



2025/2198

31.10.2025

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2025/2198

z dnia 30 października 2025 r.

w sprawie realizacji połączenia kolei dużych prędkości Lizbona–Madryt w europejskim korytarzu transportowym „Atlantyk” w zastosowaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679

(notyfikowana jako dokument nr C(2025) 7130)

(Jedynie teksty w języku hiszpańskim i portugalskim 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) Dekarbonizacja transportu, w szczególności przez stworzenie warunków dla ambitnego przesunięcia międzygałęziowego w zakresie długodystansowego transportu towarowego w kierunku energooszczędnych rodzajów transportu, jest kluczowym celem polityki Unii. W swojej strategii na rzecz inteligentnej i zrównoważonej mobilności ⁽²⁾ Komisja wyznaczyła cel polegający na podwojeniu do 2030 r. ruchu w sektorze kolei dużych prędkości.
- (2) Zgodnie z art. 6 ust. 1 i załącznikiem I do rozporządzenia (UE) 2024/1679 wymagane jest ukończenie do końca 2030 r. połączenia kolei dużych prędkości między Lizboną a Madrytem w ramach sieci bazowej.
- (3) Po ukończeniu połączenia kolei dużych prędkości Lizbona–Madryt operatorzy kolejowi powinni mieć możliwość oferowania bezpośrednich połączeń między tymi dwiema stolicami realizowanych w ciągu około trzech godzin. W związku z ambitnym dążeniem do pełnego zintegrowania połączenia kolei dużych prędkości Lizbona–Madryt z szerszą siecią kolei dużych prędkości Hiszpanii i Francji kluczowym krokiem naprzód jest przyjęcie standardowej europejskiej nominalnej szerokości toru wynoszącej 1 435 mm. Wzmocni to konkurencyjność dalekobieżnego ruchu pasażerskiego. Połączenie kolei dużych prędkości Lizbona–Madryt ma wyraźny wymiar transgraniczny i unijny, łącząc Portugalię, Hiszpanię i dalej Francję.
- (4) Projekt połączenia kolei dużych prędkości Lizbona–Madryt jest częścią europejskiego korytarza transportowego „Atlantyk”. W piątym planie prac dotyczącym korytarza „Atlantyk” (lipiec 2022 r.) podkreślono znaczenie przyspieszenia finalizacji tego transgranicznego połączenia kolejowego dużych prędkości, aby zapewnić realną alternatywę dla mniej więcej czterdziestu lotów realizowanych dziennie w obu kierunkach między Lizboną a Madrytem.
- (5) Połączenie kolei dużych prędkości Lizbona–Madryt to złożony projekt transgraniczny obejmujący Portugalię i Hiszpanię, który wymaga budowy nowych odcinków infrastruktury. Wszystkie elementy infrastruktury na potrzeby połączenia są niezbędne, aby zapewnić odpowiedni czas podróży w ramach bezpośrednich przewozów dużych prędkości wynoszący około trzech godzin. Chodzi m.in. o trzeci most na rzece Tag w Lizbonie, a także odcinki linii kolei dużych prędkości: Lizbona–Évora, Évora–Caia, Caia–Badajoz, Badajoz–Talayuela oraz Talayuela–Madryt.
- (6) Niezbędne jest zatem zapewnienie dobrej koordynacji między Hiszpanią a Portugalią. W celu wsparcia skoordynowanej i terminowej realizacji projektu należy przyjąć przepisy zawierające opis niezbędnych działań oraz harmonogram ich wdrożenia.
- (7) Ważne jest również jasne określenie działań niezbędnych do ukończenia połączenia kolei dużych prędkości Lizbona–Madryt oraz harmonogramu jego realizacji, aby zaplanować i w pełni zoptymalizować dostępność finansowania unijnego, krajowego i regionalnego, a także prywatnych środków finansowych. Współfinansowanie unijne wywiera potencjalnie silny impuls dla krajowych i regionalnych procesów decyzyjnych dotyczących realizacji działań.

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

⁽²⁾ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”, COM(2020) 789 final.

- (8) Portugalia i Hiszpania przeprowadziły już znaczące działania, w tym analizy i prace infrastrukturalne, służące realizacji połączenia kolei dużych prędkości Lizbona–Madryt. Większość z nich była współfinansowana przez Unię w ramach różnych programów (Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, instrument „Łącząc Europę”, Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności). Działania były i są obecnie realizowane na podstawie szeregu umów o udzielenie dotacji w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (2014-ES-TM-0518-W, 2014-PT-TM-0627-M, 2015-ES-TM-0181-S, 2015-ES-TM-0173-S, 2016-PT-TMC-0059-M, 2016-ES-TM-0271-S, 2019-ES-TM-0252-S, 2020-PT-TMC-0047-S, 101079551-21-PT-TG).
- (9) Zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2024/1679, bez uszczerbku dla art. 8 ust. 5 tego rozporządzenia, państwa członkowskie mają wprowadzić odpowiednie środki, aby 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.
- (10) Hiszpania i Portugalia dołożyły wszelkich starań, aby wywiązać się z terminu wyznaczonego na 2030 r. dla sieci bazowej, co potwierdzają znaczne postępy poczynione na odcinkach Évora–Mérida i Mérida–Plasencia. Hiszpania zobowiązała się również do dołożenia wszelkich starań, aby do 2030 r. zakończyć budowę nowego odcinka linii dużych prędkości Talayuela–Madryt. Z powodu ograniczeń technicznych i finansowych, z jakimi boryka się Portugalia, połączenie kolei dużych prędkości między Lizboną a Madrytem nie zostanie jednak sfinalizowane przed końcem 2030 r. Powinno ono zostać w pełni ukończone przed końcem 2034 r.
- (11) Biorąc pod uwagę planowane oddanie do użytku do połowy 2026 r. nowego odcinka linii dużych prędkości Évora–Elvas, a także cel, jakim jest ukończenie całego połączenia kolei dużych prędkości do końca 2034 r., konieczne jest zapewnienie etapu pośredniego dla połączenia Lizbona–Madryt z odpowiednim czasem podróży w ramach bezpośrednich przewozów pociągami dużych prędkości wynoszącym około pięciu godzin najpóźniej do 2030 r.
- (12) Ponieważ wyniki analiz dotyczących budowy odcinków niezbędnych do osiągnięcia trzygodzinnego czasu podróży do 2034 r. będą dostępne dopiero z końcem 2027 r., harmonogram i związane z nim etapy budowy tych odcinków, w tym wdrożenia i autoryzacji w odniesieniu do każdego z nich europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), mają zostać uzgodnione na późniejszym etapie.
- (13) Transgraniczny wymiar projektu wymagał utworzenia specjalnych struktur zarządzania. Europejskie ugrupowanie interesów gospodarczych (EUIG) „Alta Velocidad(e) España Portugal” (AVEP) zostało utworzone w dniu 26 stycznia 2001 r. Celem jego działalności jest m.in. realizacja wszelkich zadań w zakresie połączeń kolejowych Hiszpania–Portugalia, które zostały mu powierzone przez rząd hiszpański lub rząd portugalski bądź przez ich odpowiednie przedsiębiorstwa zarządzające infrastrukturą, tj. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) i Infraestructuras de Portugal, S.A. (IP).
- (14) Aby monitorować postępy we wdrażaniu, każde z zainteresowanych państw członkowskich powinno przedstawiać Komisji regularne sprawozdania na ten temat odcinków znajdujących się na ich terytoriach, w tym na temat zobowiązań finansowych podjętych w krajowych planach budżetowych, oraz informować ją o wszelkich znaczących opóźnieniach.
- (15) Decyzja wykonawcza Komisji C(2018) 2356 z 24.4.2018 w sprawie transgranicznego połączenia kolejowego Évora–Mérida w ramach europejskiego korytarza transportowego „Atlanty” dotyczy odcinka linii objętego niniejszą decyzją. Należy ją zatem uchylić. Działania, które nie zostały jeszcze zakończone w ramach stosowania wcześniejszej decyzji, zostają włączone do niniejszej decyzji.
- (16) Harmonogram realizacji określony w niniejszej decyzji powinien pozostawać bez uszczerbku dla spełnienia wymogów zawartych w prawie międzynarodowym i prawie Unii, w tym w przepisach o ochronie środowiska i zdrowia ludzkiego. Harmonogram ten powinien umożliwiać wszystkim stronom planowanie i pełną optymalizację dostępności finansowania, nie przesądzając o zobowiązaniach finansowych państwa członkowskiego lub Unii. W żadnym wypadku nie może odbiegać od wysokich unijnych norm ochrony środowiska i udziału społeczeństwa.
- (17) Środki przewidziane w niniejszej decyzji zostały zatwierdzone przez Portugalię i Hiszpanię.
- (18) 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 połączenia kolei dużych prędkości Lizbona–Madryt, a także odnośne przepisy dotyczące zarządzania.

Artykuł 2

Działania i harmonogram

1. Portugalia i Hiszpania zapewniają wdrożenie poniższych działań w celu umożliwienia, najpóźniej do końca 2030 r., bezpośrednich przewozów pociągami dużych prędkości między Madrytem a Lizboną, gdzie czas podróży wynosić ma około pięciu godzin – w przybliżeniu trzy godziny z Madrytu do granicy i dwie godziny od granicy do Lizbony:

- a) prace budowlane na drugim torze na odcinku linii konwencjonalnej Poceirão–Bombel mają rozpocząć się w pierwszej połowie 2026 r., a odcinek ten ma zostać oddany do użytku do końca 2029 r.;
- b) prace budowlane na nowym odcinku linii dużych prędkości Évora–Caia mają zostać ukończone do końca 2025 r., a odcinek ten ma zostać oddany do użytku do połowy 2026 r.;
- c) odcinek linii dużych prędkości Plasencia–Talayuela ma zostać oddany do użytku do końca 2028 r.;
- d) europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) ma zostać wdrożony na odcinku Évora–Elvas do końca 2027 r.;
- e) ERTMS ma zostać wdrożony na odcinku Badajoz–Plasencia do połowy 2026 r. oraz na odcinku Plasencia–Talayuela do końca 2028 r.;
- f) ERTMS ma zostać wdrożony w sposób skoordynowany w ramach istniejącej infrastruktury na odcinku Elvas–Badajoz do końca 2028 r.;
- g) etapowa budowa i oddanie do użytku odcinka linii dużych prędkości Talayuela–Madryt, zintegrowane ze stopniową elektryfikacją odcinka linii konwencjonalnej Talayuela–Humanes, co stanowi niezbędny warunek umożliwiający zapewnienie, aby czas podróży od Madrytu do granicy – bez przystanków pośrednich – mógł być krótszy niż trzy godziny do końca 2030 r.

2. Portugalia i Hiszpania zapewniają terminowe wdrożenie poniższych działań w celu umożliwienia, najpóźniej do końca 2034 r., bezpośrednich połączeń dużych prędkości między Madrytem a Lizboną, gdzie czas podróży wynosić ma około trzech godzin – w przybliżeniu dwie godziny z Madrytu do granicy i jedną godzinę od granicy do Lizbony:

- a) rozpoczęte w drugiej połowie 2024 r. analizy dotyczące nowego odcinka linii dużych prędkości Lizbona–Évora, w tym nowej przeprawy przez rzekę Tag w Lizbonie, mają zostać zakończone do końca 2027 r.
- b) Na podstawie wyników analiz, o których mowa w lit. a), budowa poniższych odcinków oraz wdrożenie i autoryzacja ERTMS na każdym z nich mają rozpocząć się z datą zapewniającą ich ukończenie i oddanie do użytku do 2034 r.:
 - (i) nowy odcinek linii dużych prędkości Lizbona–Évora, w tym trzeci most na rzece Tag w Lizbonie;
 - (ii) dwutorowy odcinek linii dużych prędkości Évora–Caia, w zależności od potwierdzenia jego zasadności;
- c) Analizy dotyczące odcinka linii dużych prędkości Caia–Badajoz są zlecane przez EUIG AVEP. Mają zostać rozpoczęte w drugiej połowie 2025 r. i zakończone do końca 2027 r.

- d) Na podstawie wyników analiz, o których mowa w lit. c), do końca 2027 r. Hiszpania i Portugalia podejmują decyzję w sprawie:
- (i) możliwości budowy odcinka linii dużych prędkości Caia–Badajoz oraz, w stosownych przypadkach, harmonogramu jego budowy, z oddaniem do użytku do 2034 r.;
 - (ii) oraz możliwości budowy międzynarodowej stacji kolejowej.
3. W związku z ogólnym celem, jakim jest pełne zintegrowanie połączenia kolei dużych prędkości Lizbona–Madryt z szerszymi sieciami linii dużych prędkości w Hiszpanii i we Francji, które funkcjonują w oparciu o szerokość toru wynoszącą 1 435 mm, Portugalia i Hiszpania podejmują następujące działania:
- a) każde z obu państw opracowuje skoordynowany plan wdrożenia do końca 2027 r. standardowej europejskiej nominalnej szerokości toru wynoszącej 1 435 mm na linii dużych prędkości Lizbona–Madryt, zgodnie z art. 17 rozporządzenia (UE) 2024/1679;
 - b) koordynują i kończą migrację szerokości toru między Lizboną a Madrytem zgodnie z planem, o którym mowa w lit. a), oraz zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2024/1679.
4. Wszystkie działania określone w ust. 1, 2 i 3 muszą zostać odzwierciedlone w krajowych planach inwestycyjnych Hiszpanii i Portugalii.

Artykuł 3

Zarządzanie

1. Realizacja działań, o których mowa w art. 2, jest omawiana co najmniej raz w roku przez przedstawicieli Portugalii i Hiszpanii w ramach posiedzenia specjalnej grupy roboczej, ustanowionej zgodnie z art. 53 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2024/1679, organizowanego na zaproszenie koordynatora europejskiego ds. europejskiego korytarza transportowego „Atlantyk”.
2. Za pośrednictwem grupy roboczej, o której mowa w ust. 1, Portugalia i Hiszpania dzielą się swoimi planami dotyczącymi etapów budowy i oddania do użytku poszczególnych odcinków linii, o których mowa w art. 2, w tym wdrożenia ERTMS, oraz wspólnie analizują ich wpływ na funkcjonowanie kolejowych usług przewozowych w ramach danej infrastruktury.
3. Koordynator europejski ds. europejskiego korytarza transportowego „Atlantyk” może zwoływać posiedzenia z udziałem najwyższych przedstawicieli rządów obu stron w przypadku wszelkich zagrożeń, które mogą utrudnić terminowe zakończenie któregośkolwiek z działań określonych w art. 2 ust. 1, 2 i 3.

Artykuł 4

Sprawozdawczość

Portugalia i Hiszpania, co najmniej raz w roku i przed posiedzeniami, o których mowa w art. 3 ust. 1, przedstawiają Komisji i koordynatorowi europejskiemu ds. europejskiego korytarza transportowego „Atlantyk” sprawozdania dotyczące ich odpowiednich działań.

Sprawozdania te przedstawiają postępy we wdrażaniu działań, o których mowa w art. 2, w tym w odniesieniu do zobowiązań finansowych podjętych w krajowych planach budżetowych, oraz wskazują wszelkie napotkane znaczne opóźnienia, określając przyczyny i wskazując podjęte środki naprawcze. W tym celu państwa członkowskie mogą, w stosownych przypadkach, wykorzystywać treść okresowych sprawozdań o stanie działania, które mają być składane zgodnie z umowami o udzielenie dotacji w ramach instrumentu „Łącząc Europę”.

Artykuł 5

Uchylenie

Decyzja wykonawcza Komisji C(2018) 2356 traci moc.

Artykuł 6

Adresaci

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Portugalskiej i Królestwa Hiszpanii.

Sporządzono w Brukseli dnia 30 października 2025 r.

W imieniu Komisji
Apostolos TZITZIKOSTAS
Członek Komisji
