidz līdz 2030. gada 31. decembrim;

vi) Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmu (*ERTMS*) ievieš līdz 2030. gada 31. decembrim, lai panāktu pilnīgu savstarpēju izmantojamību saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 ([3]);

vii) dinamisko testēšanu sāk no 2030. gada.

2. Projekta "Rail Baltica" otrās kārtas darbības ir atlikušās darbības, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu, ka "Rail Baltica" līnija pilnībā atbilst Regulai (ES) 2024/1679.

5. pants

Pārvaldība un ziņošana

1. Ziemeļjūras–Baltijas jūras Eiropas transporta koridora Eiropas koordinatoru, Komisijas pārstāvjus un Polijas un Somijas ieceltos pārstāvjus uzaicina piedalīties "RB Rail AS" padomes sanāksmēs novērotāju statusā. "RB Rail AS" var arī nolemt uzaicināt Eiropas koordinatoru vai Komisiju uz projekta partneru stratēģiskajām sanāksmēm.

2. "Rail Baltica" darba grupa tiekas vismaz divas reizes gadā pēc Ziemeļjūras–Baltijas jūras Eiropas transporta koridora Eiropas koordinatora uzaicinājuma. Ar to apspriežas par stratēģiskiem lēmumiem saistībā ar projektu. Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridora Eiropas koordinators informē Baltijas jūras–Melnās jūras–Egejas jūras koridora Eiropas koordinatoru par nozīmīgām ar projektu "Rail Baltica" saistītām norisēm, kas būtiskas abiem koridoriem.

3. Pēc apspriešanās ar Igauniju, Latviju, Lietuvu un Poliju "RB Rail AS" vismaz reizi gadā rakstiski sniedz Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridora Eiropas koordinatoram atjauninātu informāciju par 2. pantā minēto darbību īstenošanas gaitu un attiecīgā gadījumā paziņo par visiem kavējumiem, norādot kavēšanās iemeslus un veiktos korektīvos pasākumus.

4. Ja īstenošanas programmu un tās finansēšanu ietekmē nepārvarama vara, projekta partneri un Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridora Eiropas koordinators savstarpēji apspriežas, lai noteiktu korektīvos pasākumus.

6. pants

Atcelšana

Īstenošanas lēmumu (ES) 2018/1723 atceļ.

([3]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

7. pants

Adresāti

Šis lēmums ir adresēts Igaunijas Republikai, Latvijas Republikai, Lietuvas Republikai, Polijas Republikai un Somijas Republikai.

Briselē, 2025. gada 9. jūlijā

Komisijas vārdā –
Komisijas loceklis
Apostolos TZITZIKOSTAS