Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2025/1332

10.7.2025

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2025/1332

z 9. júla 2025

o realizácii cezhraničného projektu Rail Baltica na európskom dopravnom koridore Severné more – Baltské more a európskom dopravnom koridore Baltské more – Čierne more – Egejské more pri uplatňovaní nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 a o zrušení vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2018/1723

[oznámené pod číslom C(2025) 3944]

(Iba estónske, fínske, litovské, lotyšské, poľské a švédske znenie je autentické)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadenia (EÚ) 2021/1153 a nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 ([1]), a najmä na jeho článok 55 ods. 1,

keďže:

(1) Cezhraničný projekt Rail Baltica má podľa očakávaní zohrávať kľúčovú úlohu pri zabezpečovaní fungovania európskych dopravných koridorov Severné more – Baltské more a Baltské more – Čierne more – Egejské more. Trať Rail Baltica bude interoperabilným a efektívnym železničným spojením medzi Poľskom a pobaltskými štátmi a nepriamo aj Fínskom. Vytvorí miesta prepojenia železničnej, námornej, leteckej a cestnej dopravy. Trať Rail Baltica ako hlavné chýbajúce prepojenie oboch koridorov takisto pomôže prepojiť región s Ukrajinou a Moldavskom, ktoré sú súčasťou koridorov Severné more – Baltské more a Baltské more – Čierne more – Egejské more. Očakáva sa, že prispeje k podpore mobility s nulovými emisiami v súlade s príslušnými cieľmi Únie v oblasti znižovania emisií CO_2.

(2) Geostrategická hodnota trate Rail Baltica sa vzhľadom na súčasný medzinárodný kontext výrazne zvýšila. Pri jej realizácii by sa mal zohľadniť jej prínos pre obranu, bezpečnostnú ochranu a vojenskú mobilitu.

(3) Projekt Rail Baltica čelil mimoriadnym okolnostiam, akými bolo napríklad vypuknutie pandémie ochorenia COVID-19 a rozsiahla vojna Ruska proti Ukrajine, ktoré boli príčinou rozsiahleho narušenia realizácie projektu. Vzhľadom na to je nutné prehodnotiť harmonogram realizácie stanovený vo vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2018/1723 ([2]).

(4) Trať Rail Baltica sa realizuje ako rýchla konvenčná železnica so zmiešanou osobnou i nákladnou dopravou. Mala by prispieť k ambícii prepojiť všetky európske hlavné mestá vysokorýchlostnou železnicou.

(5) Prostredníctvom trate Rail Baltica by sa mali v roku 2030 tri pobaltské krajiny prepojiť s európskou železničnou sieťou a integrovať sa do jednotného európskeho železničného priestoru.

(6) Trať Rail Baltica je nosným pilierom európskeho železničného systému založeného na európskom štandardnom menovitom rozchode koľaje 1 435 mm v Estónsku, Lotyšsku a Litve. Tento železničný systém s európskym rozchodom koľaje by sa mal v budúcnosti v tomto regióne postupne rozširovať v súlade s národnými plánmi týkajúcimi sa zmeny rozchodu koľaje.

([1]) Ú. v. EÚ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.
([2]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/1723 z 26. októbra 2018 o cezhraničnom projekte Rail Baltica v rámci koridoru základnej siete Severné more – Baltské more (Ú. v. EÚ L 287, 15.11.2018, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/1723/oj).

(7) V súlade s článkom 6 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2024/1679 a bez toho, aby bol dotknutý článok 8 ods. 5 uvedeného nariadenia, majú členské štáty dokončiť základnú sieť do 31. decembra 2030. Okrem toho sa v článku 8 ods. 5 stanovuje, že realizácia projektov spoločného záujmu závisí od štádia ich pripravenosti, súladu s právnymi postupmi Únie a vnútroštátnymi právnymi postupmi a od dostupnosti finančných zdrojov, a to bez toho, aby bol ovplyvnený finančný záväzok jednotlivých členských štátov alebo Únie.

(8) Estónsko, Lotyšsko, Litva a Poľsko by mali vynaložiť maximálne úsilie, aby dodržali cieľový termín dokončenia základnej siete do roku 2030. Pre technické a finančné problémy projektu sa však projekt Rail Baltica nepodarí dokončiť pred koncom roka 2030.

(9) Vzhľadom na čas a zdroje potrebné na vybudovanie celej trate Rail Baltica na jednej strane a strategický význam čo najskoršieho napojenia Estónska, Lotyšska a Litvy na európsku železničnú sieť na druhej strane by budovanie tejto trate malo prebiehať v dvoch fázach.

(10) V prvej fáze do konca roka 2030 by sa mala vybudovať základná trať Rail Baltica, ktorou by sa Estónsko, Lotyšsko a Litva napojili na európsku železničnú sieť. Počas druhej fázy by sa mali v súlade s nariadením (EÚ) 2024/1679 realizovať ďalšie prvky, ktoré sú nevyhnutné na plné využitie potenciálu trate Rail Baltica.

(11) S cieľom uviesť trať do prevádzky čo najskôr by Estónsko, Lotyšsko a Litva mali v prvej fáze vybudovať trať Rail Baltica ako jednokoľajovú trať z Tallinnu do Kaunasu. Aby sa cezhraničná doprava na koridore Rail Baltica mohla začať v prvej fáze postupne zintenzívňovať, Litva by mala byť schopná realizovať energetické zariadenia a zariadenia subsystému „riadenie-zabezpečenie a návestenie“ na existujúcej železničnej trati s európskym štandardným menovitým rozchodom koľaje 1 435 mm na úseku medzi Poľskom a Kaunasom.

(12) Týmto rozvrhnutím fáz by sa mala všetkým zúčastneným partnerom poskytnúť istota, že do konca roka 2030 budú prioritne vybudované základné cezhraničné prepojenia.

(13) Estónsko, Lotyšsko, Litva, Poľsko a Fínsko by mali počas plánovania a výstavby trate Rail Baltica úzko spolupracovať, aby sa zabezpečila koordinovaná výstavba a plne interoperabilná železničná trať. Osobitná skupina Rail Baltica, ktorej predsedá európsky koordinátor pre koridor Severné more – Baltské more, by mala zabezpečovať riadenie medzi ministerstvami Estónska, Lotyšska, Litvy, Poľska, Fínska a Komisiou s cieľom podporovať koordináciu, usmerňovať projekt a podporovať jeho hladkú realizáciu.

(14) Estónsko, Lotyšsko, Litva a Poľsko sa dohodli, že budú pri budovaní trate Rail Baltica úzko spolupracovať a postupovať v úzkej koordinácii s Fínskom.

(15) Pobaltské štáty by mali spolupracovať so svojím spoločným podnikom RB Rail AS, ktorý naďalej plní úlohu koordinátora projektu a pôsobí ako hlavný prostredník pre partnerov projektu Rail Baltica, konkrétne pre Estónsko, Lotyšsko a Litvu a ich vnútroštátne pridružené subjekty, pri vzájomných výmenách s Komisiou s cieľom zabezpečiť súdržnú realizáciu. Spoločný podnik RB Rail AS a vnútroštátne pridružené subjekty by mali realizovať cezhraničný projekt Rail Baltica v súlade s dohodnutou štruktúrou projektu.

(16) V tomto rozhodnutí by sa mali stanoviť opatrenia a harmonogram na ich dokončenie s cieľom usmerniť prácu partnerov projektu a zabezpečiť jednoznačnosť pre zainteresované strany zapojené do realizácie projektu. Mala by sa v ňom takisto odrážať aktualizovaná stratégia realizácie založená na geografických prevádzkových úsekoch, ako sa uvádza v dohode o riadení projektu uzavretej 28. februára 2024 medzi spoločným podnikom RB Rail AS, zodpovednými ministerstvami Estónska, Lotyšska a Litvy a vnútroštátnymi pridruženými subjektmi projektu Rail Baltica.

(17) V súlade s článkom 55 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2024/1679 má Komisia toto rozhodnutie aktualizovať každé štyri roky alebo na žiadosť niektorého zo zapojených členských štátov.

(18) Keďže harmonogram a opatrenia stanovené vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2018/1723 sú neaktuálne a zmenil sa geopolitický kontext, uvedené vykonávacie rozhodnutie by sa malo zrušiť.

(19) Opatrenia stanovené v tomto rozhodnutí sú v súlade so stanoviskom výboru uvedeného v článku 61 nariadenia (EÚ) 2024/1679,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Predmet úpravy

V tomto rozhodnutí sa stanovujú priority, opatrenia a harmonogram realizácie cezhraničného projektu Rail Baltica (Tallinn – Pärnu – Riga – Panevėžys – Kaunas – Varšava, s napojením na Vilnius), ako aj súvisiace ustanovenia o správe a riadení a o podávaní správ.

Článok 2

Priority pre prvú fázu

1. Počas prvej fázy do 31. decembra 2030 Estónsko, Lotyšsko, Litva a Poľsko prioritne realizujú výstavbu úsekov Tallinn – Pärnu – Salaspils – Misa – Panevėžys – Kaunas – Varšava a pracujú na dokončení uvedených úsekov. Počas tejto fázy sa zabezpečí napojenie na trať Rail Baltica z Rigy a Vilniusu prostredníctvom existujúcej železničnej siete.

2. Pokiaľ ide o prvú fázu, Estónsko, Lotyšsko a Litva môžu stavať trať Rail Baltica z Tallinnu do Kaunasu ako jednokoľajovú trať za predpokladu, že sa vybuduje dvojkoľajový násyp a dostatok prechodových slučiek na plynulú prevádzku.

3. Súbežne s činnosťami prvej fázy uvedenými v odsekoch 1 a 2 môže Litva v úseku medzi Poľskom a Kaunasom realizovať energetické zariadenia a zariadenia subsystému „riadenie-zabezpečenie a návestenie“ na existujúcej európskej železničnej trati.

4. Estónsko, Lotyšsko a Litva môžu začať vykonávať činnosti z druhej fázy pred ukončením prvej fázy, pokiaľ sa tým priamo ani nepriamo neoneskorí dokončenie činností prvej fázy.

Článok 3

Priority pre druhú fázu

Projekt Rail Baltica sa bude považovať za dokončený až po prepojení Tallinnu, Rigy, Vilniusu a Varšavy železnicou s európskym štandardným menovitým rozchodom koľaje 1 435 mm, ktorá bude na celej trase vybudovaná ako dvojkoľajová trať.

Článok 4

Opatrenia a harmonogram

1. Estónsko, Lotyšsko, Litva a Poľsko zabezpečia včasné vykonávanie nasledujúcich opatrení na dokončenie prvej fázy projektu Rail Baltica:

a) pokiaľ ide o úsek Tallinn – Pärnu:

   i) nadobúdanie pozemkov sa dokončí do 31. decembra 2026;

   ii) výstavba spodnej konštrukcie železnice sa začne do 31. decembra 2025;

   iii) výstavba subsystému železničnej infraštruktúry sa dokončí do 31. decembra 2028;

b) pokiaľ ide o úsek Pärnu – hranica medzi Estónskom a Lotyšskom:

   i) návrh subsystému železničnej infraštruktúry sa dokončí do 31. decembra 2026;

   ii) nadobúdanie pozemkov sa dokončí do 31. decembra 2026;

   iii) výstavba spodnej konštrukcie železnice sa začne a dostatočne sa v nej pokročí do 31. decembra 2026;

   iv) výstavba subsystému železničnej infraštruktúry sa dokončí do 31. decembra 2028;

c) pokiaľ ide o úsek hranica medzi Estónskom a Lotyšskom – Salaspils:

i) návrh subsystému železničnej infraštruktúry sa dokončí do 31. decembra 2026;

ii) nadobúdanie pozemkov sa dokončí do 30. júna 2027;

iii) výstavba spodnej konštrukcie železnice sa začne a dostatočne sa v nej pokročí do 31. decembra 2026;

iv) výstavba subsystému železničnej infraštruktúry sa dokončí do 31. decembra 2029;

d) pokiaľ ide o úsek Salaspils – hranica medzi Lotyšskom a Litvou:

i) návrh subsystému železničnej infraštruktúry sa dokončí do 31. decembra 2025;

ii) nadobúdanie pozemkov sa dokončí do 31. decembra 2026;

iii) výstavba spodnej konštrukcie železnice sa začne a dostatočne sa v nej pokročí do 31. decembra 2025;

iv) výstavba subsystému železničnej infraštruktúry na hranici sa dokončí do polovice roka 2029;

e) pokiaľ ide o úsek hranica medzi Lotyšskom a Litvou – Panevėžys:

i) návrh subsystému železničnej infraštruktúry sa dokončí do 31. decembra 2027;

ii) výstavba spodnej konštrukcie železnice sa začne a dostatočne sa v nej pokročí do 31. decembra 2027;

iii) výstavba subsystému železničnej infraštruktúry sa rozbehne do polovice roka 2029;

f) pokiaľ ide o úsek Panevėžys – Kaunas:

i) výstavba subsystému železničnej infraštruktúry (hornej konštrukcie železnice) sa začne a dostatočne sa v nej pokročí do 31. decembra 2025;

ii) výstavba spodnej konštrukcie železnice sa dokončí do 31. decembra 2028;

iii) subsystém železničnej infraštruktúry (horná konštrukcia železnice) sa dokončí do polovice roka 2029;

g) pokiaľ ide o úsek Kaunas – Varšava (s napojením na Vilnius):

i) s výnimkou úseku medzi Kaunasom a Vilniusom sa nadobúdanie pozemkov dokončí do 31. decembra 2026;

ii) v prípade úseku medzi Kaunasom a Vilniusom sa nadobúdanie pozemkov dokončí do 31. decembra 2027;

iii) návrh subsystému železničnej infraštruktúry sa dokončí do polovice roka 2029 (vrátane napojenia na Vilnius);

iv) do 31. decembra 2028 sa dokončí železničná infraštruktúra od litovsko-poľskej hranice po Marijampole, aby sa zabezpečilo napojenie na existujúcu železničnú trať s európskym štandardným menovitým rozchodom koľaje 1 435 mm;

v) železničná infraštruktúra z Marijampole do Kaunasu sa dokončí do 31. decembra 2029;

h) pokiaľ ide o úsek Varšava – hranica medzi Litvou a Poľskom:

i) práce na modernizácii železničnej infraštruktúry na úseku Varšava – Ełk sa dokončia do 31. decembra 2029;

ii) úsek Ełk – hranica medzi Litvou a Poľskom sa dokončí do 31. decembra 2030;

i) pokiaľ ide o všetky úseky Tallinn – Pärnu – Salaspils – Misa – Panevėžys – Kaunas – Varšava:

   i) návrh elektrifikačného subsystému sa dokončí do 31. decembra 2027;

   ii) návrh subsystému „riadenie-zabezpečenie a návestenie“ sa dokončí do polovice roka 2028;

   iii) inštalačné práce v rámci elektrifikačného subsystému sa začnú v prvom štvrťroku 2027;

   iv) inštalačné práce v rámci subsystému „riadenie-zabezpečenie a návestenie“ sa začnú v prvom štvrťroku 2028;

   v) do 31. decembra 2030 sa železničná infraštruktúra dokončí ako kombinácia jednokoľajovej a dvojkoľajovej železničnej trate na dvojkoľajovom násype pre zmiešanú dopravu, ktorá bude vhodná pre nákladné vlaky s minimálnou dĺžkou 740 m, bude elektrifikovaná a bude mať európsky štandardný menovitý rozchod koľaje;

   vi) do 31. decembra 2030 sa zavedie Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS) s cieľom dosiahnuť úplnú interoperabilitu v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 ([3]);

   vii) dynamické testovanie sa začne od roku 2030.

2. Opatrenia druhej fázy projektu Rail Baltica tvoria zostávajúce opatrenia, ktoré sú potrebné na zabezpečenie úplného súladu trate Rail Baltica s nariadením (EÚ) 2024/1679.

Článok 5

Správa a podávanie správ

1. Európsky koordinátor pre európsky dopravný koridor Severné more – Baltské more, zástupcovia Komisie a vymenovaní zástupcovia Poľska a Fínska sa prizvú na účasť na zasadnutiach dozornej rady spoločnosti RB Rail AS ako pozorovatelia. Spoločnosť RB Rail AS sa môže takisto rozhodnúť pozvať európskeho koordinátora alebo Komisiu na strategické stretnutia partnerov projektu.

2. Osobitná skupina Rail Baltica sa schádza na pozvanie európskeho koordinátora pre európsky dopravný koridor Severné more – Baltské more najmenej dvakrát ročne. Konzultuje sa s ňou o strategických rozhodnutiach týkajúcich sa projektu. Európsky koordinátor pre koridor Severné more – Baltské more informuje európskeho koordinátora pre koridor Baltské more – Čierne more – Egejské more o významnom dianí v súvislosti s projektom Rail Baltica, ktoré je relevantné pre uvedené dva koridory.

3. Spoločnosť RB Rail AS po konzultácii s Estónskom, Lotyšskom, Litvou a Poľskom poskytuje európskemu koordinátorovi pre koridor Severné more – Baltské more aspoň raz ročne písomné aktualizované informácie o pokroku vo vykonávaní opatrení uvedených v článku 2 a podľa potreby oznámi prípadné oneskorenie s uvedením dôvodov oneskorenia a prijatých nápravných opatrení.

4. V prípade, že do programu realizácie a jeho financovania zasiahne vyššia moc, partneri projektu a európsky koordinátor pre koridor Severné more – Baltské more spolu konzultujú s cieľom určiť nápravné opatrenia.

Článok 6

Zrušenie

Vykonávacie rozhodnutie (EÚ) 2018/1723 sa zrušuje.

([3]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

Článok 7

Adresáti

Toto rozhodnutie je určené Estónskej republike, Lotyšskej republike, Litovskej republike, Poľskej republike a Fínskej republike.

V Bruseli 9. júla 2025

Za Komisiu
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komisie