



V Bruselu dne 5.11.2025
COM(2025) 903 final

**SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ**

Propojení Evropy pomocí vysokorychlostní železnice

{SWD(2025) 960 final} - {SWD(2025) 961 final}

1. ÚVOD A CÍLE

Evropská vysokorychlostní železniční síť podpoří naše hospodářství, vytvoří kvalitní pracovní místa, posílí soudržnost, sblíží občany, sníží znečištění ovzduší a pomůže splnit naše cíle v oblasti klimatu. Vysokorychlostní železnice je klíčem pro zajištění jednotnější Evropy, její připravenosti na budoucnost a posílení konkurenceschopnosti evropského průmyslu.

Vysokorychlostní železniční síť spojující hlavní města a další velká města v EU může cestujícím poskytnout vhodnou a čistou alternativu k letům na krátké a střední vzdálenosti a rychlou a pohodlnou alternativu k individuálním jízdám autem nebo autobusem¹. Lepší spojení mohou pomoci snížit demografický tlak na velké městské oblasti, zejména na trh s bydlením, a zároveň zabránit vylidňování menších měst.

S ohledem na tuto skutečnost byly ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu² stanoveny cíle dopravu na vysokorychlostní železnici do roku 2030 ve srovnání s rokem 2015 zdvojnásobit a do roku 2050 ztrojnásobit. Nařízení o TEN-T z roku 2024³ stanoví základ pro vytvoření vysokorychlostní železniční sítě v Evropě. To vyžaduje **vysokorychlostní železniční spojení rychlostí vyšší než 200 km/h mezi hlavními evropskými městskými centry a zajišťuje jejich integraci do zbytku sítě**. Tato integrovaná a soudržná síť je založena na hlavní síti TEN-T a rozšířené hlavní síti pro železniční osobní dopravu a má být postupně dokončena do roku 2040. Umožní rychlé spojení a zároveň zajistí územní soudržnost. V mnoha případech se očekává, že se počet cest mezi hlavními městy EU sníží o polovinu nebo více (viz obrázek 1). Vysokorychlostní železniční síť by do kandidátských zemí měla být rozšířena ve střednědobém až dlouhodobém horizontu.

EU však zatím nejde správnou cestou: v roce 2023 vzrostla vysokorychlostní železniční doprava oproti roku 2015 pouze o 17 %⁴ a délka provozovaných vysokorychlostních železničních tratí činila 12 128 km⁵, přičemž tyto tratě se nacházejí především ve Španělsku, Francii, Itálii a Německu. Střední a východní Evropa jsou i nadále nedostatečně propojeny. Vzhledem k přetrvávající roztržitosti a překážkám je tedy dokončení skutečně propojené evropské vysokorychlostní železniční sítě stále ještě daleko. Mario Draghi ve své zprávě z roku 2024⁶ zdůraznil, že investice do infrastruktury mají zásadní význam pro posílení konkurenceschopnosti, soudržnosti a odolnosti Evropy a zároveň

¹ Potřeba takové sítě byla rovněž zmíněna v rámci Evropské občanské iniciativy v roce 2023: https://citizens-initiative.europa.eu/initiatives/details/2023/000004_cs.

² Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, *Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti* (COM(2020) 789 final).

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě.

⁴ Doprava EU v číslech: statistická příručka 2024, tabulka 2.3.8, https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en.

⁵ Doprava EU v číslech – statistická příručka 2025 (obrázek vysokorychlostních tratí včetně hlavních železničních tratí umožňujících provoz na hlavních úsecích rychlostí 200 km/h nebo vyšší na modernizovaných tratích a 250 km/h na zvláště vybudovaných tratích. Vyhrazené vysokorychlostní železniční tratě zvláště vybudované pro provoz rychlostí 250 km/h nebo vyšší).

⁶ Draghi, M., Budoucnost evropské konkurenceschopnosti, Zpráva pro předsedkyni Evropské komise, září 2024, https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en.

podporují zelenou a digitální transformaci. Lettova zpráva⁷ jasně poukázala na to, že vysokorychlostní železnice sice změnila národní hospodářství a sociální prostředí, to ale na vnitrostátních hranicích končí.

Obrázek 1: Příklady významných časových úspor mezi vybranými hlavními městy EU⁸



Z těchto důvodů Komise předkládá sdělení o propojení Evropy vysokorychlostní železnici, jehož cílem je podporovat udržitelnou konkurenceschopnost Evropy prostřednictvím

⁷ Letta, E., Much more than a market (Mnohem více než jen trh), duben 2024, <https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf>

⁸ Doby jízdy jsou orientační a vycházejí z veřejně dostupných údajů z jízdních řádů získaných v dubnu 2025. Odrážejí situaci v určitém časovém okamžiku a mohou se měnit v důsledku aktualizací sítě, prací na infrastruktuře nebo změn jízdních řádů. Jejich cílem není představovat vyčerpávající posouzení evropské dopravní sítě. Výběr dvojic měst se řídí metodikou popsanou v doprovodném pracovním dokumentu útvarů Komise (SWD) (2025) 960.

začlenění dekarbonizace, průmyslové politiky, politiky hospodářské soutěže a hospodářské politiky a proměnit inovace ve vůdčí postavení ve výrobě a vytváření pracovních míst. Pro dosažení milníků Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu bude klíčové zajistit potřebnou infrastrukturu a stanovit rámcové podmínky, které umožní atraktivní služby. Toto sdělení **představuje jasný plán a konkrétní opatření s cílem naplnit do roku 2040 vizi dobře fungující a rychlejší vysokorychlostní železniční sítě**. Provedení tohoto plánu vyžaduje rozhodnou a koordinovanou akci Komise, členských států, odvětví železniční dopravy, soukromých investorů a evropského průmyslu.

Sdělení **vyzývá členské státy, aby posoudily a naplánovaly** možné překročení minimálních požadavků sítě TEN-T s cílem modernizovat nebo vybudovat **nová vysokorychlostní spojení**, je-li to ekonomicky proveditelné, a **to i pro rychlosti výrazně vyšší než 250 km/h⁹**.

Sdělení dále stanoví záměr výrazně zkrátit dobu trvání oblíbených cest vlakem po Evropě pomocí opatření, která odstraní překážky trhu a sníží náklady, s cílem zajistit prosperující a celosvětově konkurenceschopné odvětví železniční dopravy a cenově dostupné varianty pro cestující. Za tímto účelem sdělení **stanoví konkrétní priority v oblasti vysokorychlostní infrastruktury a vyzývá k dosažení vysokorychlostního spojení mezi hlavními městy EU a hlavními městskými uzly**.

Pro uskutečnění této vize budou zapotřebí značné investice. Proto sdělení **předkládá plán strategie financování**. Sdělení rovněž **řeší infrastrukturní, obchodní a technické překážky**, včetně dostupnosti kolejových vozidel a přístupu k zařízením služeb, a **oznamuje harmonizované požadavky a společnou přípravu na novou generaci evropských vysokorychlostních vlakových souprav**.

V neposlední řadě sdělení **vyzývá, aby EU měla významnější úlohu při plánování, financování a koordinaci** této přeshraniční vysokorychlostní železniční sítě. Každá trasa v této síti bude ze své podstaty provozována přes několik hranic. Provozování dopravy na správné úrovni řízení ve spolupráci se sítěmi řízenými na celostátní úrovni je nezbytné k zajištění toho, aby vlastníci tratí a provozovatelé vysokorychlostních vlaků mohli prosperovat a poskytovat své služby všem Evropanům s podobnými standardy, a uspokojovat tak pozdrženou poptávku Evropanů po cenově dostupné nabídce vysokorychlostních vlakových spojení.

Přínosy tohoto plánu se však zdaleka netýkají jen vysokorychlostní železnice. Posílí se dostupná kapacita v konvenční síti pro zlepšené služby při nižších rychlostech, a to jak pro cestující, tak pro nákladní dopravu, a to i v případě vojenské mobility. Ta bude rovněž těžit z velkých investic do infrastruktury vysokorychlostní železniční sítě TEN-T, což umožní rychlejší vojenskou dopravu těžších nákladů na větší vzdálenosti. Noční vlaky a železniční nákladní doprava budou ve značné míře využívat výhod plynoucích z navrhovaných zlepšení v oblasti koordinování kapacit, poplatků za přístup k infrastruktuře, povolování vozidel a financování kolejových vozidel. Rychlejší zavedení evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) navíc zvýší bezpečnost a interoperabilitu.

⁹ Podle definice ve směrnici 2012/34/EU je tím míněna „osobní železniční doprava bez zastávek mezi dvěma místy vzájemně vzdálenými více než 200 km, obecně provozovaná průměrnou rychlostí 250 km/h a vyšší na speciálně vybudovaných vysokorychlostních tratích uzpůsobených pro tuto rychlost“.

Klíčová opatření plánu jsou uvedena v následujících oddílech a následně shrnuta v příloze.

Doprovodný pracovní dokument útvarů Komise ilustruje úspory času na příkladech četných podrobných map a tabulek uvádějících klíčová spojení mezi velkými městy na evropských dopravních koridorech, která mají být zavedena v rámci současného plánování¹⁰.

¹⁰ Viz doprovodný pracovní dokument útvarů Komise SWD(2025) 960.

2. VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNIČNÍ SÍŤ EU – POTŘEBA URYCHLENÍ A HARMONIZACE

Dopravní infrastruktura funguje jako síť, a jestliže malý segment nevyhovuje nebo není funkční, může to ohrozit účinnost a konkurenceschopnost celého systému. Rozvoj evropské vysokorychlostní železniční sítě vyžaduje dlouhodobou vizi a rámec, který umožní cílené zavedení nezbytné infrastruktury s harmonizovanými požadavky.

Nařízení o TEN-T z roku 2024 tento rámec stanovilo. Kromě harmonizovaných požadavků vztahujících se na železniční infrastrukturu nařízení o TEN-T podporuje zavádění a využívání nových digitálních technologií. To zahrnuje podporu výměny dat a infrastruktury pro konektivitu s nepřerušovaným pokrytím v rámci sítě. Cílem je zajistit nejvyšší úroveň výkonnosti digitální infrastruktury a dosáhnout vyšších úrovní automatizace.

Přínosy dokončení vysokorychlostní železniční sítě TEN-T pro konektivitu jsou významné¹¹. Složitost plánování, povolování, koordinace a financování velkých projektů vysokorychlostní železniční infrastruktury však představuje překážku pro jejich včasnou realizaci a často vede ke zpožděním, zejména v případě přeshraničních projektů, což je problém, který chce toto sdělení řešit.

2.1. Urychlení zavádění vnitrostátní a přeshraniční infrastruktury

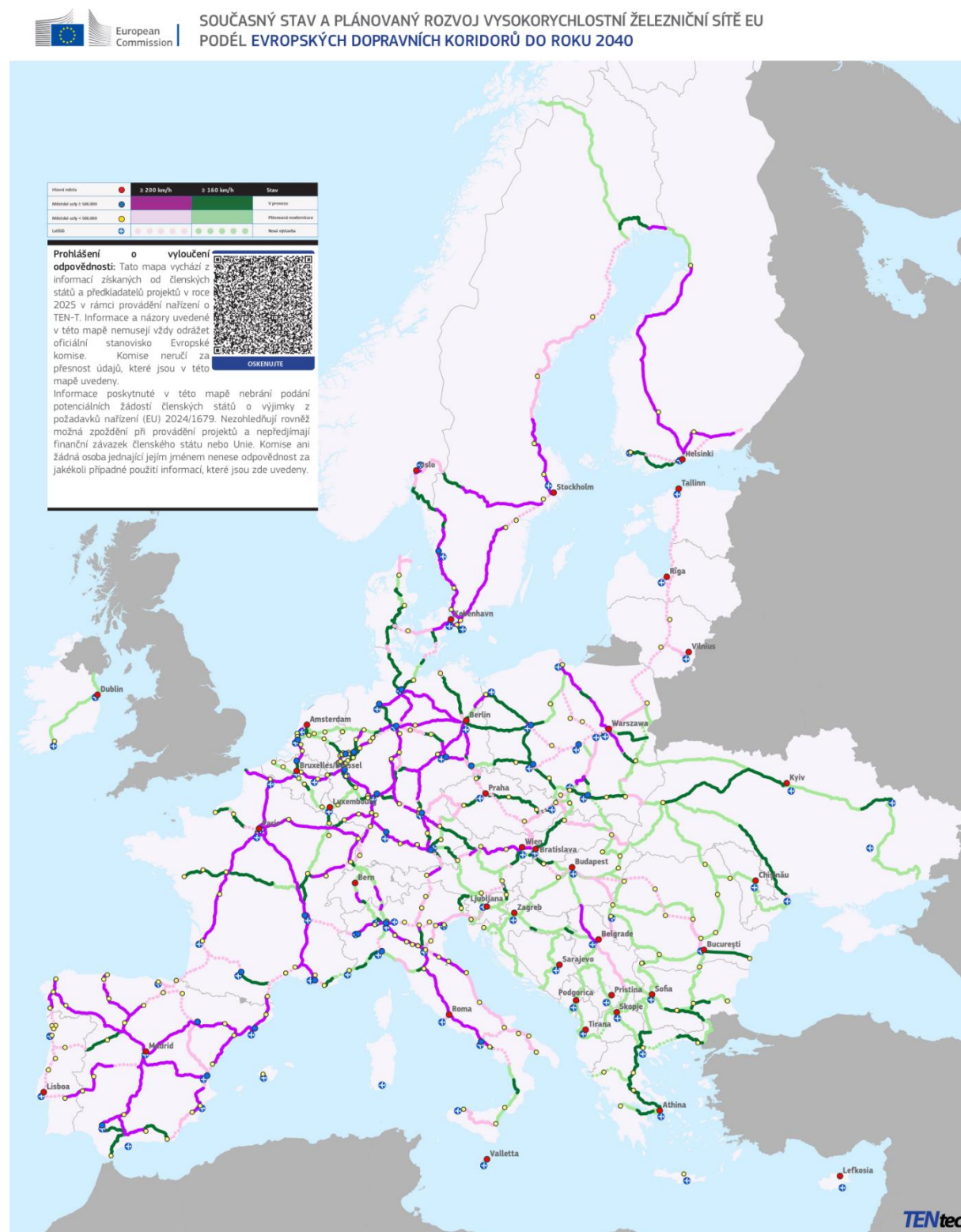
Od roku 2013 bylo dosaženo významného pokroku při dokončování vnitrostátních úseků železniční sítě TEN-T v zemích, jako je Španělsko, Francie, Itálie a Německo¹². Ambice v oblasti vysokorychlostní železnice se navíc daří naplňovat v některých částech střední a východní Evropy, například v Polsku, Česku a na některých úsecích i v Maďarsku a Rumunsku.

Klíčové přeshraniční projekty s významnou finanční podporou ze strany EU mají být dokončeny většinou do roku 2030 nebo krátce po něm. Mezi ně patří Brennerský úpatní tunel, úpatní tunel Lyon–Turín, pevné spojení přes Fehmarnskou úžinu a Rail Baltica. Řada dalších přeshraničních projektů vysokorychlostní železnice nebo důležitých přístupových tras však do té doby nebude dokončeno, v důsledku čehož v síti zůstanou mezery ve fyzické infrastruktuře. Investiční plány mnoha již plánovaných velkých projektů vysokorychlostní železnice – zejména těch, které umožňují propojení napříč hranicemi – stále nejsou dostatečně propracovány a nemají přesný harmonogram. Přestože mnohé z těchto mezer budou do roku 2040 odstraněny (viz obrázek 2), spolu s nedostatečnou harmonizací provozních pravidel představují riziko, že se plně nevyužije potenciál rozsáhlé přeshraniční infrastruktury.

¹¹ Viz průvodní pracovní dokument útvarů Komise SWD(2025).

¹² Na konci roku 2023 dosáhne vysokorychlostní síť ve Španělsku délky 3 993 km, ve Francii 2 735 km, v Německu 1 631 km a v Itálii 921 km. Zdroj: Doprava EU v číslech – statistická příručka 2025.

Obrázek 2. Současný stav a plánované kroky rozvoje vysokorychlostní železniční sítě EU podél evropských dopravních koridorů do roku 2040



Za účelem řešení těchto otázek Komise zadala evropským koordinátorům TEN-T na rok 2026 dva konkrétní úkoly¹³:

- **do poloviny roku 2026 navrhnout ve svých pracovních plánech evropských dopravních koridorů opatření a doporučení** pro včasné a koordinované řešení přeshraničních problematických míst a dokončení chybějících vnitrostátních spojení v síti TEN-T,
- **vést diskuse s členskými státy a dalšími klíčovými zúčastněnými stranami o možnostech vyšších konstrukčních rychlostí** s cílem určit prioritní úseky pro velmi vysoké rychlosti a další oblasti pro následnou modernizaci vysokorychlostní železniční sítě, a to i napříč koridory.

Cílem je **do roku 2027 poprvé stanovit prováděcí rozhodnutí pro každý evropský dopravní koridor**. Tato rozhodnutí zajistí konzistentní stanovení priorit pro plánování infrastruktury a investic tak, aby byla evropská vysokorychlostní železniční síť vybudována v etapách do roku 2030, do roku 2035 a dokončena do roku 2040, a to s ohledem na konkrétní rychlosti, doby jízdy a financování.

Kromě toho **Komise v roce 2026 přezkoumá směrnici o zjednodušení**¹⁴ s cílem zjistit nedostatky v provádění pravidel EU pro povolování projektů a přeshraniční zadávání veřejných zakázek a osvědčené postupy v členských státech.

2.2. Zvyšování investic do vysokorychlostní železnice

Evropská komise odhaduje, že k dokončení v současnosti plánované vysokorychlostní železniční sítě TEN-T do roku 2040 bude zapotřebí 345 miliard EUR. Podle externích odhadů¹⁵, které jdou nad rámec sítě TEN-T a ztrojnásobují velikost stávající vysokorychlostní železniční sítě EU s rychlostí 250 km/h a výrazně vyšší, by náklady činily dokonce 546 miliard EUR. Očekává se, že tyto investice vytvoří nová pracovní místa¹⁶ a budou pro společnost znamenat čistý pozitivní přínos ve výši 750 miliard EUR.

¹³ Evropské koordinátory sítě TEN-T jmenuje Evropská komise v souladu s nařízením (EU) 2024/1679. Jedenáct jmenovaných koordinátorů vykonává dohled a řídí realizaci devíti evropských dopravních koridorů a dvou horizontálních priorit sítě TEN-T (ERTMS, evropský námořní prostor), a působí tudíž jako zprostředkovatelé rozsáhlého dialogu se zúčastněnými stranami. Komise je zejména pověřila, aby spolupracovali s členskými státy na dokončení investic do sítě TEN-T v souladu s platnými lhůtami.

¹⁴ Směrnice o zjednodušení (směrnice (EU) 2021/1187) se vztahuje na předem určená přeshraniční a chybějící spojení v hlavní síti TEN-T a na projekty na evropských dopravních koridorech, jejichž hodnota přesahuje 300 milionů EUR, s cílem zajistit: i) aby členské státy určily pro daný projekt nebo daný postup udělování povolení pouze jeden orgán; ii) zjednodušené postupy s oprávněním k udělování povolení omezeným na čtyři roky; iii) jasnější a transparentnější postupy udělování povolení pro předkladatele projektů i příslušné orgány a iv) lepší koordinaci při přeshraničním udělování povolení a zadávání veřejných zakázek.

¹⁵ EY ve spolupráci s Bocconioho univerzitou a společností Blue Arches pro společný podnik pro evropské železnice: „Smart and affordable rail services in the EU: a socio-economic and environmental study for High-Speed in 2030 and 2050“ (Inteligentní a cenově dostupné železniční služby v EU: socioekonomická a environmentální studie pro vysokorychlostní dopravu v roce 2030 a 2050), <https://rail-research.europa.eu/publications/smart-and-affordable-rail-services-in-the-eu-a-socio-economic-and-environmental-study-for-high-speed-in-2030-and-2050/>.

¹⁶ Podle nedávné studie „Smart and affordable rail services in the EU: a socio-economic and environmental study for High-Speed in 2030 and 2050“ (Inteligentní a cenově dostupné železniční služby v EU: socioekonomická a environmentální studie pro vysokorychlostní dopravu v roce 2030 a 2050) od společnosti EY by pouze s

Bude zapotřebí financování EU, a to zejména za účelem využití dalších veřejných a soukromých zdrojů k financování rozsáhlých přeshraničních infrastrukturních projektů s vysokými náklady na výstavbu. V posledních dvaceti letech se ukázalo, že nástroje financování EU, jako je Nástroj pro propojení Evropy (CEF), financování politiky soudržnosti a Nástroj pro oživení a odolnost (RRF), hrají rozhodující úlohu při podněcování členských států k investicím do prioritních infrastrukturních projektů. Od roku 2014 bylo na projekty železniční infrastruktury z těchto programů vyčleněno více než 100 miliard EUR¹⁷. Evropská investiční banka (EIB) dále v letech 2016–2024 poskytne odvětví železniční dopravy (na infrastrukturu a kolejová vozidla) úvěry v celkovém objemu 40 miliard EUR. Navzdory této podpoře poptávka po investicích převyšuje dostupné finanční prostředky¹⁸.

Překlenutí investiční mezery v projektech vysokorychlostní železniční infrastruktury bude vyžadovat strategičtější a koordinovanější využívání evropských fondů, vnitrostátních opatření (granty, státní záruky, příjmy členských států ze systému obchodování s emisemi, půjčky atd.), poplatků za užívání, jakož i důvěryhodná opatření k přilákání dostatečných finančních investic ze soukromého sektoru. **Komise tudíž ve výzvě v rámci Nástroje pro propojení Evropy na rok 2026 upřednostní projekty vysokorychlostní železnice**, čímž připraví půdu pro další investice do vysokorychlostní železnice v příštím dlouhodobém rozpočtu EU (víceletý finanční rámec) na období 2028–2034. Komise dále vyzvala členské státy, aby k podpoře rozvoje vysokorychlostní železnice na svém území využily politiku soudržnosti.

V návrzích Komise pro další víceletý finanční rámec ze dne 16. července 2025¹⁹ se financování dopravní infrastruktury v rámci Nástroje pro propojení Evropy určené na dopravu na období 2028–2034 zdvojnásobuje z částky 25,8 miliardy EUR na částku 51,5 miliardy EUR, což zahrnuje orientační účelové finanční krytí ve výši 17,7 miliardy EUR na modernizaci infrastruktury pro vojenskou mobilitu. To bude doplněno národními a regionálními partnerstvími, Fondem pro konkurenceschopnost a programem Horizont Evropa v souladu s jejich příslušnými politickými cíli.

Financování EU je rovněž nezbytné pro snížení rizika investic a zvýšení finanční životaschopnosti projektu. Jak však ukazují zkušenosti, musí to být doprovázeno odpovídajícími podnikatelskými podmínkami, které povedou k nastartování soukromých investic. Projekty vysokorychlostní infrastruktury totiž mohou přilákat soukromé investice v případě, že jsou navrženy podle životaschopného a ziskového obchodního modelu, který zachovává konkurenceschopnost železnice ve srovnání s alternativními druhy dopravy. Kombinování finančních nástrojů EU s inovativními nebo konvenčnějšími přístupy může investorům poskytnout dodatečnou jistotu, ať už v podobě dodatečného financování, nebo jako

ohledem na dopad výstavby vysokorychlostní železnice mohlo být do roku 2050 vytvořeno více než 1,5 milionu pracovních míst (vyjádřeno v plných pracovních úvazcích po dobu jednoho roku). https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2023/01/HSR_Technical_Report_2_Final_220123.pdf.

¹⁷ To zahrnuje klíčová přeshraniční spojení, jako je úpatní tunel Lyon–Turín, který propojí francouzskou a italskou vysokorychlostní železniční síť, investice do vysokorychlostních železnic v Řecku s cílem obnovit úsek Domokos–Kranonas na ose Atény–Soluň po bouři Daniel, jakož i zlepšení vysokorychlostní trati Madrid–Sevilla ve Španělsku.

¹⁸ Například ve výzvě v rámci Nástroje pro propojení Evropy na rok 2024 odpovídala suma obdržených žádostí 6,6násobku dostupného rozpočtu.

¹⁹ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, *Dynamický rozpočet EU pro priority budoucnosti – víceletý finanční rámec na období 2028–2034* (COM(2025) 570 final).

nového zdroje příjmů (tj. křížové financování, příjmy členských států ze systému obchodování s emisemi, zelené financování).

Mezi rámcové podmínky pro přilákání soukromých investic patří větší transparentnost ohledně technologických možností a tržní perspektivy, očekávaných příjmů, předvídatelnosti regulace a potenciálu úspor z rozsahu. EU rovněž využije všechny své současné i budoucí nástroje k zajištění technologické suverenity a průmyslové odolnosti Evropy v oblasti vysokorychlostní železnice. To zahrnuje prozkoumání možností strategického využití rámce EU pro veřejné zakázky a jeho budoucí revize na podporu těchto politických cílů a v případě potřeby i zvážení využití nástrojů, které jsou relevantní pro posílení ekonomické bezpečnosti, přičemž se rovněž zohlední bezpečnostní rizika, která mohou představovat zahraniční dodavatelé ovládaní státem v souvislosti se systémy kritickými z hlediska bezpečnosti, jako jsou systémy řízení a signalizace na železnici.

S cílem urychlit soukromé investice a podpořit inovativní modely financování **Komise do konce roku 2025 začne pracovat na strategii financování EU**. V tomto rámci Komise zahájí strategický dialog s členskými státy, provozovateli infrastruktury, podpůrnými bankami a finančními institucemi, investory, dodavatelským železničním průmyslem a železničními podniky. Cílem je předložit v roce 2026 „dohodu o vysokorychlostní železnici“, která je mnohostranným závazkem k mobilizaci investic potřebných pro prioritní projekty vysokorychlostní železnice. Tato dohoda by investorům poskytla jistotu a vodítko, pokud jde o závazky EU a členských států podporovat tyto strategické projekty. Mohla by také položit základy pro konkrétní regionální dialogy s cílem urychlit financování projektů strategických koridorů vysokorychlostní železnice.

S cílem podpořit dohodu o vysokorychlostní železnici se strategie financování zaměří na způsob, jak vykonávat níže uvedené činnosti.

- **Optimalizace využívání finančních prostředků EU a financování z vnitrostátních veřejných zdrojů** upřednostněním investic, které odstraňují přeshraniční problematická místa a chybějící spojení, maximalizací vnitrostátního spolufinancování a interakcí se soukromým sektorem při zavádění přeshraničních vysokorychlostních tratí nebo kolejových vozidel.
- **Zrekapitulování a výměna osvědčených postupů týkajících se systémů financování** s cílem usnadnit financování železniční infrastruktury a kolejových vozidel²⁰. Komise představí různé modely, včetně partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP) a modelu regulační báze aktiv (RAB)²¹, přičemž zohlední jejich dopad na vnitrostátní veřejné finance, poplatky za přístup k infrastruktuře a optimalizaci využívání infrastruktury (viz příklady v rámečku 1).
- **Prosazování podpory finančního sektoru**. Komise bude společně s EIB, národními podpůrnými bankami a institucemi a zúčastněnými finančními subjekty usilovat o podporu využívání finančních nástrojů, jako jsou rozpočtové záruky, které kombinují

²⁰ Viz bod 4.3 „Zvyšování investičních příležitostí k podpoře nákupu kolejových vozidel“.

²¹ Model regulační báze aktiv (RAB) je model financování projektů regulované infrastruktury, který poskytuje podporu na jejich návrh, výstavbu, uvedení do provozu a provoz. Soukromé nebo státem vlastněné korporatizované společnosti v tomto modelu působí jako provozovatel infrastruktury: vlastní infrastrukturní aktiva, investují do nich a provozují je v souladu s ustanoveními dohody s regulátorem. Provozovatel infrastruktury získává příjmy z poplatků od uživatelů a/nebo dotace na financování svého provozu a na kompenzaci investičních nákladů podle rozhodnutí regulátora.

institucionální a soukromé financování vysokorychlostních železničních tratí a kolejových vozidel s finančními prostředky EU a členských států.

- **Zmobilizování průmyslových subjektů a odborníků z finančního sektoru** k diskusi o financování nákupu nebo pronájmu kolejových vozidel v souladu s pravidly EU pro státní podporu. Opatření budou určena na základě analýzy provedené ve spolupráci s EIB, národními podpůrnými bankami a institucemi a soukromými finančními zúčastněnými stranami.
- **Usnadnění přístupu k poradenským službám. Komise společně s EIB prozkoumá způsob, jak nejlépe urychlit poskytování dobře zacílených poradenských služeb,** za účelem podpory investičních plánů členských států v oblasti vysokorychlostních železnic. V případě potřeby by měla být zavedena koordinace a spolupráce, zejména s Agenturou Evropské unie pro železnice (ERA), pokud jde o poskytování technického poradenství, a s národními podpůrnými bankami a institucemi, pokud jde o případné společné nabídky.

Rámeček 1: Příklady možností a osvědčených postupů pro systémy financování vysokorychlostních železnic

Strategie financování a strategický dialog se zúčastněnými stranami budou zohledňovat různé možnosti a osvědčené postupy. Zvolené řešení bude odrážet podmínky jednotlivých států.

Například Španělsko se spoléhá na zvláštní subjekt ADIF Alta Velocidad. Vzhledem k tomu, že většina jeho příjmů pochází z tržních činností, dluh provozovatele infrastruktury se nezaúčtovává jako veřejný dluh a investice se nepovažují za veřejné výdaje. Itálie zkoumá model regulační báze aktiv s cílem poskytnout jistotu, pokud jde o budoucí příjmy, protože se zdá, že vysokorychlostní železnice bude ziskovějším podnikáním. Ve Francii a Portugalsku byla partnerství veřejného a soukromého sektoru využita k urychlení financování projektů vysokorychlostní železnice, jako jsou železniční tratě Bordeaux–Tours a Porto–Lisabon, přičemž druhá jmenovaná trať byla rovněž podpořena programem InvestEU a financováním z Nástroje pro propojení Evropy, a to mimo rozvahu vládních institucí.

V Itálii bylo využití záruk za splnění závazků podporované programem InvestEU a Nástrojem pro oživení a odolnost zásadní pro zajištění financování tratě Palermo–Katánie.

V roce 2024 Německo na základě právního rámce EU upravujícího silniční mýtné použilo přibližně 6 miliard EUR z celkových příjmů z mýtného ve výši 15 miliard EUR na křížové financování investic v odvětví železniční dopravy. Dalším příkladem kombinování různých zdrojů financování je projekt Divača–Koper ve Slovinsku, který využil křížového financování ze silniční dopravy na železnici spolu se státní zárukou k tomu, aby získal významnou půjčku od EIB. Podobné iniciativy se rozvíjejí po celé Evropě, a to prostřednictvím místních daní (zejména v případě projektu Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest spojujícího Bordeaux, Toulouse a Dax ve Francii) nebo příjmů členských států ze systému ETS (konkrétně v Rakousku a Estonsku).

2.3. Lepší odolnost a menší dopady výstavby a provozu na životní prostředí

Extrémní povětrnostní události v posledních letech výrazně narušily dopravní toky v Evropě, zničily kritickou infrastrukturu a způsobily škody v řádu miliard eur. Zápavy v roce 2021 v

Belgii, Německu, Nizozemsku, Lucembursku a Francii způsobily škody ve výši 38 miliard EUR, přičemž jen v samotném Německu vznikla škoda na železniční infrastrukturu ve výši 1,3 miliardy EUR. V roce 2023 zničila bouře Daniel 50 km dlouhý úsek hlavní trati Atény–Solun, což si vyžádalo opravu trvající několik měsíců. Velká přívalová povodeň způsobená bouří Dana v říjnu 2024 vážně narušila španělskou vysokorychlostní železniční síť, zejména mezi Madridem a Valencií. Jak ukazuje nedávná studie zveřejněná Komisí, očekává se, že železnice v síti TEN-T budou vystaveny zvýšenému riziku stále častějšího výskytu extrémních klimatických extrémů²².

Pro zvýšení odolnosti vysokorychlostní železniční infrastruktury a snížení jejích vlastních negativních dopadů na klima a životní prostředí **je zapotřebí, aby normalizační orgány vypracovaly harmonizované hodnocení životního cyklu a metodiky odolnosti vůči klimatu**. Cílem je posoudit a porovnat zranitelnost různých technických řešení vůči dopadům klimatu a jejich environmentální stopu, zejména ve fázi návrhu infrastrukturních projektů²³. Pro výstavbu a provoz vysokorychlostní železniční infrastruktury je již k dispozici celá řada účinných opatření pro přizpůsobování se změně klimatu a její zmírňování²⁴. Je však stále ještě potřeba široce využívat existující osvědčené postupy a podněcovat vznik nových řešení, a to i prostřednictvím financování EU. **Komise se přitom poučí z dosavadních zkušeností s požadavky na odolnost vůči změně klimatu a z výzev k předkládání návrhů zaměřených na odolnost vůči změně klimatu v rámci programu Nástroje pro propojení Evropy.**

Měly by být řešeny i negativní externality provozu vysokorychlostní železnice, jako je hluk a znečištění ovzduší²⁵, které se budou předpokládaným nárůstem dopravy podle očekávání zvyšovat²⁶. **Komise podpoří členské státy při provádění platných předpisů týkajících se hluku tím, že do konce roku 2025 zveřejní pokyny pro přípravu národních akčních plánů pro regulaci hluku**²⁷.

Plánovaná vysokorychlostní železniční síť bude elektrifikovaná, což významně přispěje k dosažení závazku EU v oblasti udržitelné dopravy. Zvýšení podílu čistých zdrojů energie, jako je solární a větrná energie, ve skladbě zdrojů elektrické energie využívaných v železniční

²² „Support study on the climate adaptation and cross-border investment needs to realise the TEN-T network“ (Podpůrná studie týkající se přizpůsobování se změně klimatu a přeshraničních investic potřebných pro realizaci sítě TEN-T), <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/26731a63-b904-11ef-91ed-01aa75ed71a1/language-en>.

²³ Viz doporučení ve společné závěrečné zprávě pracovních skupin odborníků z průmyslu a vědeckých odborníků týkající se dekarbonizace stavebnictví v odvětví dopravy: https://transport.ec.europa.eu/document/download/982f3916-d1e7-427a-93cd-4e8ccfdfff6c_en?filename=decarbonised_construction.pdf.

²⁴ Příklady osvědčených postupů pro zmírňování změny klimatu zahrnují optimalizovaný konstrukční návrh, začlenění obnovitelných zdrojů energie, opětovné využití vytěžených materiálů a výběr nízkoemisních výrobků. Mezi osvědčené postupy v oblasti přizpůsobování se změně klimatu patří: i) vypracovávání návrhů s ohledem na odolnost budováním vyvýšených kolejí, zesilováním konstrukcí a používáním materiálů odolných vůči teplotám; ii) začlenění klimatických údajů do správy aktiv pro účely údržby a výměny; iii) provádění proaktivního posuzování rizik s ohledem na extrémní události a iv) začlenění zásad adaptivního řízení do návrhu a provozu.

²⁵ Čím vyšší je rychlost vlaku, tím více pevných částic vzniká a uvolňuje se do atmosféry, a to v důsledku interakce mezi vozidlem a kolejí a mezi vozidlem a trolejovým vedením.

²⁶ Viz „Zero pollution monitoring and outlook 2025“ (Monitorování a vyhlídky v oblasti nulového znečištění – 2025), zpráva EEA-JRC č. 13/2024 a „Environmental noise in Europe 2025“ (Hluk ve venkovním prostředí v Evropě v roce 2025), zpráva EEA č. 05/2025.

²⁷ Vyžadováno na základě směrnice o hluku ve venkovním prostředí (2002/49/ES).

dopravě bude klíčem k tomu, aby toto odvětví bylo co nejvíce klimaticky neutrální. **Komise bude podporovat členské státy při zavádění technologií obnovitelné energie a získávání elektřiny z obnovitelných zdrojů pro vysokorychlostní železnice, jak je uvedeno ve sdělení Komise o inovativních technologiích a formách zavádění obnovitelné energie a v souvisejícím doporučení Komise²⁸.** V souladu s tímto doporučením se členské státy vybízejí, aby upřesnily technické normy, zejména bezpečnostní normy, které musí být splněny při zavádění energie z obnovitelných zdrojů integrované do infrastruktury.

Evropská vysokorychlostní železnice by se měla stát vzorem udržitelné infrastruktury, postavené z materiálů s nízkými emisemi, poháněné čistou energií a navržené tak, aby byla šetrná k přírodě a odolná vůči dopadům změny klimatu.

3. ATRAKTIVNÍ A KONKURENCESCHOPNÝ RÁMEC PRO ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU

Nabídka vysokorychlostních vlakových spojení v EU může být pro uživatele atraktivní, cenově dostupná a komplexní a sloužit všem segmentům cestujících od podnikatelské sféry až po udržitelný cestovní ruch pouze tehdy, pokud budou podmínky pro provozovatele vlaků konkurenceschopné a atraktivní. Stávající celounijní pravidla pro otevření trhu služeb železniční dopravy (čtvrtý železniční balíček)²⁹ zajišťují právní podmínky pro rozvoj přeshraničních vysokorychlostních služeb a obecné právo železničních podniků provozovat jakoukoli osobní dopravu kdekoli v EU. Navzdory těmto pravidlům však přetrvává několik překážek, které vedou k omezené nabídce na trhu, překážkám pro nové účastníky a vysokým cenám pro zákazníky.

3.1. Přidělování kapacity, které funguje u přeshraničních služeb

Jednou z hlavních překážek bránících rozvoji dálkové a přeshraniční osobní dopravy je problém se získáním atraktivních přeshraničních tras vlaků. Návrh nařízení Komise o využívání kapacity železniční infrastruktury³⁰ systémovým způsobem řeší tento problém tím, že stanoví rámec EU pro plánování a přidělování kapacity, jakož i pro řízení dopravy se zvláštním zaměřením na přeshraniční koordinaci a digitalizaci. Evropský parlament a Rada by měly návrh urychleně přijmout a odvětví by jej mělo urychleně provést. Víceleté rámcové dohody o kapacitě mezi provozovateli infrastruktury a provozovateli zaručí provozovatelům dlouhodobou stabilitu. Optimalizované přidělování kapacity má značné výhody pro ostatní služby osobní a nákladní dopravy, protože účinnější, transparentnější a nediskriminační přidělování tras vlaků vede k menšímu přetížení a lépe integruje nákladní a noční vlaky do přeshraničních jízdních řádů.

²⁸ Viz sdělení Komise o inovativních technologiích a formách zavádění energie z obnovitelných zdrojů C(2025) 4011 ze dne 2. července 2025 a doporučení Komise ze dne 2. července 2025 o inovativních technologiích a formách zavádění energie z obnovitelných zdrojů, o stanovení oblastí pro síťovou a skladovací infrastrukturu nezbytnou pro integraci energie z obnovitelných zdrojů do elektrizační soustavy v souladu s článkem 15e revidované směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 a o perspektivních síťových poplatcích, které sníží náklady na energetický systém (C(2025) 4024 final).

²⁹ Čtvrtý železniční balíček z roku 2016 je souborem šesti legislativních textů určených k dokončení jednotného trhu služeb železniční dopravy, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_en.

³⁰ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, o změně směrnice 2012/34/EU a o zrušení nařízení (EU) č. 913/2010 (COM(2023) 443 final).

3.2. Podpora nákupu kolejových vozidel

Noví provozovatelé železnic se potýkají s nákupem a povolováním nových nebo modernizovaných kolejových vozidel, což může zpozdit nebo znemožnit zahájení nových služeb a ovlivnit konkurenceschopnost. **Komise bude spolupracovat se zúčastněnými finančními subjekty na rozšíření nebo vytvoření nových inovativních nástrojů financování pro nové účastníky trhu, které jim umožní nákup nebo pronájem kolejových vozidel.** V souladu s pravidly pro poskytování státní podpory a za účelem podpory evropského průmyslu by mohly mít formu rozpočtových záruk poskytovaných členskými státy nebo EU, jak je tomu v rámci programu InvestEU v současném programovém období. V příštím víceletém finančním rámci se rovněž navrhuje jako součást Evropského fondu pro konkurenceschopnost („Nástroj InvestEU ECF“)³¹ nebo jako finanční nástroje v rámci plánů národního a regionálního partnerství³², včetně vysoce rizikových nástrojů pro vysoce inovativní technologie. Při poskytování finanční podpory a inovativního strukturování novým subjektům mohou hrát národní podpůrné banky a soukromí investoři zásadní úlohu (viz příklady v rámečku 2). To může pomoci zmírnit rizika při transakcích s kolejovými vozidly, zejména v souvislosti s toky příjmů (tzn., že mohou být posouzeny systémy AssetCo³³ nebo ROSCO³⁴ a různé přístupy k financování, jako jsou dluhopisy, vlastní kapitál, kvazikapitálové nástroje, investiční fondy).

Stimulaci investic do kolejových vozidel může rovněž napomoci ratifikace Lucemburského protokolu k Úmluvě z Kapského Města, která je rámcem pro identifikaci železničních aktiv, členskými státy³⁵.

Nákup použitých kolejových vozidel může být pro nové účastníky trhu rychlým a nákladově efektivním řešením, závisí však na ochotě zavedených provozovatelů prodat vlaky, které již nepoužívají, budoucím konkurentům. Za účelem podpory rozvoje trhu s použitými kolejovými vozidly **Komise navrhne právní předpisy, které zakážou sešrotování fungujících a bezpečných kolejových vozidel narušující hospodářskou soutěž a vytvoří transparentní podmínky pro jejich další prodej a používání ve všech členských státech.**

Rámeček 2: Příklady soukromého financování nákupu kolejových vozidel

Příklady z Itálie a Francie ukazují, že soukromé financování může skutečně podpořit nové účastníky na trhu. První soukromý provozovatel vysokorychlostních vlaků, který vstoupil na italský trh, byl založen podnikateli, kteří získali značný soukromý kapitál, aby mohli v roce 2012 zahájit provoz první služby osobní dopravy.

³¹ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zavádí Evropský fond pro konkurenceschopnost (COM(2025) 555 final).

³² Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zřizuje Evropský fond pro hospodářskou, sociální a územní soudržnost, zemědělství a venkovské oblasti, rybolov a námořní záležitosti, prosperitu a bezpečnost na období 2028–2034 (COM(2025) 565 final).

³³ AssetCo: Společnost pro správu aktiv, která se zabývá nákupem, provozem a údržbou konkrétních aktiv používaných v rámci projektu.

³⁴ ROSCO: Společnost pro kolejová vozidla: společnost, která vlastní a pronajímá lokomotivy, osobní nebo nákladní vozy fungujícím železničním společnostem.

³⁵ Lucemburský protokol k úmluvě z Kapského Města, https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/07_dipl_konf/DOCs_e/DCME_LUXEMBOURG_PROTOCOL_FINAL_04.06.07.pdf.

V roce 2024 ve Francii získal nový provozovatel soukromé investice ve výši 1 miliardy EUR z fondu pro investice do infrastruktury. Cílem je zprovoznit do roku 2028 první soukromou a nezávislou vysokorychlostní vlakovou linku mezi Paříží a Rennes, Nantes, Angers a Bordeaux. Samotný nákup dvanácti vysokorychlostních vlaků představoval transakci v hodnotě 850 milionů EUR, která měla pozitivní dopad na činnost a zaměstnanost v tomto odvětví.

3.3. Podpora spravedlivých a přiměřených poplatků za přístup k infrastruktuře

V jednotlivých členských státech závisí výše poplatků za infrastrukturu (např. za přístup k infrastruktuře) na výši veřejného financování na obnovu a údržbu infrastruktury. V případě, že je úroveň veřejného financování nízká, vysoké poplatky za přístup k infrastruktuře snižují celkovou nabídku vlakových spojení a vedou k vysokým cenám pro cestující, což často způsobuje využívání sítě, které není optimální. V souladu s novými pokyny Komise k poplatkům za přístup k infrastruktuře³⁶ a nedávným rozsudkem Soudního dvora³⁷ musí být cílem při stanovování poplatků za přístup k infrastruktuře podpora plného a optimálního využívání sítě. To umožní, aby dálková železniční doprava a noční vlaky zůstaly cenově dostupné a mohly konkurovat ostatním druhům dopravy. Toho lze dosáhnout vhodnou segmentací trhu a dočasnými slevami pro nově příchozí v souladu s pravidly státní podpory.

3.4. Zajištění přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou

Zařízení služeb a údržby, jako jsou nádraží, depa, skladovací prostory a místa pro doplňování paliva, hrají v provozu služeb vysokorychlostní železniční dopravy zásadní úlohu. Železniční podniky musí mít nediskriminační přístup k těmto zařízením v souladu s platnými předpisy³⁸. Geografické rozmístění vysokorychlostních zařízení je však nerovnoměrné a v některých regionech chybí odpovídající infrastruktura, která by umožnila vstup nových subjektů na trh. Údaje o dostupnosti a vhodnosti těchto zařízení jsou navíc omezené, což brání transparentnosti trhu a plánování.

Provozovatelé vysokorychlostních železnic rovněž potřebují mít rovný přístup ke službám v těchto zařízeních služeb, včetně systémů prodeje jízdenek, zařízení pro zobrazení cestovních informací pro cestující a služeb odbavování zavazadel. Zavedení provozovatelé železnice často tato zařízení vlastní nebo tyto služby zajišťují a mohou využít svého postavení k tomu, aby si udrželi konkurenční výhodu. Pokud dochází k diskriminačním praktikám, regulační orgány musí využít svou pravomoc jednat. Kromě toho **Komise zpřísní prováděcí nařízení o přístupu k zařízením služeb a službám souvisejícím se železnicí³⁹, aby zajistila nediskriminační přístup pro nové účastníky na trhu.**

³⁶ Sdělení Komise – Výkladové pokyny k zavedení poplatků za použití železniční infrastruktury, C/2025/2606.

³⁷ Rozsudek ze dne 22. května 2025, C-538/23, ÖBB-Infrastruktur a WESTbahn Management, zejména body 85 až 89.

³⁸ Směrnice 2012/34/EU, zejména článek 13.

³⁹ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/2177 ze dne 22. listopadu 2017 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou.

3.5. Zlepšení prodeje železničních jízdenek

Nákup železniční jízdenky pro přeshraniční spoje, pro něž je zapotřebí několik úseků provozovaných různými provozovateli, je pro cestující i nadále obtížný. Spoje není snadné vyhledávat a kombinovat a cestující často nejsou dostatečně chráněni, pokud zmeškají přípoj kvůli zrušenému nebo zpožděnému vlaku. Noví provozovatelé železnice se při vstupu na trh a vývoji na něm potýkají s velkými překážkami, a to kvůli nedostatečnému přístupu ke klíčovým distribučním kanálům, což zpomaluje zavádění nových služeb a rozvoj konkurence. Několik případů z oblasti hospodářské soutěže⁴⁰ ukazuje, že podmínky, za kterých velcí provozovatelé železnic umožňují platformám prodávat své jízdenky, mohou bránit rozvoji nových distribučních kanálů a ovlivňovat hospodářskou soutěž na trhu s jízdenkami.

K nápravě tohoto problému **Komise na začátku roku 2026 navrhne iniciativu pro prodej jízdenek**. Cílem bude usnadnit cestujícím rezervaci multimodálních jízdenek a jízdenek zahrnujících více provozovatelů, zejména v železniční dopravě, prostřednictvím digitálních platform a zlepšit práva cestujících v železniční dopravě⁴¹. Komise rovněž navrhla soubor harmonizovaných norem pro výměnu dat v železniční dopravě⁴².

3.6. Cenově dostupnější cesty vlakem

Vysokorychlostní železniční doprava musí být konkurenceschopná a cenově dostupná. Nedávný průzkum Eurobarometr⁴³ zjistil, že 61 % cestujících považuje za nejdůležitější faktor při plánování cest vlakem na dlouhé vzdálenosti cenu, za ní následuje celková doba jízdy, která je důležitá pro 47 % cestujících.

Hospodářská soutěž vyžaduje dobře financovanou a dobře udržovanou infrastrukturu. Trh osobní železniční dopravy je od roku 2020 plně otevřený, což vedlo ke snížení cen a rozšíření možností služeb v oblastech s kvalitní sítí a silnou konkurencí⁴⁴.

Členské státy by proto měly zajistit odpovídající financování vysoce kvalitní infrastruktury v souladu s regulačními povinnostmi vyplývajících z právních předpisů upravujících síť TEN-T, soudržnost a železnice⁴⁵. Měly by také plně uplatňovat pravidla pro otevření komerčních

⁴⁰ Těmito příklady jsou Francie, Německo, Švédsko, Itálie a Španělsko.

⁴¹ Iniciativa pro prodej jízdenek má sestávat ze tří právních návrhů: i) návrh nařízení o multimodálních digitálních službách mobility; ii) návrh nařízení o jednotném systému pro digitální rezervaci a prodej jízdenek; a iii) cílená revize nařízení o právech cestujících v železniční přepravě. Záměrem této cílené revize je zajistit, aby cestující, kteří si zakoupí jízdenku v rámci jedné transakce na jedné platformě, byli chráněni po celou dobu cesty bez ohledu na počet zúčastněných provozovatelů železnic.

⁴² Návrh prováděcího nařízení Komise o technické specifikaci subsystému „telematika“ železničního systému v Evropské unii týkající se interoperability sdílení dat v železniční dopravě a o zrušení nařízení (EU) č. 454/2011 a (EU) č. 1305/2014, https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14273-Rail-interoperability-technical-specifications-for-the-telematics-applications-subsystem_cs.

⁴³ Eurobarometr o multimodálních digitálních službách mobility, <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/3178>.

⁴⁴ „Study on passenger and freight rail transport services“ (Studie týkající se služeb osobní a nákladní železniční dopravy), 2024: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4ea76998-7955-11ef-bbbe-01aa75ed71a1/language-en>.

⁴⁵ Článek 48 nařízení (EU) 2024/1679; článek 8 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepříslověné znění); nařízení (EU) 2021/1060, které vyžaduje komplexní plánování dopravy na příslušné úrovni a poskytuje informace o finančních zdrojích odpovídajících plánovaným investicím, které pokryjí náklady na provoz a údržbu stávajících a plánovaných infrastruktur.

služeb hospodářské soutěži a pro nabídková řízení na veřejné služby⁴⁶. To umožní provozovatelům infrastruktury uspokojit potřeby různých provozovatelů, kteří nabízejí různé služby, včetně přeshraničních, nízkonákladových a nočních vlaků a inovativních produktů cestovního ruchu.

Rozvoj celoevropské nabídky vysokorychlostních vlakových spojení vyžaduje rovné podmínky ve srovnání s uhlíkově náročnějšími druhy dopravy, a to i v oblasti zdanění. Členské státy mají plnou kontrolu nad stanovením sazeb DPH pro osobní dopravu. Vzhledem k zásadě daňové neutrality by členské státy měly tuto flexibilitu využít k vytvoření spravedlivé hospodářské soutěže mezi konkurujícími si druhy dopravy. Členské státy by dále měly prozkoumat a podrobit přezkumu metody, jak vyrovnat podmínky, omezením dotací a daňových výhod pro uhlíkově náročnější druhy dopravy.

3.7. Posilování propojení s jinými druhy dopravy

Zlepšení železničních spojení, zejména služeb vysokorychlostní železniční dopravy, s jinými druhy dopravy by posílilo železnici jako alternativu ke krátkým a případně delším letům v rámci Evropy. V současné době jsou letiště jako například Frankfurt a Paříž Charles de Gaulle dobře napojena na vysokorychlostní železnici a slouží jako klíčové uzly osobní dopravy, řada dalších letišť má však jen omezená spojení.

Komise provede analýzu napojení čtyřiceti hlavních letišť, včetně napojení na vysokorychlostní vlaky pro dálkové cesty, aby zjistila investiční mezery a představila osvědčené postupy pro zlepšení napojení letišť. **Komise bude rovněž analyzovat stávající multimodální uzly osobní dopravy v městských oblastech** s cílem určit a podporovat osvědčené postupy pro začlenění dálkových a vysokorychlostních železničních sítí do veřejné dopravy a cyklistické a sdílené mobility⁴⁷.

Evropský parlament a Rada navíc projednávají návrh Komise o právech cestujících v multimodální dopravě, jenž má chránit cestující, kteří během své cesty přestupují z jednoho druhu dopravy na jiný⁴⁸.

4. KONKURENCESCHOPNÉ, HARMONIZOVANÉ A INOVATIVNÍ ODVĚTVÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY EU

Živý, prosperující, konkurenceschopný a inovativní evropský dodavatelský železniční průmysl má pro úspěch evropské vysokorychlostní železniční sítě zásadní význam. Evropské dodavatelské železniční společnosti patří k celosvětové špičce, zaměstnávají 650 000 lidí a jejich příspěvek k HDP Evropské unie ve výši 0,35 % vykazuje roční míru růstu 3 %⁴⁹. Dodavatelský železniční průmysl EU je pro evropské zákazníky klíčový a je pilířem celosvětové konkurenceschopnosti EU, neboť vyváží systémy a řešení do celého světa, mimo

⁴⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepracované znění).

⁴⁷ Komise vybídne a podpoří členské státy, aby využívaly plány a programy vyžadované nebo podporované právními předpisy EU nebo iniciativami, jako jsou plány udržitelné městské mobility, plány kvality ovzduší a akční plány pro regulaci hluku, k maximalizaci počtu cestujících z regionu nebo městské aglomerace, kteří se mohou udržitelným způsobem dostat na železniční nádraží pro vysokorychlostní spoje.

⁴⁸ COM(2023) 752 final.

⁴⁹ https://www.unife.org/wp-content/uploads/2024/05/UNIFE_Priorities_2024_2029.pdf, přičemž další údaje poskytla Asociace evropského železničního průmyslu (UNIFE).

jiné ambiciózní plány vysokorychlostních železnic například v Egyptě, Maroku a Saúdské Arábii.

Světoví konkurenti však toto zpoždění rychle dohánějí, vstupují na trh EU a expandují na svých vlastních i jiných trzích, přičemž aktéři v EU stále ještě naplno nevyužili růstu efektivnosti, který nabízí jednotný trh EU. K řešení tohoto problému musí železniční podniky, provozovatelé infrastruktury a orgány veřejných služeb v EU dále snížit počet rozdílných požadavků na jednotlivé projekty zadávání veřejných zakázek a přejít na nákup běžně dostupných železničních výrobků vyráběných pomocí industrializovaných, standardizovaných postupů. To bude snazší, pokud členské státy odstraní roztržité vnitrostátní předpisy a normy a dohodnou se na předpisech a normách pro celou EU. Spolupráce mezi podnikatelskými subjekty v železničním systému může zároveň přispět k lepšímu využití omezených zdrojů a k úsporám z rozsahu, a to při plném respektování antimonopolních pravidel a jako doplněk konkurenčních trhů, a zároveň podpořit nové přeshraniční služby s otevřeným přístupem. Tato spolupráce by měla podpořit skutečný jednotný evropský železniční prostor, v němž by železniční podniky mohly konkurenčně působit, a to v přeshraničním kontextu.

4.1. Zlepšení interoperability železniční infrastruktury a kolejových vozidel

Vnitrostátní technické a provozní požadavky zvyšují náklady v důsledku zdvojení schvalovacích procesů a složitosti testování, které má zajistit splnění požadavků. To zpožďuje vstup nových služeb na trh a zatěžuje výrobu, modernizaci a údržbu.

Proto je třeba zjednodušit certifikaci a povolování kolejových vozidel a vydávat povolení pro širší oblast použití. Kontroly kompatibility systému u nových nebo modernizovaných lokomotiv a vlakových souprav musí být méně náročné na čas a zdroje. **Komise bude podporovat standardizaci povolení pro vysokorychlostní vlaky platných pro celou síť EU.** To podpoří vznik vyspělého trhu s použitými vysokorychlostními kolejovými vozidly a s pronájmy takových vozidel na úrovni EU, což zvýší flexibilitu pro nové účastníky, přiláká investory a usnadní využití kolejových vozidel pro vojenskou dopravu.

Klíčovým faktorem pro standardizaci kolejových vozidel je rychlejší a harmonizované zavedení evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS), který má strategický civilní i vojenský význam. Neharmonizovaný multisystémový přístup členských států však vedl k tomu, že náklady na produkty systému ERTMS se za posledních pět let zdvojnásobily⁵⁰. Právní předpisy upravující síť TEN-T vyžadují, aby byly do roku 2040 v síti TEN-T vnitrostátní systémy zabezpečení postupně nahrazeny systémem ERTMS. Několik členských států, včetně Belgie, Česka a Dánska, se rozhodlo, že systém ERTMS bude jediným systémem zabezpečení v jejich sítích, a Španělsko, Rakousko a Polsko investují značné prostředky do zavádění rádiového systému ERTMS. Ostatní členské státy však zaostávají.

Vnitrostátní prováděcí plány pro systém ERTMS na období 2024–2025 poukazují na to, že je potřeba, aby se výrobní kapacita systému ERTMS v Evropě ztrojnásobila. Celkové tržní příležitosti pro dodavatelský železniční průmysl se v případě samotného systému ERTMS v rámci hlavní sítě TEN-T odhadují na více než 18,2 miliardy EUR. S cílem využít tohoto nárůstu efektivity a zajistit předvídatelnost v dodavatelském průmyslu pro systém ERTMS **bude Komise přísně prosazovat povinnosti týkající se zavádění systému ERTMS a**

⁵⁰ Evropská komise: Generální ředitelství pro dopravu a mobilitu, *ERTMS On-board deployment – Analysis of cost drivers* (Zavádění palubní části systému ERTMS – analýza nákladových faktorů), Úřad pro publikace Evropské unie, Lucemburk, 2025, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/89f05852-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1>.

posilovat koordinaci mezi členskými státy. Toho bude dosaženo prostřednictvím revidovaného⁵¹ evropského plánu zavádění systému ERTMS v roce 2026. Provádění musí zahrnovat propojení vysokorychlostních tratí s centry měst a odklonové tratě⁵², a to i proto, aby bylo zajištěno jejich využití pro přeshraniční vojenskou dopravu.

Aby se zvýšila atraktivita profesí v železniční dopravě, stimulovala tvorba pracovních míst a aby se napomohlo sladění vzdělávání, odborné přípravy a profesních dovedností s potřebami a příležitostmi tohoto strategického odvětví⁵³, a po konzultaci se sociálními partnery, **provede Komise reformu pravidel EU pro vydávání osvědčení strojvedoucím.** Tím se rovněž zjednoduší úsilí a vytvoří jednotné profesní požadavky a osvědčení, které by strojvedoucím umožnily pracovat ve všech vlacích a v celé železniční infrastruktuře v rámci celé vysokorychlostní sítě EU.

4.2. Výzkum a koordinace v zájmu konkurenceschopnosti, bezpečnosti a zabezpečení

Vysokorychlostní technologie jsou vysoce pokročilé a bezpečnost je na prvním místě. Další rozvoj a spoluvytváření harmonizovaných digitálních a automatizačních technologií na úrovni EU, jako jsou automatické vlaky, moderní zabezpečení v rámci systému ERTMS, systémy pro komunikaci a řízení provozu, může zvýšit kapacitu stávající vysokorychlostní infrastruktury, zlepšit bezpečnost a zajistit větší flexibilitu a odolnost služeb a vojenské dopravy. Systémy musí být také chráněny před narušeními a kybernetickými útoky. Aby bylo možné tyto technologie uvést na trh, dodavatelský železniční průmysl, provozovatelé infrastruktury a železniční podniky musí pokračovat ve společném výzkumu v rámci programu Horizont Evropa na období 2028–2034⁵⁴ a navrhovaného Evropského fondu pro konkurenceschopnost. **Společný podnik pro evropské železnice vyhlásí v roce 2026 zvláštní výzvu na podporu společného výzkumu v oblasti vysokorychlostních železnic.** Členské státy by měly využívat vnitrostátní nástroje financování, včetně významných projektů společného evropského zájmu, v souladu s pravidly státní podpory.

Aby evropské odvětví vysokorychlostní železniční dopravy mohlo dosahovat úspor z rozsahu a využívat výhod světové konkurenceschopnosti, měla by být očekávaná poptávka po nejmodernějších vysokorychlostních vlacích a železnicích doprovázena odpovídajícím úsilím na straně nabídky o zajišťování potřebných technologií co nejstandardnějším způsobem. Jedním ze způsobů, jak tohoto cíle dosáhnout, by mohlo být společné vytvoření⁵⁵ nové generace harmonizovaných, inteligentních vlaků použitelných ve více sítích, které by se vyráběly s nižšími náklady a byly by rychleji zaváděny. Takový harmonizovaný přístup by rovněž racionalizoval komponenty zabezpečení a infrastruktury, snížil projektové riziko, usnadnil soukromé investice a umožnil výrobcům zvýšit výrobní kapacitu a zkrátit dodací lhůty.

⁵¹ Současný evropský prováděcí plán evropského systému řízení železničního provozu byl přijat v roce 2017 na základě předchozího nařízení o TEN-T. Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/6 ze dne 5. ledna 2017 o evropském prováděcím plánu evropského systému řízení železničního provozu.

⁵² Tratě, na kterých není plánována železniční doprava, ale na které bude pravděpodobně odkloněna v případě narušení.

⁵³ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, „*Unie dovedností*“, COM(2025) 90 final.

⁵⁴ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zavádí rámcový program pro výzkum a inovace Horizont Evropa na období 2028–2034 (COM(2025) 543 final).

⁵⁵ Například ve společném podniku financovaném v rámci příštího víceletého finančního rámce.

5. ÚČINNÁ SPRÁVA VYSOKORYCHLOSTNÍCH ŽELEZNIC V EU

Ačkoli vize předložená v tomto sdělení vychází z předpokladu, že provozovatelé na trhu zavedou a zlepší svou nabídku vysokorychlostních železnic, je nezbytná účinná správa EU, aby se zajistilo, že budou vytvořeny potřebné podmínky pro stále větší a rychlejší vysokorychlostní železniční systém EU, včetně síťové infrastruktury. Tato silnější správa by se měla uplatňovat jak obecně na úrovni EU, tak konkrétně na jednotlivé vysokorychlostní tratě.

V roce 2026 proto **Komise navrhne právní předpisy, kterými se posílí úloha Agentury Evropské unie pro železnice při povolování vozidel, jakož i odstranění vnitrostátních pravidel.** Pověří rovněž silného evropského zaváděcího manažera, aby zajistil účinné zavedení systému ERTMS. Efektivním odstraňováním nadbytečných vnitrostátních předpisů, vydáváním povolení pro vozidla a jednotných osvědčení o bezpečnosti provozovatelům železnic a schvalování traťového zařízení ERTMS Agentura Evropské unie pro železnice přispívá k nákladové efektivitě inovačního cyklu. S cílem zapojit odvětví železniční dopravy EU do řízení **Komise přenese diskuse, které v současnosti probíhají v rámci expertní skupiny Komise pro konkurenceschopnost dodavatelského železničního průmyslu, na politickou úroveň.**

Za účelem lepší koordinace využívání kapacity železniční infrastruktury podle navrhovaného nařízení o řízení kapacity⁵⁶ budou provozovatelé infrastruktury oprávněni a právně vázáni spolupracovat s cílem zajistit předvídatelnou a atraktivní přeshraniční kapacitu pro služby dálkové dopravy. Spolehlivost bude navíc posílena společným rámcem pro řízení výkonnosti.

K překonání překážek, které brání vytvoření přeshraničních služeb na konkrétních koridorech, jako jsou technické překážky, dostupnost zařízení služeb a kapacitní omezení, **Komise uspořádá kulaté stoly se zúčastněnými stranami o vybraných spojeních mezi městy, zejména mezi hlavními městy a s hlavními uzly.** Pokrok směrem ke stanoveným řešením, pokud jde o rozvoj sítě i její funkčnost, budou podporovat evropští koordinátoři v úzké spolupráci s příslušnými orgány (ministerstvy, provozovateli infrastruktury a vnitrostátními bezpečnostními orgány).

Funkčnost evropské vysokorychlostní sítě bude sledována v rámci posíleného rámce řízení zavedeného v připravovaném nařízení o řízení kapacity. Evropská síť provozovatelů infrastruktury spolu se subjekty odpovědnými za přezkum výkonnosti zajistí koordinované sledování a podávání zpráv o překážkách bránících pohybu. Tyto struktury budou identifikovat a předvídat narušení pohybu vysokorychlostních vlaků, jako jsou práce, mimořádné události nebo problematická místa, a usnadňovat koordinované reakce s cílem minimalizovat jejich dopad.

⁵⁶ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, o změně směrnice 2012/34/EU a o zrušení nařízení (EU) č. 913/2010 (COM(2023) 443 final).

6. ZÁVĚR: RYCHLEJI, BLÍŽE, SILNĚJI

Toto sdělení pomůže Komisi v jejím úsilí o zapojení všech zúčastněných stran do úspěšného provádění předložené vize. K měření celkového pokroku **Komise vytvoří srovnávací přehled vysokorychlostní železnice založený na souboru ukazatelů, které se týkají klíčových opatření tohoto plánu.** Mezi ukazatele bude patřit počet kilometrů vysokorychlostních tratí a trendy v jejich vývoji, průměrná rychlost, počet cestujících a zavádění systému ERTMS. **Komise bude rovněž provádět každoroční průzkum vysokorychlostní železnice,** který by změřil, jak je vnímán pokrok v plnění cílů plánu. Tento průzkum Komisi umožní sledovat pokrok a podávat zprávy Evropskému parlamentu a členským státům na úrovni ministrů a bude sloužit jako podklad pro širší diskuse v odvětví.

PŘÍLOHA: Souhrn opatření

Pilíř I – Vysokorychlostní železniční síť EU – potřeba urychlení a harmonizace

Komise:

- do poloviny roku 2026 na základě konzultačního procesu vedeného evropskými koordinátory přijme pracovní plány evropských dopravních koridorů, přičemž se určí klíčová přeshraniční a vnitrostátní problematická místa v infrastruktuře železniční sítě TEN-T a navrhnou opatření a doporučení pro jejich včasné a koordinované odstranění,
- do roku 2027 stanoví v prováděcích rozhodnutích o koridorech závazné termíny pro odstranění klíčových přeshraničních a vnitrostátních problematických míst v infrastruktuře u každého evropského dopravního koridoru a určí úseky, které mají být podél těchto koridorů vybudovány pro velmi vysoké rychlosti,
- v roce 2026 přezkoumá provádění směrnice o zjednodušení s cílem zlepšit její účinnost při urychlování přeshraničního povolování a zadávání veřejných zakázek,
- v roce 2026 na základě strategického dialogu bude koordinovat strategii financování pro zavádění vysokorychlostní železniční sítě, která by mohla být podpořena rozpočtem EU, financováním z vnitrostátních a soukromých zdrojů a zúčastněnými stranami prostřednictvím „dohody o vysokorychlostní železnici“,
- v roce 2026 upřednostní projekty vysokorychlostní železnice ve výzvě v rámci Nástroje pro propojení Evropy na rok 2026 s využitím prostředků z dřívějších operací,
- od roku 2026 společně s EIB usnadní přístup k poradenským službám pro předkladatele projektů a na podporu investičních plánů členských států v oblasti vysokorychlostní železnice,
- od roku 2026 bude využívat financování EU k podpoře zavádění opatření odolnosti vůči změně klimatu a snižování dopadu výstavby dopravní infrastruktury na životní prostředí a podporovat osvědčené postupy pro zadávání zelených veřejných zakázek,
- od roku 2025 podpoří členské státy při provádění oznámení Komise o inovativních technologiích a formách zavádění energie z obnovitelných zdrojů a při přípravě jejich akčních plánů pro regulaci hluku,
- do roku 2028 vypracuje harmonizované metodiky posuzování životního cyklu a odolnosti vůči změně klimatu pro projekty dopravní infrastruktury.

Koordinátoři sítě TEN-T:

- do poloviny roku 2026 vypracují ve svých pracovních plánech koridorů zvláštní kapitoly věnované vysokorychlostní železnici a zaměří se na dokončení přeshraniční vysokorychlostní železniční sítě.

Členské státy se vyzývají, aby:

- podpořily navrhované nařízení o Nástroji pro propojení Evropy na období 2028–2034 a související finanční krytí,
- překročily minimální požadavky na rychlost stanovené v nařízení o TEN-T a usilovaly o vyšší konstrukční rychlosti,
- plně využívaly flexibilitu spojenou s povolováním podle směrnice o zjednodušení,
- upřednostňovaly přeshraniční projekty, aby se urychlily projekty vysokorychlostní železnice.

Pilíř II – Atraktivní a konkurenceschopný regulační rámec pro železniční služby

Komise:

- od roku 2026 usnadní nákup a pronájem kolejových vozidel (v souladu s pravidly EU pro státní podporu) prostřednictvím inovativních finančních nástrojů,
- bude prosazovat a v roce 2026 posoudí pravidla pro přístup k zařízením služeb, aby je následně přezkoumala,
- v roce 2026 navrhne právní předpisy týkající se prodeje jízdenek a lepších práv cestujících při cestování s různými dopravními společnostmi,
- do roku 2026 určí investiční priority u 40 hlavních letišť pro lepší napojení letecké a železniční dopravy a zavede multimodální uzly osobní dopravy pro lepší začlenění do veřejné dopravy a cyklistické a sdílené mobility.

Členské státy se vyzývají, aby:

- poskytovaly provozovatelům infrastruktury dostatečné a stabilní financování, které jim umožní snížit poplatky za přístup k infrastruktuře pro určité segmenty trhu,
- podporovaly rovné podmínky pro různé druhy dopravy, zejména v případě stanovování sazeb DPH.

Pilíř III – Konkurenceschopný, harmonizovaný a inovativní dodavatelský železniční průmysl EU

Komise:

- v roce 2026 přijme nový ambiciózní evropský plán zavádění sítě ERTMS,
- stanoví jednotný soubor požadavků na vysokorychlostní vlakové soupravy,
- v roce 2026 vyhlásí zvláštní výzvu v rámci společného podniku pro evropské železnice s cílem společně vytvořit novou generaci evropských harmonizovaných vysokorychlostních kolejových vozidel se schopností využívat více sítí pro účinný a nepřerušovaný provoz vlaků napříč sítěmi,
- v roce 2026 navrhne revidované právní předpisy o společné odborné přípravě a vydávání jednotných osvědčení pro strojvedoucí vysokorychlostních vlaků a další železniční dopravní služby v EU,
- v roce 2027 navrhne právní předpisy týkající se dalšího prodeje a vyřazování kolejových vozidel z provozu.

Členské státy se vyzývají, aby:

- dokončily zavedení systému ERTMS na všech zbývajících úsecích vysokorychlostní sítě a upřednostnily odstranění dalších technických rozdílů mezi vysokorychlostními tratěmi a přístupovými trasami s cílem zajistit účinný a nepřerušovaný provoz vlaků,
- zajistily efektivní využívání veřejných finančních prostředků, zejména finančních prostředků EU, na projekty infrastruktury a nákup kolejových vozidel upřednostněním standardizovaných řešení železničního systému a nejnovějších verzí systému,

- využívaly prostřednictvím příslušných subjektů navrhovaný Evropský fond pro konkurenceschopnost a státní podporu, včetně významných projektů společného evropského zájmu, k financování nové generace vysokorychlostních železničních kolejových vozidel,
- ratifikovaly Lucemburský protokol k úmluvě z Kapského Města.

Evropský dodavatelský železniční průmysl se vyzývá, aby:

- předvídal poptávku a rozšiřoval výrobní kapacitu v oblasti cenově dostupných, harmonizovaných a vysoce výkonných výrobků.

Pilíř IV – Účinná správa vysokorychlostních železnic v EU

Komise:

- do roku 2026 navrhne revidované nařízení o Agentuře Evropské unie pro železnice s cílem posílit bezpečnost, digitalizaci a nákladovou efektivitu,
- do roku 2026 zavede srovnávací přehled pro sledování pokroku v oblasti rozvoje vysokorychlostních železnic,
- od roku 2026 přenesle diskuse, které v současné době probíhají v rámci expertní skupiny Komise pro konkurenceschopnost dodavatelského železničního průmyslu, na politickou úroveň,
- od roku 2026 bude pořádat diskuse u kulatého stolu se zúčastněnými stranami o vybraných spojeních mezi městy s cílem nalézt řešení problémů spojených s rozvojem konkrétních koridorů, jako jsou technické překážky, dostupnost zařízení služeb, kapacitní omezení a poplatky za přístup k infrastruktuře.