DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2025/1332 DA COMISSÃO

de 9 de julho de 2025

relativa à execução do projeto transfronteiriço Rail Baltica no corredor europeu de transporte Mar do Norte — Báltico e no corredor europeu de transporte Mar Báltico — Mar Negro — Mar Egeu, em aplicação do Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga a Decisão de Execução (UE) 2018/1723 da Comissão

[notificada com o número C(2025) 3944]

(Apenas fazem fé os textos nas línguas estónia, finlandesa, letã, lituana, polaca e sueca)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013 ([1]), nomeadamente o artigo 55.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

(1) Espera-se que o projeto transfronteiriço Rail Baltica desempenhe um papel crucial na garantia do funcionamento dos corredores de transporte europeus Mar do Norte — Báltico e Mar Báltico — Mar Negro — Mar Egeu. A linha Rail Baltica será uma ligação ferroviária interoperável e eficiente entre a Polónia e os Estados bálticos e, indiretamente, a Finlândia. Criará pontos de ligação entre o transporte ferroviário, marítimo, aéreo e rodoviário. Enquanto importante elo em falta em ambos os corredores, a linha Rail Baltica ajudará também a ligar a região à Ucrânia e à Moldávia, que fazem parte dos corredores Mar do Norte — Báltico e Mar Báltico — Mar Negro — Mar Egeu. Espera-se que contribua para a promoção da mobilidade sem emissões, em consonância com as metas pertinentes da União em matéria de redução das emissões de CO_2.

(2) Tendo em conta o atual contexto internacional, o valor geoestratégico da linha Rail Baltica aumentou significativamente. O seu contributo para a defesa, a segurança e a mobilidade militar deverá ser tido em conta durante a sua execução.

(3) O projeto Rail Baltica enfrentou circunstâncias extraordinárias, como o surto pandémico de COVID-19 e a guerra em grande escala da Rússia contra a Ucrânia, que causaram graves perturbações na execução do projeto. Esta situação exige uma reavaliação do calendário de execução estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2018/1723 da Comissão ([2]).

(4) A linha de caminho de ferro Rail Baltica é utilizada como linha de caminho de ferro convencional, de alta velocidade, e mista de passageiros e mercadorias. Deverá contribuir para a ambição de ligar todas as capitais europeias por caminho de ferro de alta velocidade.

(5) A linha Rail Baltica deve ligar os três países bálticos à rede ferroviária europeia em 2030 e integrá-los no espaço ferroviário europeu único.

(6) A linha Rail Baltica constitui a espinha dorsal do sistema ferroviário europeu com base na bitola nominal europeia *standard* de 1 435 mm na Estónia, Letónia e Lituânia. No futuro, este sistema ferroviário de bitola europeia deverá ser gradualmente alargado na região, em conformidade com os planos nacionais de redimensionamento de bitolas.

([1]) JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.
([2]) Decisão de Execução (UE) 2018/1723 da Comissão, de 26 de outubro de 2018, sobre o projeto transfronteiriço Rail Baltica no corredor da rede principal do mar do Norte-Báltico (JO L 287 de 15.11.2018, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/1723/oj).

(7) Em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2024/1679, sem prejuízo do artigo 8.º, n.º 5, do mesmo regulamento, os Estados-Membros devem concluir a rede principal até 31 de dezembro de 2030. Além disso, o artigo 8.º, n.º 5, estabelece que a execução de projetos de interesse comum depende do seu grau de maturidade, do cumprimento dos procedimentos legais da União e nacionais e da disponibilidade de recursos financeiros, sem prejuízo dos compromissos financeiros dos Estados-Membros ou da União.

(8) A Estónia, a Letónia, a Lituânia e a Polónia devem envidar todos os esforços para cumprir a data-limite de 2030 para a rede principal. No entanto, devido aos desafios técnicos e financeiros do projeto, o projeto Rail Baltica não estará concluído antes do final de 2030.

(9) Tendo em conta, por um lado, o tempo e os recursos necessários para construir toda a linha Rail Baltica e, por outro, a importância estratégica de ligar a Estónia, a Letónia e a Lituânia à rede ferroviária europeia o mais rapidamente possível, essa linha deverá ser construída em duas fases.

(10) Durante a primeira fase, até ao final de 2030, a linha Rail Baltica de base deverá ser construída para ligar a Estónia, a Letónia e a Lituânia à rede ferroviária europeia. Durante a segunda fase, outros elementos que são essenciais para explorar todo o potencial da linha Rail Baltica devem ser aplicados em conformidade com o Regulamento (UE) 2024/1679.

(11) Para que a linha esteja operacional o mais cedo possível, a Estónia, a Letónia e a Lituânia devem construir a linha Rail Baltica como linha de via única de Taline a Kaunas durante a primeira fase. Para começar a aumentar o tráfego transfronteiriço no corredor Rail Baltica durante a primeira fase, a Lituânia deve poder executar instalações do subsistema energia, controlo-comando e sinalização na via ferroviária existente na bitola nominal europeia *standard* de 1 435 mm no troço entre a Polónia e Kaunas.

(12) Esse faseamento deverá dar a todos os parceiros envolvidos a certeza de que as ligações transfronteiriças básicas serão construídas com caráter prioritário e até ao final de 2030.

(13) A Estónia, a Letónia, a Lituânia, a Polónia e a Finlândia devem colaborar estreitamente durante o planeamento e a construção da linha Rail Baltica, a fim de assegurar uma construção coordenada e uma linha ferroviária plenamente interoperável. O Grupo de Trabalho Rail Baltica, presidido pelo coordenador europeu do corredor Mar do Norte — Báltico, deve assegurar a orientação entre os ministérios da Estónia, da Letónia, da Lituânia, da Polónia e da Finlândia e a Comissão para apoiar a coordenação, orientar o projeto e promover a sua execução harmoniosa.

(14) A Estónia, a Letónia, a Lituânia e a Polónia acordaram em construir a linha Rail Baltica em estreita colaboração e em estreita coordenação com a Finlândia.

(15) Os Estados bálticos devem trabalhar com a sua empresa comum RB Rail AS, que continua a desempenhar as funções de coordenadora do projeto e atua como principal interlocutor dos parceiros da Rail Baltica, nomeadamente a Estónia, a Letónia e a Lituânia e respetivas entidades afiliadas nacionais, nos seus intercâmbios com a Comissão, a fim de assegurar uma execução coerente. A empresa comum RB Rail AS e as entidades afiliadas nacionais devem executar o projeto transfronteiriço Rail Baltica em conformidade com a configuração do projeto acordada.

(16) A presente decisão deve definir as ações e o calendário para a sua conclusão, a fim de orientar o trabalho dos parceiros do projeto e proporcionar clareza às partes interessadas envolvidas na execução do projeto. Deve também refletir a estratégia de execução atualizada baseada nas secções operacionais geográficas, tal como descrito no acordo de gestão do projeto celebrado entre a empresa comum RB Rail AS, os ministérios responsáveis da Estónia, da Letónia e da Lituânia e as entidades nacionais afiliadas do projeto Rail Baltica em 28 de fevereiro de 2024.

(17) Em conformidade com o artigo 55.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2024/1679, a Comissão deve atualizar a presente decisão de quatro em quatro anos ou a pedido de um Estado-Membro envolvido.

(18) Uma vez que o calendário e as medidas estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2018/1723 estão desatualizados e o contexto geopolítico mudou, essa decisão de execução deve ser revogada.

(19) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do comité referido no artigo 61.º do Regulamento (UE) 2024/1679,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Objeto

A presente decisão estabelece as prioridades, as ações e o calendário de execução do projeto transfronteiriço Rail Baltica (Taline-Pärnu-Riga-Panevėžys-Kaunas-Varsóvia, com ligação a Vílnius), bem como as disposições conexas de governação e de comunicação de informações.

Artigo 2.º

Prioridades para a primeira fase

1. Durante a primeira fase, até 31 de dezembro de 2030, a Estónia, a Letónia, a Lituânia e a Polónia darão prioridade à construção dos troços Taline-Pärnu-Salaspils-Misa-Panevėžys-Kaunas-Varsóvia e à conclusão desses troços. Durante essa fase, a ligação à linha Rail Baltica de Riga e Vílnius, respetivamente, deve ser assegurada através da rede ferroviária existente.

2. No que diz respeito à primeira fase, a Estónia, a Letónia e a Lituânia podem construir a linha Rail Baltica como linha de via única entre Taline e Kaunas, desde que seja construído um aterro de duas vias e um número suficiente de desvios de passagem para o bom funcionamento da linha.

3. Paralelamente às ações da primeira fase referidas nos n.os 1 e 2, a Lituânia pode executar instalações do subsistema energia, controlo-comando e sinalização na via ferroviária europeia existente no troço entre a Polónia e Kaunas.

4. A Estónia, a Letónia e a Lituânia podem começar a empreender ações da segunda fase antes da conclusão da primeira fase, se tal não atrasar direta ou indiretamente a conclusão das atividades da primeira fase.

Artigo 3.º

Prioridades para a segunda fase

O projeto Rail Baltica não deve ser considerado concluído antes de Taline, Riga, Vílnius e Varsóvia estarem ligadas através do caminho de ferro na bitola nominal europeia *standard* de 1 435 mm, construída em via dupla em todo o itinerário.

Artigo 4.º

Ações e calendário

1. A Estónia, a Letónia, a Lituânia e a Polónia devem assegurar a execução atempada das seguintes ações para concluir a primeira fase do projeto Rail Baltica:

a) No que respeita ao troço Taline-Pärnu:

   i) a aquisição de terrenos deverá estar concluída até 31 de dezembro de 2026,

   ii) a construção da subestrutura ferroviária tem início em 31 de dezembro de 2025,

   iii) a construção do subsistema infraestrutura ferroviária deve estar concluída até 31 de dezembro de 2028;

b) No que respeita ao troço Pärnu-fronteira entre a Estónia e a Letónia:

   i) a conceção do subsistema infraestrutura ferroviária deve estar concluída até 31 de dezembro de 2026,

   ii) a aquisição de terrenos deverá estar concluída até 31 de dezembro de 2026,

   iii) a construção da subestrutura ferroviária terá início e fará progressos suficientes até 31 de dezembro de 2026,

   iv) a construção do subsistema infraestrutura ferroviária deve estar concluída até 31 de dezembro de 2028;

c) No que respeita ao troço fronteira entre a Estónia e a Letónia-Salaspils:

i) a conceção do subsistema infraestrutura ferroviária deve estar concluída até 31 de dezembro de 2026,

ii) a aquisição de terrenos deverá estar concluída até 30 de junho de 2027,

iii) a construção da subestrutura ferroviária terá início e fará progressos suficientes até 31 de dezembro de 2026,

iv) a construção do subsistema infraestrutura ferroviária deve estar concluída até 31 de dezembro de 2029;

d) No que respeita ao troço Salaspils-fronteira entre a Letónia e a Lituânia:

i) a conceção do subsistema infraestrutura ferroviária deve estar concluída até 31 de dezembro de 2025,

ii) a aquisição de terrenos deverá estar concluída até 31 de dezembro de 2026,

iii) a construção da subestrutura ferroviária terá início e deverá fazer progressos suficientes até 31 de dezembro de 2025,

iv) a construção do subsistema infraestrutura ferroviária até à fronteira deve estar concluída até meados de 2029;

e) No que respeita ao troço da fronteira entre a Letónia e a Lituânia-Panevėžys:

i) a conceção do subsistema infraestrutura ferroviária deve estar concluída até 31 de dezembro de 2027,

ii) a construção da subestrutura ferroviária terá início e deverá fazer progressos suficientes até 31 de dezembro de 2027,

iii) a construção do subsistema infraestrutura ferroviária deve estar em andamento até meados de 2029;

f) No que respeita ao troço Panevėžys-Kaunas:

i) a construção do subsistema infraestrutura ferroviária (superestrutura ferroviária) terá início e deverá fazer progressos suficientes até 31 de dezembro de 2025,

ii) a construção da subestrutura ferroviária deve estar concluída até 31 de dezembro de 2028,

iii) o subsistema infraestrutura ferroviária (superestrutura ferroviária) deve estar concluída até meados de 2029;

g) No que diz respeito ao troço Kaunas-Varsóvia (com uma ligação a Vílnius):

i) a aquisição de terrenos deve estar concluída até 31 de dezembro de 2026, com exceção do troço entre Kaunas e Vílnius,

ii) a aquisição de terrenos deve estar concluída até 31 de dezembro de 2027 para o troço de Kaunas a Vílnius,

iii) a conceção do subsistema infraestrutura ferroviária deve estar em concluída até meados de 2029 (incluindo a ligação a Vílnius),

iv) a infraestrutura ferroviária deve estar concluída até 31 de dezembro de 2028, desde a fronteira entre a Lituânia e a Polónia até Marijampole, a fim de assegurar uma ligação à linha ferroviária existente, constituída pela bitola nominal europeia *standard* de 1 435 mm,

v) a infraestrutura ferroviária de Marijampole a Kaunas deve estar concluída até 31 de dezembro de 2029;

h) No que respeita ao troço Varsóvia-fronteira entre a Lituânia e a Polónia:

i) as obras de modernização da infraestrutura ferroviária no troço Varsóvia-Ełk devem estar concluídas até 31 de dezembro de 2029,

ii) o troço Ełk-fronteira na fronteira entre a Lituânia e a Polónia deve estar concluído até 31 de dezembro de 2030;

i) No que diz respeito a todos os troços Taline-Pärnu-Salaspils-Misa-Panevėžys-Kaunas-Varsóvia:

   i) a conceção do subsistema eletrificação deve estar concluída até 31 de dezembro de 2027,

   ii) a conceção do subsistema controlo-comando e sinalização deve estar concluída até meados de 2028,

   iii) os trabalhos de instalação do subsistema eletrificação devem ter início no primeiro trimestre de 2027,

   iv) os trabalhos de instalação do subsistema controlo-comando e sinalização devem ter início no primeiro trimestre de 2028,

   v) a infraestrutura ferroviária deve estar concluída sob a forma de uma combinação de linhas ferroviárias de via simples e de via dupla em aterro duplo para tráfego misto, adequada para comboios de mercadorias com comprimento mínimo de 740 m, eletrificados, na bitola nominal europeia *standard* até 31 de dezembro de 2030,

   vi) o Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS) deve ser implantado para alcançar a plena interoperabilidade, em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]), até 31 de dezembro de 2030,

   vii) os ensaios dinâmicos devem ter início a partir de 2030.

2. As ações no âmbito da segunda fase do projeto Rail Baltica consistem nas restantes ações necessárias para assegurar que a linha Rail Baltica está em plena conformidade com o Regulamento (UE) 2024/1679.

Artigo 5.º

Governação e comunicação de informações

1. O coordenador europeu do corredor europeu de transporte Mar do Norte-Báltico, os representantes da Comissão e os representantes da Polónia e da Finlândia são convidados a participar, na qualidade de observadores, nas reuniões do Conselho de Supervisão da RB Rail AS. A RB Rail AS pode também decidir convidar o coordenador europeu ou a Comissão para reuniões estratégicas dos parceiros do projeto.

2. O grupo de trabalho Rail Baltica reúne-se, a convite do coordenador europeu do corredor europeu de transporte Mar do Norte — Báltico, pelo menos duas vezes por ano. É consultado sobre as decisões estratégicas relativas ao projeto. O coordenador europeu do corredor Mar do Norte — Báltico deve manter o coordenador europeu do Mar Báltico — Mar Negro — Mar Egeu informado sobre desenvolvimentos significativos relacionados com o projeto Rail Baltica e que sejam pertinentes para os dois corredores.

3. Após consulta da Estónia, da Letónia, da Lituânia e da Polónia, a RB Rail AS deve fornecer ao coordenador europeu do corredor Mar do Norte — Báltico, por escrito, pelo menos uma vez por ano, informações atualizadas sobre os progressos realizados na execução das ações referidas no artigo 2.º, e, se for caso disso, notificar quaisquer atrasos encontrados, especificando os motivos do atraso e indicando as medidas corretivas tomadas.

4. Caso sucedam acontecimentos de força maior com impacto no programa de execução e no seu financiamento, os parceiros do projeto e o coordenador europeu do corredor Mar do Norte — Báltico devem consultar-se mutuamente para definir medidas corretivas.

Artigo 6.º

Revogação

A Decisão de Execução (UE) 2018/1723 é revogada.

([3]) Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (JO L 138 de 26.5.2016, p. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

Artigo 7.º

Destinatários

Os destinatários da presente decisão são a República da Estónia, a República da Letónia, a República da Lituânia, a República da Polónia e a República da Finlândia.

Feito em Bruxelas, em 9 de julho de 2025.

Pela Comissão
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membro da Comissão