



2025/1332

10.7.2025

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2025/1332

z dnia 9 lipca 2025 r.

w sprawie realizacji projektu transgranicznego Rail Baltica w europejskim korytarzu transportowym „Morze Północne–Morze Bałtyckie” i europejskim korytarzu transportowym „Morze Bałtyckie–Morze Czarne–Morze Egejskie” w zastosowaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 oraz w sprawie uchylenia decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/1723

(notyfikowana jako dokument nr C (2025)3944)

(Jedynie teksty w języku estońskim, fińskim, litewskim, łotewskim, polskim i szwedzkim 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. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Oczekuje się, że transgraniczny projekt Rail Baltica odegra kluczową rolę w zapewnieniu funkcjonowania europejskich korytarzy transportowych Morze Północne–Morze Bałtyckie oraz Morze Bałtyckie–Morze Czarne–Morze Egejskie. Linia Rail Baltica będzie interoperacyjnym i wydajnym połączeniem kolejowym między Polską a państwami bałtyckimi oraz pośrednio Finlandią. Stworzy ona punkty połączenia transportu kolejowego, morskiego, lotniczego i drogowego. Linia Rail Baltica, stanowiąca brakujące ogniwo w obu korytarzach, pomoże również połączyć region z Ukrainą i Mołdawią, które są częścią korytarzy Morze Północne–Morze Bałtyckie i Morze Bałtyckie–Morze Czarne–Morze Egejskie. Oczekuje się, że przyczyni się do promowania mobilności bezemisyjnej zgodnie z odpowiednimi celami Unii w zakresie redukcji emisji CO₂.
- (2) Biorąc pod uwagę obecny kontekst międzynarodowy, znacznie wzrosła geostrategiczna wartość linii Rail Baltica. W kontekście jej budowy należy uwzględnić wkład w obronność, bezpieczeństwo i mobilność wojskową.
- (3) Na projekt Rail Baltica miały wpływ nadzwyczajne okoliczności, takie jak wybuch pandemii COVID-19 i pełnoskalowa wojna Rosji przeciwko Ukrainie, co spowodowało poważne zakłócenia w jego wdrażaniu. Wymaga to ponownej oceny harmonogramu realizacji określonego w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/1723 ⁽²⁾.
- (4) Rail Baltica jest realizowana jako linia szybkiej kolei konwencjonalnej na potrzeby mieszanych usług pasażersko-towarowych. Powinna przyczynić się do osiągnięcia ambitnego celu, jakim jest połączenie wszystkich europejskich stolic za pomocą kolei dużych prędkości.
- (5) Linia Rail Baltica powinna połączyć trzy kraje bałtyckie z europejską siecią kolejową w 2030 r. i zintegrować je z jednolitym europejskim obszarem kolejowym.
- (6) Rail Baltica jest podstawą europejskiego systemu kolejowego opartego na standardowej europejskiej nominalnej szerokości toru wynoszącej 1 435 mm w Estonii, na Łotwie i Litwie. W przyszłości ten europejski system szerokości toru powinien być stopniowo rozszerzany w regionie, zgodnie z krajowymi planami dostosowania.

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

⁽²⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2018/1723 z dnia 26 października 2018 r. w sprawie projektu transgranicznego Rail Baltica w ramach korytarza sieci bazowej Morze Północne–Morze Bałtyckie (Dz.U. L 287 z 15.11.2018, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2018/1723/oj>).

- (7) Zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2024/1679, bez uszczerbku dla art. 8 ust. 5 tego rozporządzenia, państwa członkowskie mają ukończyć sieć bazową do dnia 31 grudnia 2030 r. Ponadto art. 8 ust. 5 stanowi, że realizacja projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania zależy od ich stopnia przygotowania, zgodności z unijnymi i krajowymi procedurami prawnymi oraz dostępności środków finansowych, bez naruszenia zobowiązań finansowych danego państwa członkowskiego lub Unii.
- (8) Estonia, Łotwa, Litwa i Polska powinny dołożyć wszelkich starań, aby dotrzymać docelowego terminu wyznaczonego na 2030 r. dla sieci bazowej. Jednak ze względu na wyzwania techniczne i finansowe związane z projektem Rail Baltica nie zostanie on zakończony przed końcem 2030 r.
- (9) Biorąc pod uwagę, z jednej strony, czas i zasoby niezbędne do budowy kompletnej linii Rail Baltica, a z drugiej strony strategiczne znaczenie jak najszybszego połączenia Estonii, Łotwy i Litwy z europejską siecią kolejową, linia ta powinna zostać zbudowana w dwóch etapach.
- (10) W ramach pierwszego etapu do końca 2030 r. należy zbudować podstawową linię Rail Baltica, aby połączyć Estonię, Łotwę i Litwę z europejską siecią kolejową. W ramach drugiego etapu należy wdrożyć dalsze elementy, które są niezbędne do wykorzystania pełnego potencjału linii Rail Baltica, zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2024/1679.
- (11) Aby linia ta mogła zacząć działać jak najwcześniej, Estonia, Łotwa i Litwa powinny w pierwszym etapie wybudować linię Rail Baltica jako linię jednotorową od Tallina do Kowna. Aby pobudzić rozwój ruchu transgranicznego w korytarzu Rail Baltica w ramach pierwszego etapu, Litwa powinna mieć możliwość wdrożenia instalacji podsystemów „Energia” i „Sterowanie” na istniejącym torze kolejowym na standardowej europejskiej nominalnej szerokości toru 1 435 mm na odcinku między Polską a Kownem.
- (12) Podział na etapy powinien dać wszystkim zaangażowanym partnerom pewność, że podstawowe połączenia transgraniczne zostaną zbudowane w pierwszej kolejności, do końca 2030 r.
- (13) Estonia, Łotwa, Litwa, Polska i Finlandia powinny ściśle współpracować podczas planowania i budowy linii Rail Baltica, aby zapewnić skoordynowaną i w pełni interoperacyjną linię kolejową. Grupa zadaniowa ds. Rail Baltica, której przewodniczy koordynator europejski ds. korytarza „Morze Północne–Morze Bałtyckie”, powinna zapewnić współdziałanie między ministerstwami Estonii, Łotwy, Litwy, Polski i Finlandii oraz Komisją w celu wspierania koordynacji, kierowania projektem i umożliwienia sprawnej realizacji.
- (14) Estonia, Łotwa, Litwa i Polska uzgodniły budowę linii Rail Baltica w bliskiej współpracy i w ścisłej koordynacji z Finlandią.
- (15) Państwa bałtyckie powinny współpracować ze spółką joint venture RB Rail AS, która nadal pełni funkcję koordynatora projektu i jest głównym rozmówcą partnerów Rail Baltica, a mianowicie Estonii, Łotwy i Litwy oraz ich krajowych podmiotów powiązanych, w ramach wymiany informacji z Komisją w celu zapewnienia spójnego wdrażania. Spółka joint venture RB Rail AS i krajowe podmioty powiązane powinny realizować projekt transgraniczny Rail Baltica zgodnie z uzgodnioną strukturą projektu.
- (16) W niniejszej decyzji należy określić działania i harmonogram ich realizacji w celu ukierunkowania prac partnerów projektu i zapewnienia jasności zainteresowanym stronom zaangażowanym w realizację projektu. Powinna ona również odzwierciedlać zaktualizowaną strategię realizacji opartą na geograficznych odcinkach operacyjnych, jak określono w umowie w sprawie zarządzania projektem zawartej 28 lutego 2024 r. między spółką joint venture RB Rail AS, właściwymi ministerstwami Estonii, Łotwy i Litwy oraz krajowymi podmiotami powiązanymi z projektem Rail Baltica.
- (17) Zgodnie z art. 55 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2024/1679 Komisja aktualizuje niniejszą decyzję co cztery lata lub na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego.
- (18) Ponieważ harmonogram i środki określone w decyzji wykonawczej (UE) 2018/1723 są nieaktualne, a kontekst geopolityczny uległ zmianie, należy uchylić tę decyzję wykonawczą.
- (19) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 61 rozporządzenia (UE) 2024/1679,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza decyzja określa priorytety, działania i harmonogram realizacji projektu transgranicznego Rail Baltica (Tallinn–Parnawa–Ryga–Poniewież–Kowno–Warszawa, wraz z połączeniem z Wilnem), a także ustanawia przepisy dotyczące zarządzania i sprawozdawczości.

Artykuł 2

Priorytety dla pierwszego etapu

1. W pierwszym etapie, do dnia 31 grudnia 2030 r., Estonia, Łotwa, Litwa i Polska priorytetowo traktują budowę odcinków trasy Tallinn–Parnawa–Salaspils–Misa–Poniewież–Kowno–Warszawa oraz pracują nad ukończeniem tych odcinków. W ramach tego etapu zapewnia się połączenie, odpowiednio, Rygi i Wilna z linią Rail Baltica za pośrednictwem istniejącej sieci kolejowej.
2. Jeżeli chodzi o pierwszy etap, Estonia, Łotwa i Litwa mogą zbudować linię Rail Baltica jako linię jednotorową z Tallina do Kowna, pod warunkiem że zbudowany zostanie nasyp dla linii dwutorowej i wystarczająca liczba mijanek zapewniająca sprawne funkcjonowanie.
3. Równoległe z działaniami pierwszego etapu, o których mowa w ust. 1 i 2, Litwa może wdrożyć podsystemy „Energia” i „Sterowanie” na istniejącym europejskim torze kolejowym na odcinku między Polską a Kownem.
4. Estonia, Łotwa i Litwa mogą rozpocząć działania objęte drugim etapem przed zakończeniem pierwszego etapu, jeżeli nie opóźni to bezpośrednio ani pośrednio zakończenia działań w ramach pierwszego etapu.

Artykuł 3

Priorytety dla drugiego etapu

Projekt Rail Baltica nie zostanie uznany za zakończony, zanim Tallinn, Ryga, Wilno i Warszawa nie zostaną połączone koleją o standardowej europejskiej nominalnej szerokości toru wynoszącej 1 435 mm zbudowanej dwutorowo na całej trasie.

Artykuł 4

Działania i harmonogram

1. Estonia, Łotwa, Litwa i Polska zapewniają terminową realizację następujących działań w celu zakończenia pierwszego etapu projektu Rail Baltica:
 - a) w odniesieniu do odcinka Tallinn–Parnawa:
 - (i) nabycie gruntów zostanie zakończone do dnia 31 grudnia 2026 r.;
 - (ii) budowa podtorza rozpocznie się do dnia 31 grudnia 2025 r.;
 - (iii) budowa podsystemu infrastruktury kolejowej zostanie zakończona do dnia 31 grudnia 2028 r.;
 - b) w odniesieniu do odcinka Parnawa–granica między Estonią a Łotwą:
 - (i) prace projektowe w zakresie podsystemu infrastruktury kolejowej zostaną zakończone do dnia 31 grudnia 2026 r.;
 - (ii) nabycie gruntów zostanie zakończone do dnia 31 grudnia 2026 r.;
 - (iii) budowa podtorza rozpocznie się i osiągnie wystarczające postępy do dnia 31 grudnia 2026 r.;
 - (iv) budowa podsystemu infrastruktury kolejowej zostanie zakończona do dnia 31 grudnia 2028 r.;

- c) w odniesieniu do odcinka granica między Estonią a Łotwą–Salaspils:
 - (i) prace projektowe w zakresie podsystemu infrastruktury kolejowej zostaną zakończone do dnia 31 grudnia 2026 r.;
 - (ii) nabycie gruntów zostanie zakończone do dnia 30 czerwca 2027 r.;
 - (iii) budowa podtorza rozpocznie się i osiągnie wystarczające postępy do dnia 31 grudnia 2026 r.;
 - (iv) budowa podsystemu infrastruktury kolejowej zostanie zakończona do dnia 31 grudnia 2029 r.;
- d) w odniesieniu do odcinka Salaspils–granica między Łotwą a Litwą:
 - (i) prace projektowe w zakresie podsystemu infrastruktury kolejowej zostaną zakończone do dnia 31 grudnia 2025 r.;
 - (ii) nabycie gruntów zostanie zakończone do dnia 31 grudnia 2026 r.;
 - (iii) budowa podtorza rozpocznie się i osiągnie wystarczające postępy do dnia 31 grudnia 2025 r.;
 - (iv) budowa podsystemu infrastruktury kolejowej do granicy zostanie zakończona do połowy 2029 r.;
- e) w odniesieniu do odcinka granica między Łotwą a Litwą–Poniewież:
 - (i) prace projektowe w zakresie podsystemu infrastruktury kolejowej zostaną zakończone do dnia 31 grudnia 2027 r.;
 - (ii) budowa podtorza rozpocznie się i osiągnie wystarczające postępy do dnia 31 grudnia 2027 r.;
 - (iii) budowa podsystemu infrastruktury kolejowej będzie w toku w terminie do połowy 2029 r.;
- f) w odniesieniu do odcinka Poniewież–Kowno:
 - (i) budowa podsystemu infrastruktury kolejowej (nawierzchni kolejowej) rozpocznie się i osiągnie wystarczające postępy do dnia 31 grudnia 2025 r.;
 - (ii) budowa podtorza zostanie zakończona do dnia 31 grudnia 2028 r.;
 - (iii) budowa podsystemu infrastruktury kolejowej (nawierzchni kolejowej) zostanie zakończona do połowy 2029 r.;
- g) w odniesieniu do odcinka Kowno–Warszawa (z połączeniem z Wilnem):
 - (i) nabycie gruntów zostanie zakończone do dnia 31 grudnia 2026 r., z wyjątkiem odcinka między Kownem a Wilnem;
 - (ii) nabycie gruntów zostanie zakończone do dnia 31 grudnia 2027 r. dla odcinka między Kownem a Wilnem;
 - (iii) prace projektowe w zakresie podsystemu infrastruktury kolejowej zostaną zakończone do połowy 2029 r. (łącznie z połączeniem z Wilnem);
 - (iv) infrastruktura kolejowa zostanie ukończona do dnia 31 grudnia 2028 r. od granicy litewsko-polskiej do Mariampolu w celu zapewnienia połączenia z istniejącą linią kolejową o standardowej europejskiej nominalnej szerokości toru wynoszącej 1 435 mm;
 - (v) infrastruktura kolejowa z Mariampolu do Kowna zostanie ukończona do dnia 31 grudnia 2029 r.;
- h) w odniesieniu do odcinka Warszawa–granica między Litwą a Polską:
 - (i) prace modernizacyjne infrastruktury kolejowej na odcinku Warszawa–Elk zostaną zakończone do dnia 31 grudnia 2029 r.;
 - (ii) odcinek Elk–granica między Litwą a Polską zostanie ukończony do dnia 31 grudnia 2030 r.;

- i) w odniesieniu do wszystkich odcinków trasy Tallinn–Parnawa–Salaspils–Misa–Poniewież–Kowno–Warszawa:
 - (i) prace projektowe w zakresie podsystemu elektryfikacji zostaną zakończone do dnia 31 grudnia 2027 r.;
 - (ii) projekt podsystemu „Sterowanie” zostanie zakończony do połowy 2028 r.;
 - (iii) prace instalacyjne dotyczące podsystemu elektryfikacji rozpoczną się w pierwszym kwartale 2027 r.;
 - (iv) prace instalacyjne dotyczące podsystemu „Sterowanie” rozpoczną się w pierwszym kwartale 2028 r.;
 - (v) infrastruktura kolejowa zostanie zakończona do dnia 31 grudnia 2030 r. jako połączenie jedno- i dwutorowych linii kolejowych na nasypie dla linii dwutorowej, przeznaczone dla ruchu mieszanego, odpowiednie co najmniej dla pociągów towarowych o długości 740 m, zelektryfikowanych, o standardowej europejskiej nominalnej szerokości toru;
 - (vi) Europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) zostanie wdrożony w celu osiągnięcia pełnej interoperacyjności, zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797⁽³⁾, do dnia 31 grudnia 2030 r.;
 - (vii) badania dynamiczne rozpoczną się od 2030 r.
2. Działania w ramach drugiego etapu projektu Rail Baltica obejmują pozostałe działania, które są niezbędne do zapewnienia pełnej zgodności linii Rail Baltica z rozporządzeniem (UE) 2024/1679.

Artykuł 5

Zarządzanie i sprawozdawczość

1. Koordynator europejski ds. korytarza transportowego „Morze Północne–Morze Bałtyckie” i przedstawiciele Komisji oraz wyznaczeni przedstawiciele Polski i Finlandii są zapraszani do udziału w charakterze obserwatorów w posiedzeniach rady nadzorczej spółki RB Rail AS. RB Rail AS może również podjąć decyzję o zaproszeniu koordynatora europejskiego lub Komisji na strategiczne posiedzenia partnerów projektu.
2. Grupa zadaniowa ds. Rail Baltica spotyka się na zaproszenie koordynatora europejskiego ds. europejskiego korytarza transportowego „Morze Północne–Morze Bałtyckie” co najmniej dwa razy w roku. Jej opinii zasięga się w sprawie strategicznych decyzji dotyczących projektu. Koordynator europejski ds. korytarza „Morze Północne–Morze Bałtyckie” informuje koordynatora europejskiego ds. korytarza „Morze Bałtyckie–Morze Czarne–Morze Egejskie” o istotnych zmianach związanych z projektem Rail Baltica i mających znaczenie dla obu korytarzy.
3. Po konsultacji z Estonią, Łotwą, Litwą i Polską RB Rail AS co najmniej raz w roku przekazuje koordynatorowi europejskiemu ds. korytarza „Morze Północne–Morze Bałtyckie” aktualne informacje na temat postępów w realizacji działań, o których mowa w art. 2, oraz, w stosownych przypadkach, powiadamia o wszelkich napotkanych opóźnieniach, podając przyczyny opóźnień i wskazując podjęte środki naprawcze.
4. Jeżeli siła wyższa ma wpływ na program realizacji i jego finansowanie, partnerzy projektu i koordynator europejski ds. korytarza „Morze Północne–Morze Bałtyckie” konsultują się ze sobą w celu określenia środków naprawczych.

Artykuł 6

Uchylenie

Decyzja wykonawcza (UE) 2018/1723 traci moc.

⁽³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

*Artykuł 7***Adresaci**

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Estońskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Finlandii.

Sporządzono w Brukseli dnia 9 lipca 2025 r.

W imieniu Komisji
Apostolos TZITZIKOSTAS
Członek Komisji
