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

Propojení Evropy vysokorychlostní železnicí

1. ÚVOD A CÍLE

Evropská síť vysokorychlostních železnic podpoří naši ekonomiku a vznik kvalitních pracovních míst, posílí soudržnost, umožní lidem být si blíž, přispěje ke zmírňování znečištění ovzduší a pomůže splnit naše klimatické cíle. Vysokorychlostní železnice jsou klíčové pro větší sjednocení Evropy a její připravenost na budoucnost, a zároveň posilují konkurenceschopnost evropského průmyslu.

Síť vysokorychlostních železnic spojující hlavní města a další významná města v EU může cestujícím nabídnout pohodlnou a čistou alternativu k letecké dopravě na krátké a střední vzdálenosti a rychlou a komfortní alternativu k individuální dopravě automobilem nebo autobusem[1]. 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 to strategie udržitelné a inteligentní mobility (SSMS)[2] stanovuje cíle, podle kterých by se do roku 2030 měl objem vysokorychlostní železniční dopravy zdvojnásobit ve srovnání s rokem 2015 a do roku 2050 ztrojnásobit. Nařízení TEN-T z roku 2024[3] stanoví základ pro vytvoření sítě vysokorychlostních železnic v Evropě. Požaduje vysokorychlostní železniční spojení s rychlostí nad 200 km/h mezi hlavními evropskými městskými centry a zajišťuje jejich integraci do zbytku sítě. Tato integrovaná a soudržná síť vychází z jádra TEN-T a rozšíření této základní sítě železniční osobní dopravy a má být postupně dokončena do roku 2040. Umožní rychlé spojení a zároveň zajistí územní soudržnost. V mnoha případech se očekává, že zkrátí cesty mezi hlavními městy EU o polovinu nebo i víc (viz Obrázek 1). Vysokorychlostní železniční síť by měla být ve střednědobém až dlouhodobém horizontu rozšířena na kandidátské země.

EU však zatím není na dobré cestě: v roce 2023 se vysokorychlostní železniční doprava zvýšila pouze o 17 % ve srovnání s rokem 2015[4]; délka provozovaných vysokorychlostních železničních tratí činila 12 128 km[5] a většina z těchto kilometrů se nacházela ve Španělsku, Francii, Itálii a Německu. Střední a východní Evropa zůstávají špatně propojené. Vzhledem k přetrvávající fragmentaci a překážkám je proto skutečně propojená evropská síť vysokorychlostních železnic stále daleko od dokončení. Mario Draghi ve své zprávě z roku 2024[6] zdůraznil, že investice do infrastruktury jsou zásadní pro posílení konkurenceschopnosti, soudržnosti a odolnosti Evropy a zároveň podporují zelenou a digitální transformaci. Zpráva Letta[7] jasně poukázala na to, že vysokorychlostní železnice sice transformovala národní ekonomiky a sociální prostředí, ale zastavila se na hranicích států.

1 Potřeba takové sítě byla rovněž zmíněna v evropské občanské iniciativě z roku 2023: https://citizens-initiative.europa.eu/initiatives/details/2023/000004_en.

2 Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Strategie udržitelné a inteligentní mobility – nasměrování evropské dopravy na cestu do budoucnosti (COM (2020) 789 final).

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

4 Doprava v 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 v EU v číslech – Statistická příručka 2025 (Údaj o vysokorychlostních tratích zahrnuje hlavní železniční tratě, které umožňují provoz rychlostí 200 km/h a více na modernizovaných tratích a 250 km/h a více na speciálně vybudovaných tratích. Speciálně vybudované vysokorychlostní železniční tratě, které umožňují provoz rychlostí 250 km/h a více).

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

7 Letta, E., Much more than a market, duben https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico letta.pdf.

Obrázek 1: Příklady významných úspor času mezi vybranými hlavními městy EU[8]

Z těchto důvodů Komise předkládá sdělení o propojení Evropy vysokorychlostní železnicí, jehož cílem je podpořit udržitelnou konkurenceschopnost Evropy prostřednictvím integrace politik v oblasti dekarbonizace, průmyslu, hospodářské soutěže a hospodářské politiky a proměny inovací na vedoucí postavení ve výrobě a tvorbu pracovních míst. Pro dosažení milníků strategie SSMS bude klíčové zajistit potřebnou infrastrukturu a vytvořit rámcové podmínky, které umožní poskytování atraktivních služeb. Toto sdělení představuje jasný plán a konkrétní opatření k dosažení vize dobře fungující a rychlejší sítě vysokorychlostních železnic do roku 2040. Realizace tohoto plánu vyžaduje silné a koordinované úsilí ze strany Komise, členských států, železničního odvětví, soukromých investorů a evropského průmyslu.

8 Časy jízdy jsou orientační a vycházejí z veřejně dostupných údajů o jízdních řádech získaných v dubnu 2025. Odrážejí situaci v konkrétním okamžiku a mohou se změnit v důsledku aktualizací sítě, prací na infrastruktuře nebo revizí jízdních řádů. Nemají představovat vyčerpávající posouzení evropské dopravní sítě. Výběr dvojic měst se řídí metodikou popsanou v doprovodném pracovním dokumentu útvarů Komise (SWD) (2025) 960.

Sdělení vyzývá členské státy, aby posoudily a naplánovaly možnost překročení minimálních požadavků TEN-T s cílem modernizovat nebo vybudovat, pokud je to ekonomicky proveditelné, nové vysokorychlostní spojení, včetně spojení s rychlostí výrazně přesahující 250 km/h[9].

Kromě toho sdělení stanoví ambiciózní cíl výrazně zkrátit dobu trvání oblíbených železničních cest po celé Evropě pomocí opatření, která odstraní překážky na trhu a sníží náklady, aby byl zajištěn prosperující a globálně konkurenceschopný železniční průmysl a cenově dostupné možnosti pro cestující. Za tímto účelem jsou ve sdělení stanoveny konkrétní priority v oblasti vysokorychlostní infrastruktury a je v něm vyzýváno k dosažení vysokorychlostního spojení mezi hlavními městy EU a významnými městskými uzly.

K realizaci této vize budou zapotřebí velké investice. Proto Komise ve sdělení představuje plán finanční strategie. Sdělení se rovněž zabývá infrastrukturními, obchodními a technickými překážkami, včetně dostupnosti kolejových vozidel a přístupu k servisním zařízením, a oznamuje harmonizované požadavky a společnou tvorbu nové generace evropských vysokorychlostních vlakových souprav.

V neposlední řadě sdělení vyzývá k posílení role EU při plánování, financování a koordinaci takové přeshraniční sítě vysokorychlostních železnic. Každá trasa v této síti bude ze své podstaty fungovat přes více státních hranic. Pro zajištění toho, aby vlastníci tratí a provozovatelé vysokorychlostních vlaků mohli prosperovat a poskytovat své služby všem Evropanům za podobných podmínek, a uspokojit tak jejich dosud neuspokojenou poptávku po cenově dostupných vysokorychlostních železničních spojích, je nezbytné fungovat na vhodné úrovni správy ve spolupráci s národně spravovanými sítěmi.

Přínosy tohoto plánu daleko přesahují rámec vysokorychlostní železnice. Zvýší se dostupná kapacita konvenční sítě pro zlepšování služeb při nižších rychlostech, a to jak pro cestující, tak pro nákladní dopravu, včetně vojenské mobility. Ta bude rovněž těžit z významných investic do infrastruktury vysokorychlostní železniční sítě TEN-T, které umožní rychlejší, delší a těžší vojenské přepravy. Noční vlaky a železniční nákladní doprava budou mít velký prospěch z navrhovaných zlepšení v oblasti koordinace kapacity, poplatků za přístup ke kolejím, povolování

vozidel a financování kolejových vozidel. Rychlejší zavedení evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) navíc zvýší bezpečnost a interoperabilitu.

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

V doprovodném pracovním dokumentu útvarů Komise jsou na řadě podrobných map a tabulek znázorněny výhody v podobě úspory času u klíčových spojení mezi hlavními městy na evropských dopravních koridorech, které mají být zavedeny podle současného plánu[10].

9 Jak je definováno ve směrnici 2012/34/EU, tj. „železniční osobní dopravní služby provozované bez mezizastávek mezi dvěma místy vzdálenými od sebe více než 200 km na speciálně vybudovaných vysokorychlostních tratích vybavených pro rychlosti obecně vyšší než 250 km/h a jezdících v průměru těmito rychlostmi“.

10 Viz doprovodný dokument SWD(2025) 960.

2. VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNIČNÍ SÍŤ EU – POTŘEBA ZRYCHLENÍ A HARMONIZACE

Dopravní infrastruktura funguje jako síť, takže pokud malý úsek nesplňuje požadavky nebo není provozuschopný, může to narušit účinnost a konkurenceschopnost celého systému. Rozvoj evropské vysokorychlostní železniční sítě vyžaduje dlouhodobou vizi a rámec, který umožní cílené zavádění nezbytné infrastruktury s harmonizovanými požadavky.

Nařízení o TEN-T z roku 2024 takový rámec stanoví. Kromě harmonizovaných požadavků na železniční infrastrukturu podporuje nařízení o TEN-T také zavádění a využívání nových digitálních technologií. To zahrnuje podporu výměny dat a infrastruktury pro konektivitu s nepřetržitým pokrytím v celé síti. Cílem je zajistit nejvyšší úroveň výkonu digitální infrastruktury a dosáhnout vyšší úrovně automatizace.

Dokončení sítě vysokorychlostní železnice TEN-T přináší významné výhody v oblasti konektivity[11]. Složitost plánování, povolování, koordinace a financování velkých projektů vysokorychlostní železniční infrastruktury však představuje překážku pro jejich včasnou realizaci a často vede ke zpožděním, zejména u přeshraničních projektů, což je problém, který se toto sdělení snaží řešit.

2.1. Akcelerace zavádění vnitrostátní a přeshraniční infrastruktury

Od roku 2013 bylo dosaženo významného pokroku při dokončování vnitrostátních úseků železniční sítě TEN-T v zemích jako Španělsko, Francie, Itálie a Německo[12]. Kromě toho se daří plnit ambiciózní cíle v oblasti vysokorychlostní železnice v některých částech střední a východní Evropy, například v Polsku, Česku a na některých úsecích v Maďarsku a Rumunsku.

Klíčové přeshraniční projekty s významnou finanční podporou EU by měly být dokončeny většinou do roku 2030 nebo krátce po něm. Patří mezi ně Brennerský úpatní tunel, úpatní tunel Lyon-Turín, pevné spojení Fehmarn Belt a Rail Baltica. Mnoho dalších přeshraničních projektů vysokorychlostní železnice nebo důležitých přístupových tras však bude do té doby stále nedokončeno, což v síti zanechá mezery ve fyzické infrastruktuře. Investiční plány mnoha již naplánovaných velkých projektů vysokorychlostní železnice, zejména těch, které spojují hranice, ještě nejsou dokončeny a nemají přesný harmonogram. Ačkoli by některé z nedostatků měly být odstraněny do roku 2040 (viz Obrázek 2), spolu s nedostatečnou harmonizací provozních pravidel představují riziko, že plný potenciál významné přeshraniční infrastruktury zůstane nevyužit.

11 Viz doprovodný dokument SWD(2025).

12 Na konci roku 2023 dosáhla vysokorychlostní síť délky 3993 km ve Španělsku, 2735 km ve Francii, 1631 km v Německu a 921 km v Itálii. Zdroj: Doprava v 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

Aby tyto problémy vyřešila, přidělila Komise evropským koordinátorům TEN-T[13] dva konkrétní úkoly na rok 2026:

- do poloviny roku 2026 navrhnout ve svých pracovních plánech pro evropské dopravní koridory opatření a doporučení pro včasné a koordinované odstranění přeshraničních úzkých míst a dokončení chybějících vnitrostátních spojení v síti TEN-T;

- vést diskuse s členskými státy a dalšími klíčovými zúčastněnými stranami o možnostech zvýšení projektových rychlostí s cílem určit prioritní úseky pro velmi vysoké rychlosti a další oblasti pro následné modernizace vysokorychlostní železniční sítě, a to i z perspektivy přeshraničních koridorů.

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

Komise dále v roce 2026 přezkoumá směrnici o zjednodušení[14] s cílem identifikovat mezery v provádění pravidel EU týkajících se povolování projektů a přeshraničního zadávání veřejných zakázek a osvědčených postupů v členských státech.

2.2. Posílení investic do vysokorychlostní železnice

Evropská komise odhaduje, že na dokončení v současné době plánované sítě vysokorychlostní železnice TEN-T do roku 2040 bude zapotřebí 345 miliard EUR. Podle externích odhadů[15] by rozšíření sítě TEN-T a ztrojnásobení velikosti stávající sítě vysokorychlostních železnic v EU s rychlostí 250 km/h nebo vyšší stálo dokonce 546 miliard EUR. Očekává se, že takové investice vytvoří pracovní místa[16] a přinesou společnosti čistý pozitivní přínos v řádu 750 miliard EUR.

13 Evropští koordinátoři TEN-T jsou jmenováni Evropskou komisí v souladu s nařízením (EU) č. 1679/2024. Jedenáct jmenovaných koordinátorů dohlíží na provádění devíti evropských dopravních koridorů a dvou horizontálních priorit TEN-T (ERTMS, evropský námořní prostor) a poskytuje jim poradenství, a proto působí jako zprostředkovatelé širokého dialogu mezi zúčastněnými stranami. Komise jim zejména uložila úkol spolupracovat s členskými státy na dokončení investic do TEN-T v souladu s platnými lhůtami.

14 Směrnice o zjednodušení (směrnice (EU) 2021/1187) se vztahuje na předem identifikované přeshraniční a chybějící spojení v jádrové síti TEN-T a na projekty v evropských dopravních koridorech přesahující 300 milionů EUR, aby se zajistilo: i) že členské státy určí jeden orgán pro každý projekt nebo postup udělování povolení; (ii) zjednodušené postupy s povolením omezeným na čtyři roky; (iii) jasnější a transparentnější postupy udělování povolení jak pro nositele projektů, tak pro příslušné orgány; a (iv) lepší koordinaci při udělování povolení a zadávání veřejných zakázek v přeshraničním měřítku.

15 EY ve spolupráci s Bocconi University a Blue Arches for Europe's Rail Joint Undertaking: „Inteligentní a cenově dostupné železniční služby v EU: socioekonomická a environmentální studie pro vysokorychlostní železnici v letech 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 „Inteligentní a cenově dostupné železniční služby v EU: socioekonomická a environmentální studie pro vysokorychlostní železnici v letech 2030 a 2050" od společnosti EY by s ohledem pouze na dopad výstavby vysokorychlostní železnice mohlo být do roku 2050 vytvořeno více než 1,5 milionu pracovních míst ročně. https://rail-research.europa.eu/wp content/uploads/2023/01/HSR_Technical_Report_2_Final_220123.pdf

Financování ze strany EU bude zapotřebí zejména k využití dalších veřejných a soukromých zdrojů k financování rozsáhlých přeshraničních infrastrukturních projektů s vysokými stavebními náklady. V uplynulých 20 letech se finanční nástroje EU – jako je nástroj pro propojení Evropy

(CEF), financování v rámci politiky soudržnosti a nástroj pro oživení a odolnost (RRF) – osvědčily jako nezbytné pro povzbuzení členských států k investicím do prioritních infrastrukturních projektů. Od roku 2014 bylo z těchto programů na projekty železniční infrastruktury přiděleno více než 100 miliard EUR[17]. Kromě toho celková výše úvěrů Evropské investiční banky (EIB) na železnici (infrastruktura a kolejová vozidla) v letech 2016 až 2024 dosahuje 40 miliard EUR. Navzdory této podpoře poptávka po investicích převyšuje dostupné finanční prostředky[18].

K překlenutí investiční mezery v projektech infrastruktury vysokorychlostní železnice bude zapotřebí strategičtější a koordinovanější využívání evropských fondů, vnitrostátních opatření (dotace, státní záruky, příjmy členských států ze systému obchodování s emisemi, půjčky atd.), uživatelských poplatků, jakož i důvěryhodných opatření k přilákání dostatečných finančních investic ze soukromého sektoru. Komise proto v rámci výzvy k podávání žádostí o finanční prostředky z nástroje CEF v roce 2026 upřednostní projekty vysokorychlostní železnice, čímž připraví půdu pro další investice do vysokorychlostní železnice v příštím dlouhodobém rozpočtu EU (víceletém finančním rámci) na období 2028–2034. Komise také vybízí členské státy, aby k podpoře rozvoje vysokorychlostní železnice na svém území využily politiku soudržnosti.

V návrzích Komise pro příští víceletý finanční rámec ze dne 16. července 2025[19] se financování dopravní infrastruktury v rámci CEF pro dopravu zdvojnásobí z 25,8 miliardy EUR na 51,5 miliardy EUR pro období 2028–2034, což zahrnuje orientační účelovou finanční obálku ve výši 17,7 miliardy EUR na modernizaci infrastruktury pro vojenskou mobilitu. Doplňkem budou národní a regionální partnerství, Fond pro konkurenceschopnost a program Horizont Evropa v souladu s jejich příslušnými politickými cíli.

Financování EU bylo rovněž zásadní pro snížení rizika investic a posílení finanční životaschopnosti projektu. Jak však ukázaly zkušenosti, musí to být doprovázeno odpovídajícími podnikatelskými podmínkami, které budou motivací pro soukromé investice. Projekty vysokorychlostní infrastruktury mohou skutečně přilákat soukromé investice, pokud jsou navrženy s životaschopným a ziskovým obchodním modelem, který zachovává konkurenceschopnost železnice ve srovnání s alternativními druhy dopravy. Kombinace finančních nástrojů EU s inovativními nebo konvenčnějšími přístupy může investorům poskytnout další jistotu, ať už v podobě dodatečného financování, nebo nového zdroje příjmů (tj. křížové financování, příjmy členských států ze systému obchodování s emisemi, zelené financování).

Rámcové podmínky pro přilákání soukromých investic zahrnují jasnost ohledně technologických rozhodnutí a výhledu trhu, očekávaných výnosů, 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, jakož i posouzení, zda je v případě potřeby vhodné použít nástroje, které jsou relevantní pro posílení ekonomické bezpečnosti, přičemž se rovněž zohlední bezpečnostní rizika, která mohou představovat zahraniční dodavatelé kontrolovaní státem v souvislosti se systémy kritickými z hlediska bezpečnosti, jako jsou systémy řízení a signalizace železnic.

17 Patří sem klíčová přeshraniční spojení, jako je základní tunel Lyon-Turín, který propojí francouzskou a italskou vysokorychlostní železniční síť, investice do vysokorychlostní železnice v Řecku za účelem obnovy úseku Domokos Krannonas na ose Atény-Soluně po bouři Daniel a zlepšení vysokorychlostní trati Madrid-Sevilla ve Španělsku.

18 Například výzva k předkládání návrhů v rámci nástroje CEF na rok 2024 byla předimenzována více než 6,6krát oproti dostupnému 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).

S cílem urychlit soukromé investice a podpořit inovativní modely financování zahájí Komise do konce roku 2025 vypracování strategie financování EU. V tomto rámci Komise zahájí strategický dialog s členskými státy, správci infrastruktury, podpůrnými bankami a finančními institucemi, investory, dodavateli železničních služeb a železničními podniky. Cílem je předložit v roce 2026 „dohodu o vysokorychlostní železnici“, která bude představovat mnohostranný závazek mobilizovat investice potřebné pro prioritní projekty vysokorychlostní železnice. Tato dohoda by investorům poskytla jistotu a vodítko ohledně závazků EU a členských států podporovat tyto strategické projekty. Mohla by také položit základ pro konkrétní regionální dialogy s cílem urychlit financování strategických projektů vysokorychlostní železnice v koridorech.

Na podporu dohody o vysokorychlostní železnici se finanční strategie zaměří na to, jak provádět níže uvedené činnosti.

• Optimalizovat využívání veřejných prostředků EU a členských států tím, že přednost dostanou investice, které odstraní přeshraniční překážky a chybějící spojení, maximalizuje se národní spolufinancování a dojde k rozvoji spolupráce se soukromým sektorem na zavedení přeshraničních vysokorychlostních tratí nebo kolejových vozidel.

• Zhodnotit a vyměňovat si osvědčené postupy v oblasti finančních schémat s cílem usnadnit financování železniční infrastruktury a kolejových vozidel[20]. Komise představí různé modely, včetně partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP) a modelu regulované základny aktiv (RAB)[21], přičemž zohlední jejich dopad na vnitrostátní veřejné finance, poplatky za přístup ke kolejím a optimalizaci využívání infrastruktury (viz příklady v Rámečku 1).

• Podporovat finanční sektor. Komise bude společně s EIB, národními podpůrnými bankami a institucemi a finančními subjekty usilovat o podporu využívání finančních nástrojů, jako jsou rozpočtové záruky kombinující institucionální a soukromé financování vysokorychlostních železničních tratí a kolejových vozidel s financováním ze strany EU a členských států.

• Mobilizovat průmyslové subjekty a odborníky z finančního sektoru k diskusi o financování nákupu nebo leasingu kolejových vozidel v souladu s pravidly EU pro státní podporu. Opatření budou stanovena na základě analýzy provedené ve spolupráci s EIB, národními podpůrnými bankami a institucemi a soukromými finančními subjekty.

• Usnadnit přístup k poradenským službám. Komise společně s EIB prozkoumá, jak nejlépe urychlit poskytování cílených poradenských služeb na podporu investičních plánů členských států v oblasti vysokorychlostní železnice. V případě potřeby by měla být zavedena koordinace a spolupráce, zejména s Agenturou Evropské unie pro železnice (ERA) v oblasti technického poradenství a s národními podpůrnými bankami a institucemi v případě možných společných nabídek, kde je to relevantní.

20 Viz 4.3 „Podpora investičních příležitostí na podporu nákupu kolejových vozidel“.

21 Model regulované základny aktiv (RAB) je model financování regulovaných infrastrukturních projektů, který poskytuje podporu pro jejich návrh, výstavbu, uvedení do provozu a provoz. V tomto modelu fungují jako správci infrastruktury soukromé nebo korporatizované státní společnosti: vlastní infrastrukturní aktiva, investují do nich a provozují je v souladu s ustanoveními dohody s regulačním orgánem. Správce infrastruktury získává příjmy z poplatků od uživatelů a/nebo dotace na financování své činnosti a návratnost investičních nákladů, jak bylo dohodnuto s regulačním orgánem.

Rámeček 1: Příklady možností a osvědčených postupů pro systémy financování vysokorychlostní železnice

Finanční strategie a strategický dialog se zainteresovanými stranami budou odrážet různé možnosti a osvědčené postupy. Zvolené řešení bude odrážet národní podmínky.

Například Španělsko se spoléhá na specifický orgán, ADIF Alta Velocidad. Vzhledem k tomu, že většina jeho příjmů pochází z tržních činností, dluh správce infrastruktury se nezapočítává do veřejného dluhu a investice se nepovažují za veřejné výdaje. Itálie zkoumá model RAB, aby zajistila jistotu budoucích příjmů, protože vysokorychlostní železnice slibuje být výnosnějším podnikáním. Ve Francii a Portugalsku byly využity PPP k urychlení financování projektů vysokorychlostní železnice, jako jsou železniční tratě Bordeaux-Tours a Porto-Lisabon, přičemž druhá z nich je rovněž podporována programem InvestEU, financováním CEF a není zahrnuta do rozvahy vlády.

V Itálii bylo zavedení záruk za výkonnost podporovaných programem InvestEU a nástrojem pro oživení a odolnost rozhodující pro zajištění financování trati Palermo–Katánie.

V roce 2024 Německo využilo přibližně 6 miliard EUR z celkových příjmů z mýtného ve výši 15 miliard EUR ke křížovému financování investic v odvětví železnic, a to na základě právního rámce EU upravujícího mýtné. Dalším příkladem kombinace různých zdrojů financování je projekt Divača–Koper ve Slovinsku, který využil křížové financování ze silniční dopravy do železniční dopravy spolu se státní zárukou k zajištění významného úvěru od EIB. Podobné iniciativy se rozvíjejí po celé Evropě, a to s využitím místních daní (zejména v případě projektu Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest spojujícího Bordeaux, Toulouse a Dax ve Francii) nebo příjmů členských států z ETS (zejména v Rakousku a Estonsku).

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

Extrémní klimatické jevy v posledních letech výrazně narušily dopravní toky v Evropě, zničily kritickou infrastrukturu a způsobily škody v řádu miliard eur. Povodně v Belgii, Německu, Nizozemsku, Lucembursku a Francii v roce 2021 způsobily škody ve výši 38 miliard EUR, z toho 1,3 miliardy EUR připadá na železniční infrastrukturu v samotném Německu. V roce 2023 bouře Daniel zničila 50km úsek hlavní tratě Atény–Soluň, jehož oprava trvala několik měsíců. Velká přívalová povodeň způsobená bouří Dana v říjnu 2024 vážně narušila španělskou síť vysokorychlostních železnic, zejména mezi Madridem a Valencií. Jak ukazuje nedávná studie zveřejněná Komisí, železnice v síti TEN-T budou podle očekávání obzvláště vystaveny rostoucí frekvenci extrémních klimatických jevů[22].

22 „Podpůrná studie o potřebách přizpůsobení se změně klimatu a přeshraničních investicích k realizaci sítě TEN-T“, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/26731a63-b904-11ef-91ed-01aa75ed71a1/language en.

Aby se zvýšila odolnost infrastruktury vysokorychlostní železnice a snížily se její vlastní negativní dopady na klima a životní prostředí, je třeba, aby normalizační orgány vypracovaly harmonizovaná posouzení životního cyklu a metodiky odolnosti vůči změně klimatu. Cílem je posoudit a porovnat zranitelnost různých technických řešení vůči dopadům změny klimatu a jejich environmentální stopu, zejména ve fázi návrhu infrastrukturních projektů[23]. Pro výstavbu a provoz vysokorychlostní železniční infrastruktury je již k dispozici široká škála účinných opatření pro přizpůsobení se změně klimatu a její zmírňování[24]. Stávající osvědčené postupy je však třeba dále rozšířit a podpořit vznik nových řešení, mimo jiné prostřednictvím financování z prostředků EU. Komise se přitom bude opírat o současné zkušenosti s požadavky na odolnost vůči změně klimatu a výzvy k předkládání návrhů zaměřené na odolnost vůči změně klimatu v rámci programu CEF.

Je třeba se zabývat také negativními vnějšími vlivy provozu vysokorychlostních železnic, jako je hluk a znečištění ovzduší[25], které se podle předpokladů s růstem dopravy[26] ještě zvýší. Komise podpoří členské státy při provádění platných předpisů o hluku zveřejněním pokynů pro přípravu vnitrostátních akčních plánů proti hluku[27] do konce roku 2025.

Plánovaná vysokorychlostní železniční síť bude elektrifikována, což významně přispěje k naplnění závazku EU v oblasti udržitelné dopravy. Zvýšení podílu čistých zdrojů energie, jako je sluneční a větrná energie, ve skladbě elektřiny používané v železniční dopravě bude klíčové pro dosažení co největší klimatické neutrality tohoto odvětví. Komise bude podporovat členské státy při zavádění technologií využívajících obnovitelné zdroje energie a při získávání elektřiny z obnovitelných zdrojů pro vysokorychlostní železnici, jak je stanoveno ve sdělení Komise o inovativních technologiích a formách využívání obnovitelných zdrojů energie a v souvisejícím doporučení Komise[28]. V souladu s doporučením jsou členské státy vybízeny, aby specifikovaly technické normy, zejména bezpečnostní normy, které musí splňovat využívání obnovitelných zdrojů energie integrované do infrastruktury.

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

23 Viz doporučení ve společné závěrečné zprávě pracovních skupin odborníků z průmyslu a vědy zabývajících se dekarbonizací odvětví dopravy https://transport.ec.europa.eu/document/download/982f3916-d1e7-427a-93cd 4e8ccfddff6c_en?filename=decarbonised_construction.pdf. stavebnictví:

24 Mezi příklady osvědčených postupů pro zmírňování dopadů změny klimatu patří optimalizovaný konstrukční návrh, začlenění obnovitelných zdrojů energie, opětovné použití vytěžených materiálů a výběr produktů s nízkými emisemi. Mezi osvědčené postupy pro přizpůsobení se změně klimatu patří: (i) navrhování s ohledem na odolnost pomocí zvýšení kolejí, zesílení konstrukcí a použití materiálů odolných vůči teplotám; (ii) začlenění klimatických údajů do správy majetku pro účely údržby a výměny; (iii) provádění proaktivních hodnocení rizik s ohledem na extrémní události; a (iv) začlenění principů adaptivního řízení do návrhu a provozu.

25 Čím vyšší je rychlost vlaku, tím více částic se vytváří a uvolňuje do atmosféry v důsledku interakce mezi vozidlem a kolejemi a vozidlem a trolejovým vedením.

26 Viz Zero pollution monitoring and outlook 2025 (Monitorování nulového znečištění a výhled do roku 2025), zpráva EEA-JRC 13/2024 a Environmental noise in Europe 2025 (Hluk v životním prostředí v Evropě 2025), zpráva EEA 05/2025.

27 Požadováno podle směrnice o hluku v životním prostředí (2002/49/ES).

28 Viz oznámení Komise o inovativních technologiích a formách využívání 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 využívání energie z obnovitelných zdrojů, o zřízení oblastí pro infrastrukturu sítí a skladování nezbytnou pro integraci energie z obnovitelných zdrojů do elektrizační soustavy v souladu s čl. 15 písm. e) revidované směrnice (EU) 2018/2001 Evropského parlamentu a Rady a o budoucích poplatcích za síťové služby s cílem snížit náklady energetického systému (C(2025) 4024 v konečném znění).

3. ATRAKTIVNÍ A KONKURENCESCHOPNÝ RÁMEC PRO ŽELEZNIČNÍ SLUŽBY

Nabídka vysokorychlostní železniční dopravy v EU může být pro uživatele atraktivní, cenově dostupná a komplexní a může sloužit všem segmentům cestujících, od služebních cest až po udržitelný cestovní ruch, pouze pokud budou podmínky pro provozovatele vlaků konkurenceschopné a atraktivní. Stávající celoevropská pravidla pro otevření trhu železničních služeb (čtvrtý balíček pro železniční dopravu)[29] zajišťují právní podmínky pro rozvoj přeshraničních vysokorychlostních služeb a obecné právo železničních společností provozovat jakékoli služby osobní dopravy kdekoli v EU. Navzdory těmto pravidlům však přetrvává několik překážek, které vedou k omezené nabídce na trhu, bariérám pro nové účastníky a vysokým cenám pro zákazníky.

3.1. Přidělování kapacity, které funguje pro přeshraniční služby

Jednou z hlavních překážek pro posílení dálkové a přeshraniční osobní dopravy je složitost získání atraktivních přeshraničních vlakových tras. Návrh Komise na nařízení o využívání kapacity železniční infrastruktury[30] řeší tento problém systémovým způsobem tím, že stanoví rámec EU pro plánování kapacity, přidělování kapacity a řízení dopravy se silným důrazem na přeshraniční koordinaci a digitalizaci. Měl by být rychle přijat Evropským parlamentem a Radou a proveden v daném odvětví. Víceleté rámcové dohody o kapacitách mezi správci infrastruktury a provozovateli zajistí provozovatelům dlouhodobou stabilitu. Optimalizované přidělování kapacit přináší značné výhody i pro jiné služby osobní a nákladní dopravy, protože efektivnější, transparentnější a nediskriminační přidělování železničních tratí vede k menšímu přetížení a lepší integraci nákladních a nočních vlaků do přeshraničních jízdních řádů.

3.2. Podpora nákupu kolejových vozidel

Noví železniční dopravci se potýkají s problémy při nákupu a schvalování nových nebo modernizovaných kolejových vozidel, což může zavádění nových služeb zpomalit nebo znemožnit a mít dopad na konkurenceschopnost. Komise bude spolupracovat s finančními subjekty na rozšíření nebo vytvoření nových inovativních finančních nástrojů, které novým účastníkům na trhu umožní nákup nebo pronájem kolejových vozidel. V souladu s pravidly pro státní podporu a za účelem podpory evropského průmyslu by to mohlo mít formu rozpočtových záruk poskytovaných členskými státy nebo EU, jak je tomu v případě programu InvestEU v současném programovém období. V příštím víceletém finančním rámci se to navrhuje také jako součást Evropského fondu pro konkurenceschopnost (nástroj „ECF InvestEU“)[31] nebo jako finanční nástroje v rámci národních a regionálních plánů partnerství[32], včetně vysoce rizikových nástrojů pro vysoce inovativní technologie. Národní rozvojové banky a soukromí investoři mohou hrát klíčovou roli při poskytování finanční podpory a inovativního strukturování novým účastníkům na trhu (viz příklady v Rámečku 2). To může pomoci zmírnit rizika při transakcích s kolejovými vozidly, zejména v souvislosti s příjmy (lze posoudit například systémy AssetCo[33] nebo ROSCO[34] a různé přístupy k financování, jako jsou dluhopisy, kapitál, kvazikapitálové nástroje a investiční fondy).

29 Čtvrtý železniční balíček z roku 2016 je soubor šesti legislativních textů, jejichž cílem je dokončit jednotný trh pro 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, kterým se mění směrnice 2012/34/EU a ruší nařízení (EU) č. 913/2010 (COM(2023) 443 final).

31 Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o zřízení Evropského fondu konkurenceschopnosti (COM(2025) 555 final).

32 Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o zřízení Evropského fondu pro hospodářskou, sociální a územní soudržnost, zemědělství a venkov, rybolov a námořní záležitosti, prosperitu a bezpečnost na období 2028–2034 (COM(2025) 565 final).

32 Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o zřízení Evropského fondu pro hospodářskou, sociální a územní soudržnost, zemědělství a venkov, rybolov a námořní záležitosti, prosperitu a bezpečnost na období 2028–2034 (COM(2025) 565 final).

Ratifikace Lucemburského protokolu ke Kapské úmluvě, rámce pro identifikaci železničních aktiv[35], členskými státy může dále přispět ke stimulaci investic do kolejových vozidel.

Nákup použitých kolejových vozidel může být pro nové účastníky na trhu rychlým a nákladově efektivním řešením, závisí však na tom, zda zavedení provozovatelé budou ochotni prodat vlaky, které již nepoužívají, budoucím konkurentům. Aby podpořila rozvoj trhu s použitými kolejovými vozidly, Komise navrhne právní předpisy, které zakážou nekonkurenční sešrotování funkčních a bezpečných kolejových vozidel 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 v roce 2012 zahájili první osobní dopravu.

V roce 2024 ve Francii nový provozovatel získal soukromou investici ve výši 1 miliardy EUR od investičního fondu pro infrastrukturu. Cílem je do roku 2028 zprovoznit první soukromou a nezávislou vysokorychlostní železniční dopravu mezi Paříží a Rennes, Nantes, Angers a Bordeaux. Samotný nákup 12 vysokorychlostních vlaků představoval transakci v hodnotě 850 milionů EUR, což mělo pozitivní dopad na činnosti a pracovní místa v tomto odvětví.

3.3. Podpora spravedlivých a přiměřených poplatků za přístup ke kolejím

V každém členském státě závisí výše poplatků za infrastrukturu (např. za přístup na trať) na výši veřejných prostředků vynaložených na obnovu a údržbu infrastruktury. Tam, kde jsou veřejné prostředky nízké, vedou vysoké poplatky za přístup na trať ke snížení celkové nabídky železniční dopravy a k vysokým cenám pro cestující, což často má za následek neoptimální využití sítě. V souladu s novými pokyny Komise o poplatcích za přístup k infrastruktuře[36] a nedávným rozsudkem Soudního dvora[37] musí být při stanovování poplatků za přístup k infrastruktuře cílem podpora plného a optimálního využití sítě. To umožní, aby dálkové železniční služby a noční vlaky zůstaly cenově dostupné a mohly konkurovat jiným druhům dopravy. Toho lze dosáhnout prostřednictvím adekvátní segmentace trhu a dočasných slev pro nové účastníky, s výhradou dodržování pravidel pro státní podporu.

33 AssetCo: Společnost zabývající se nákupem, provozem a údržbou konkrétních aktiv používaných pro daný projekt.

34 ROSCO: Společnost zabývající se kolejovými vozidly: společnost, která vlastní a pronajímá lokomotivy, osobní vozy nebo nákladní vozy provozovatelům železniční dopravy.

35 Lucemburský protokol ke Kapskému úmluvě, https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/07_dipl_konf/DOCs_e/DCME_LUXEMBOURG_PROTOCOL_FINAL_04.06.07.pdf.

36 Sdělení Komise – Výkladové pokyny týkající se stanovení poplatků za používání 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.

3.4. Zajištění přístupu k servisním zařízením a službám souvisejícím se železniční dopravou

Servisní a údržbová zařízení, jako jsou stanice, depa, skladovací prostory a doplňovací stanice, hrají klíčovou roli v provozu vysokorychlostních železničních služeb. Železniční společnosti musí mít nediskriminační přístup k těmto zařízením v souladu s platnými pravidly[38]. Geografické rozložení zařízení určených pro vysokorychlostní dopravu je však nerovnoměrné a některé regiony nemají dostatečnou infrastrukturu na podporu nových účastníků trhu. Kromě toho jsou údaje o dostupnosti a vhodnosti těchto zařízení omezené, což brání transparentnosti trhu a plánování.

Provozovatelé vysokorychlostní železnice také potřebují rovný přístup ke službám v rámci těchto servisních zařízení, včetně systémů prodeje jízdenek, informačních panelů pro cestující a služeb manipulace se zavazadly. Stávající železniční dopravci často vlastní tato zařízení nebo spravují tyto služby a mohou využít své postavení k udržení konkurenční výhody. V případě diskriminačních praktik musí regulační orgány využít své pravomoci k přijetí opatření. Komise navíc posílí prováděcí nařízení o přístupu k servisním zařízením a službám souvisejícím se železniční dopravou[39], aby zajistila nediskriminační přístup pro nové účastníky trhu.

3.5. Zefektivnění prodeje jízdenek

Nákup jízdenek na přeshraniční cesty, které vyžadují několik úseků provozovaných různými dopravci, je pro cestující stále obtížný. Cesty mohou být těžko dohledatelné a kombinovatelné a cestující často nejsou dostatečně chráněni, pokud zmeškají přestup kvůli zrušenému nebo zpožděnému vlaku. Noví železniční dopravci čelí při vstupu na trh a rozšíření své činnosti významným překážkám kvůli nedostatečnému přístupu k hlavním distribučním kanálům, což zpomaluje zavádění nových služeb a rozvoj hospodářské soutěže. Několik případů v oblasti hospodářské soutěže[40] ukázalo, že podmínky, za kterých velcí železniční dopravci umožňují platformám prodávat své jízdenky, mohou bránit rozvoji nových distribučních kanálů a ovlivňovat hospodářskou soutěž na trhu s jízdenkami.

K řešení tohoto problému navrhne Komise na začátku roku 2026 iniciativu v oblasti prodeje jízdenek. Cílem bude usnadnit cestujícím rezervaci multimodálních jízdenek a jízdenek od více dopravců, zejména v železniční dopravě, prostřednictvím digitálních platforem, a zároveň zlepšit práva cestujících v železniční dopravě[41]. Komise rovněž navrhla soubor harmonizovaných norem pro výměnu dat v železniční dopravě[42].

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

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

40 Příkladem jsou Francie, Německo, Švédsko, Itálie a Španělsko.

41 Iniciativa v oblasti prodeje jízdenek má sestávat ze tří právních návrhů: i) návrhu nařízení o multimodálních digitálních službách mobility; ii) návrh nařízení o jednotném digitálním rezervování a prodeji jízdenek; a iii) cílená revize nařízení o právech cestujících v železniční dopravě. Cílená revize má zajistit, aby cestující, kteří si zakoupí jízdenky v rámci jedné transakce na jedné platformě, byli chráněni po celou dobu cesty bez ohledu na počet zapojených železničních dopravců.

42 Návrh prováděcího nařízení Komise o technické specifikaci týkající se telematického subsystému železničního systému v Evropské unii pro interoperabilitu 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_en.

3.6. Zlevnění železniční dopravy

Vysokorychlostní železnice musí být konkurenceschopná a cenově dostupná. Nedávný průzkum Eurobarometru[43] zjistil, že 61 % cestujících považuje cenu za nejdůležitější faktor při plánování dálkových cest; na druhém místě je celková doba cesty, která je důležitá pro 47 % cestujících.

Konkurence vyžaduje dobře financovanou a udržovanou infrastrukturu. Trh železniční osobní dopravy je od roku 2020 plně otevřený, což vedlo ke snížení cen a rozšíření nabídky služeb v oblastech s kvalitní sítí a silnou konkurencí[44].

Členské státy by proto měly zajistit dostatečné financování vysoce kvalitní infrastruktury v souladu s regulačními povinnostmi vyplývajícími z právních předpisů týkajících se TEN-T, soudržnosti a železnic[45]. Měly by rovněž plně implementovat pravidla pro otevření komerčních služeb hospodářské soutěži a zadávání veřejných zakázek na veřejné služby[46]. To umožní správcům infrastruktury uspokojit potřeby různých provozovatelů, kteří nabízejí řadu služeb, včetně přeshraničních, nízkonákladových a nočních vlaků a inovativních produktů v oblasti cestovního ruchu.

A konečně, rozvoj celoevropské nabídky vysokorychlostní železnice vyžaduje rovné podmínky ve srovnání s dopravními prostředky s vyššími emisemi uhlíku, a to i v oblasti zdanění. Členské státy mají plnou kontrolu nad stanovením sazeb DPH pro osobní dopravu. Vzhledem k zásadě fiskální neutrality by členské státy měly tuto flexibilitu využít k vytvoření spravedlivé soutěže mezi

konkurenčními druhy dopravy. Členské státy by navíc měly prozkoumat a přezkoumat metody pro vyrovnání podmínek omezením dotací a daňových výhod pro dopravní prostředky s vyššími emisemi uhlíku.

3.7. Posílení vazeb na jiné druhy dopravy

Zlepšení železničních spojení, zejména vysokorychlostních železničních služeb, s jinými druhy dopravy by posílilo železnici jako alternativu ke krátkým a případně i delším letům v rámci Evropy. V současné době jsou letiště jako Frankfurt a Paříž Charles de Gaulle dobře napojena na vysokorychlostní železnici a slouží jako klíčové dopravní uzly, mnoho jiných letišť však má tato spojení omezená.

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

44 „Studie o službách 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 zřízení jednotného evropského železničního prostoru (přepracované znění); nařízení (EU) 2021/1060, které vyžaduje komplexní plánování dopravy na příslušné úrovni a poskytování informací o finančních zdrojích odpovídajících plánovaným investicím na pokrytí provozních a údržbových nákladů stávající a plánované infrastruktury.

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

Komise provede analýzu propojenosti 40 hlavních letišť, včetně vysokorychlostních dálkových železničních spojů, s cílem identifikovat mezery v investicích a představit osvědčené postupy pro lepší propojení letišť. Komise rovněž provede analýzu stávajících multimodálních dopravních uzlů v městských oblastech s cílem identifikovat a podporovat osvědčené postupy pro integraci dálkových a vysokorychlostních železničních sítí do veřejné dopravy, cyklistiky a sdílené mobility47.

Kromě toho Evropský parlament a Rada projednávají návrh Komise týkající se práv multimodálních cestujících, jehož cílem je ochrana cestujících, kteří během cesty přestupují mezi různými druhy dopravy48.

4. KONKURENCESCHOPNÝ, HARMONIZOVANÝ A INOVATIVNÍ ŽELEZNIČNÍ SEKTOR EU

Dynamický, prosperující, konkurenceschopný a inovativní evropský železniční průmysl je klíčový pro úspěch evropské sítě vysokorychlostních železnic. Evropské společnosti dodávající železniční služby jsou světovými lídry, zaměstnávají 650 000 lidí a přispívají 0,35 % k HDP EU s ročním tempem růstu 3 %49. Odvětví dodávek železničních služeb v EU je klíčové pro evropské zákazníky a je pilířem globální konkurenceschopnosti EU, protože do celého světa exportuje systémy a řešení, včetně ambiciózních plánů vysokorychlostní železnice například v Egyptě, Maroku a Saúdské Arábii.

Globální konkurenti však rychle dohánějí ztrátu, vstupují na trh EU a expandují na svých vlastních i jiných trzích, zatímco subjekty z EU dosud plně nevyužily zvýšení efektivity, které nabízí jednotný trh EU. Aby se tento problém vyřešil, musí železniční společnosti, správci infrastruktury a orgány veřejné služby v EU dále snížit počet různorodých požadavků svých jednotlivých zadávacích projektů a přejít k nákupu hotových železničních produktů vyráběných pomocí industrializovaných, standardizovaných procesů. To bude snazší, pokud členské státy odstraní roztříštěné vnitrostátní předpisy a normy a dohodnou se na předpisech a normách platných v celé EU. Současně může spolupráce mezi podnikatelskými subjekty v železničním systému přispět k lepšímu využití omezených zdrojů a k dosažení úspor z rozsahu, a to při plném

dodržování antimonopolních pravidel a jako doplněk konkurenčních trhů, přičemž bude podporovat nové přeshraniční služby s otevřeným přístupem. Taková spolupráce by měla podpořit vytvoření skutečného jednotného evropského železničního prostoru, v němž budou moci železniční společnosti konkurenčně působit přes hranice.

4.1. Lepší interoperabilita železniční infrastruktury a kolejových vozidel

Národní technické a provozní požadavky zvyšují náklady v důsledku zdvojování schvalovacích procesů a složitosti testování, které má zajistit splnění požadavků. To zpomaluje vstup nových služeb na trh a představuje zátěž pro výrobu, modernizaci a údržbu.

Proto je třeba zjednodušit certifikaci a schvalování kolejových vozidel a vydávat je pro širší oblast použití. „Kontroly kompatibility systému“ u nových nebo modernizovaných lokomotiv a vlakových souprav musí být méně časově a zdrojově náročné. Komise bude podporovat standardizaci povolení pro vysokorychlostní vlaky, která budou platná pro celou síť EU. To podpoří vznik vyspělého trhu s leasingem a použitými vysokorychlostními kolejovými vozidly na úrovni EU, zvýší flexibilitu pro nové účastníky, přiláká investory a usnadní používání kolejových vozidel pro vojenskou přepravu.

47 Komise bude povzbuzovat a podporovat členské státy, aby využívaly plány a programy vyžadované nebo podporované podle právních předpisů EU nebo iniciativ, jako jsou plány udržitelné městské mobility, plány kvality ovzduší a akční plány proti hluku, s cílem maximalizovat počet cestujících z regionu nebo městské aglomerace, kteří se mohou udržitelným způsobem dostat na vysokorychlostní železniční stanice.

48 COM/2023/752 v konečném znění.

49 https://www.unife.org/wp-content/uploads/2024/05/UNIFE_Priorities_2024_2029.pdf, s doplňujícími údaji poskytnutými UNIFE.

Klíčovým faktorem pro standardizaci kolejových vozidel je rychlejší a harmonizované zavádění evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS), který má strategický význam jak pro civilní, tak pro vojenské účely. Neharmonizovaný multisystémový přístup členských států však vedl k tomu, že se náklady na produkty ERTMS v posledních pěti letech zdvojnásobily[50]. Právní předpisy TEN-T vyžadují, aby byly do roku 2040 v síti TEN-T postupně nahrazeny vnitrostátní signalizační systémy systémem ERTMS. Několik členských států, včetně Belgie, Česka a Dánska, se rozhodlo učinit ERTMS jediným signalizačním systémem ve svých sítích a Španělsko, Rakousko a Polsko investují značné prostředky do zavádění rádiového systému ERTMS. Ostatní členské státy však zaostávají.

Národní plány zavádění ERTMS na období 2024–2025 poukazují na nutnost ztrojnásobit výrobní kapacitu ERTMS v Evropě. Celkové tržní příležitosti pro odvětví dodávek pro železniční dopravu se odhadují na více než 18,2 miliardy EUR pouze pro ERTMS v jádrové síti TEN-T. Aby bylo možné navázat na tyto zisky v oblasti efektivity a zajistit předvídatelnost pro odvětví dodávek ERTMS, bude Komise přísně prosazovat povinnosti týkající se zavádění ERTMS a posílí koordinaci mezi členskými státy. Toho bude dosaženo prostřednictvím revidovaného[51] evropského plánu zavádění ERTMS v roce 2026. Implementace musí zahrnovat propojení vysokorychlostních tratí s centry měst a obchvatovými tratěmi[52], aby bylo možné je využívat také pro přeshraniční vojenské přepravy.

Aby se zvýšila atraktivita profesí v železniční dopravě, došlo ke stimulaci tvorby pracovních míst a harmonizaci vzdělávání, odborné přípravy a odborných dovedností s potřebami a příležitostmi tohoto strategického odvětví[53], a po konzultaci se sociálními partnery Komise reformuje pravidla EU týkající se certifikace strojvedoucích. To také zjednoduší úsilí a vytvoří jednotné odborné požadavky a certifikaci, které umožní strojvedoucím řídit všechny vlaky a využívat železniční infrastrukturu v celé vysokorychlostní síti EU.

4.2. Výzkum a koordinace pro konkurenceschopnost, bezpečnost a zabezpečení

Vysokorychlostní technologie jsou špičkové a bezpečnost je prvořadá. Další rozvoj a společné vytváření harmonizovaných digitálních a automatizačních technologií EU, jako jsou automatické vlaky, moderní signalizační systémy ERTMS, komunikační a řídicí systémy dopravy, mohou zvýšit kapacitu stávající vysokorychlostní infrastruktury, zlepšit bezpečnost a poskytnout větší flexibilitu a odolnost pro služby a vojenské přepravy. Systémy musí být také chráněny před narušením a kybernetickými útoky. Aby se tyto technologie dostaly na trh, musí dodavatelé železničních technologií, správci infrastruktury a železniční společnosti pokračovat ve společném výzkumu v rámci programu Horizont Evropa 2028–2034[54] a navrhovaného Evropského fondu konkurenceschopnosti. S cílem stimulovat společný výzkum v oblasti vysokorychlostní železnice zahájí evropské společné podnikání v oblasti železnic v roce 2026 speciální výzvu. Členské státy by měly využívat vnitrostátní finanční nástroje, včetně významných projektů společného evropského zájmu, v souladu s pravidly pro státní podporu.

50 Evropská komise: Generální ředitelství pro dopravu a mobilitu, ERTMS On-board deployment – Analysis of cost drivers (Nasazení palubního 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.

51 Současný evropský plán zavádění ERTMS 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 plánu zavádění evropského systému řízení železničního provozu.

52 Trať, na které není plánována železniční doprava, ale na kterou může být v případě narušení provozu odkloněna.

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 zřizuje rámcový program pro výzkum a inovace „Horizont Evropa“ na období 2028–2034 (COM(2025) 543 final)

Aby evropský sektor vysokorychlostní železnice dosáhl úspor z rozsahu a mohl těžit z výhod globální konkurenceschopnosti, měla by očekávaná poptávka po nejmodernějších vysokorychlostních vlacích a železnici být doprovázena odpovídajícími snahami na straně nabídky o poskytnutí nezbytné technologie co nejvíce standardizovaným způsobem. Jedním ze způsobů, jak tohoto cíle dosáhnout, by mohl být společný vývoj[55] nové generace harmonizovaných, inteligentních vlaků pro více sítí, které by se vyráběly za nižší náklady a uváděly na trh rychleji. Takový harmonizovaný přístup by také racionalizoval signalizační a infrastrukturní komponenty, snížil projektové riziko, usnadnil soukromé investice a umožnil výrobcům zvýšit výrobní kapacitu a zkrátit dodací lhůty.

5. EFEKTIVNÍ ŘÍZENÍ VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V EU

Ačkoli vize představená v tomto sdělení spoléhá na to, že tržní subjekty zavedou a zlepší svou nabídku vysokorychlostní dopravy, je zapotřebí zefektivnit řízení na úrovni EU, aby byly vytvořeny nezbytné podmínky pro rostoucí a rychlejší systém vysokorychlostní železniční dopravy v EU, včetně síťové infrastruktury. Toto efektivnější a silnější řízení by se mělo vztahovat jak obecně na úroveň EU, tak konkrétně na jednotlivé vysokorychlostní tratě.

Proto Komise v roce 2026 navrhne právní předpisy, které posílí úlohu ERA v oblasti schvalování vozidel a zrušení vnitrostátních pravidel. Rovněž zmocní silného evropského implementačního manažera, aby zajistil účinné zavedení ERTMS. Efektivním rušením nadbytečných vnitrostátních pravidel, vydáváním povolení pro vozidla a jednotných bezpečnostních osvědčení železničním dopravcům a schvalováním traťových zařízení ERTMS přispívá ERA k nákladové efektivnosti inovačního cyklu. Aby bylo možné zapojit železniční odvětví EU na úrovni managementu, Komise

povýší diskuse, které v současné době probíhají v rámci expertní skupiny Komise pro konkurenceschopnost odvětví dodávek pro železnici, na politickou úroveň.

Pro lepší koordinaci využívání kapacity železniční infrastruktury v rámci navrhovaného nařízení o řízení kapacity[56] budou správci infrastruktury zmocněni a právně zavázáni spolupracovat s cílem poskytovat předvídatelnou a atraktivní přeshraniční kapacitu pro dálkové služby. Kromě toho bude spolehlivost posílena prostřednictvím společného rámce pro řízení výkonnosti.

S cílem překonat překážky, které brání vytváření přeshraničních služeb na konkrétních koridorech, jako jsou technické překážky, dostupnost servisních zařízení a kapacitní omezení, Komise uspořádá kulaté stoly se zúčastněnými stranami o vybraných spojeních mezi městy, zejména mezi hlavními městy a významnými dopravními uzly. Pokrok směrem k nalezení řešení, pokud jde o rozvoj sítě i její funkčnost, budou podporovat evropští koordinátoři v úzké spolupráci s příslušnými orgány (ministerstvy, správci infrastruktury a vnitrostátními bezpečnostními orgány).

55 Například v rámci společného podniku financovaného z příštího víceletého finančního rámce.

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

Funkčnost evropské sítě vysokorychlostních železnic bude sledována v rámci posíleného rámce řízení stanoveného připravovaným nařízením o řízení kapacity. Evropská síť správců infrastruktury spolu s orgány odpovědnými za hodnocení výkonnosti zajistí koordinované sledování a hlášení překážek ovlivňujících provoz. Tyto struktury budou identifikovat a předvídat narušení provozu vysokorychlostních vlaků, jako jsou stavební práce, mimořádné události nebo úzká místa, a usnadní koordinované reakce s cílem minimalizovat jejich dopad.

6. ZÁVĚR: RYCHLEJI, BLÍŽE, SILNĚJI

Toto sdělení bude vodítkem pro Komisi v jejích snahách zapojit všechny zúčastněné strany do úspěšné realizace představené vize. Pro měření celkového pokroku zavede Komise tabulku výsledků vysokorychlostní železnice, která bude vycházet ze souboru ukazatelů týkajících se klíčových opatření tohoto plánu. Mezi ukazatele bude patřit počet kilometrů vysokorychlostních tratí a trendy v jejich rozvoji, průměrné rychlosti, objemy přepravených cestujících a zavádění systému ERTMS. Komise bude rovněž provádět každoroční průzkum týkající se vysokorychlostní železnice, aby zmapovala vnímání pokroku v plnění cílů plánu. To Komisi umožní sledovat pokrok a podávat zprávy Evropskému parlamentu a členským státům na ministerské úrovni a bude podkladem pro širší diskusi v odvětví.

PŘÍLOHA: Shrnutí opatření

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

Komise:

➢ do poloviny roku 2026 na základě konzultačního procesu vedeného evropskými koordinátory přijme pracovní plány pro evropské dopravní koridory, v nichž určí klíčové přeshraniční a vnitrostátní infrastrukturní nedostatky v železniční síti TEN-T a navrhne opatření a doporučení pro jejich včasné a koordinované odstranění;

➢ do roku 2027 stanoví v prováděcích rozhodnutích o koridorech závazné lhůty pro odstranění klíčových přeshraničních a vnitrostátních infrastrukturních překážek pro každý evropský

dopravní koridor a určí úseky, které je třeba vybudovat pro velmi vysoké rychlosti podél těchto koridorů;

➢ v roce 2026 přezkoumá uplatňování směrnice o zjednodušení, aby se zlepšila její účinnost při urychlování přeshraničního povolování a zadávání veřejných zakázek;

➢ v roce 2026 koordinovat na základě strategického dialogu finanční strategii pro zavedení sítě vysokorychlostních železnic, která by mohla být podporována z rozpočtu EU, vnitrostátních a soukromých zdrojů a zúčastněnými stranami prostřednictvím „dohody o vysokorychlostních železnicích“;

➢ v roce 2026 upřednostnit projekty vysokorychlostních železnic v rámci výzvy k podávání žádostí o financování z nástroje Connecting Europe Facility (CEF) v roce 2026;

➢ od roku 2026 společně s EIB usnadnit přístup k poradenským službám pro nositele projektů a na podporu investičních plánů členských států v oblasti vysokorychlostní železnice;

➢ od roku 2026 využít finanční prostředky EU k podpoře zavádění opatření na posílení odolnosti vůči změně klimatu a ke snížení dopadu výstavby dopravní infrastruktury na životní prostředí a k podpoře osvědčených postupů v oblasti zelených veřejných zakázek;

➢ od roku 2025 podporovat členské státy při implementaci oznámení Komise o inovativních technologiích a formách využívání energie z obnovitelných zdrojů a při přípravě jejich akčních plánů proti hluku;

➢ do roku 2028 vyvinout harmonizované metodiky posuzování životního cyklu a odolnosti vůči změně klimatu pro projekty dopravní infrastruktury.

Koordinátoři TEN-T:

➢ do poloviny roku 2026 vypracují ve svých pracovních plánech pro koridory zvláštní kapitoly věnované vysokorychlostní železnici, přičemž se zaměří na dokončení přeshraniční sítě vysokorychlostní železnice.

Členské státy se vyzývají, aby:

➢ podpořily navrhované nařízení o nástroji „Spojující Evropa“ na období 2028–2034 s příslušným finančním rámcem;

➢ překročily minimální požadavky na rychlost stanovené v nařízení o TEN-T a usilovaly o vyšší konstrukční rychlosti;

➢ plně využily flexibility spojené s povolováním podle směrnice o zjednodušení;

➢ upřednostňovaly přeshraniční projekty s cílem urychlit projekty vysokorychlostní železnice.

Pilíř II – Atraktivní a konkurenceschopný regulační rámec pro železniční služby

Komise:

➢ od roku 2026 usnadní nákup a leasing kolejových vozidel (v souladu s pravidly EU pro státní podporu) prostřednictvím inovativních finančních nástrojů;

➢ prosadí a v roce 2026 vyhodnotí pravidla pro přístup k servisním zařízením, aby je následně přezkoumala;

➢ v roce 2026 navrhne právní předpisy týkající se prodeje jízdenek a zlepšení práv cestujících při cestování s různými dopravními společnostmi;

➢ do roku 2026 určí investiční priority ve 40 hlavních letištích s cílem zlepšit propojení letecké a železniční dopravy a zavede multimodální uzly pro cestující s cílem zlepšit integraci s veřejnou dopravou, cyklistikou a sdílenou mobilitou.

Členské státy se vyzývají, aby:

➢ poskytly správcům infrastruktury dostatečné a stabilní financování, které jim umožní snížit poplatky za přístup ke kolejím pro určité segmenty trhu;

➢ podporovaly rovné podmínky pro různé druhy dopravy, zejména při stanovování sazeb DPH.

Pilíř III – Konkurenceschopný, harmonizovaný a inovativní sektor dodávek pro železniční dopravu v EU

Komise:

➢ v roce 2026 přijme nový ambiciózní evropský plán zavádění ERTMS;

➢ stanoví jednotný soubor požadavků na vysokorychlostní vlakové soupravy;

➢ v roce 2026 zahájí speciální výzvu společného podniku Europe's Rail Joint Undertaking k společnému vytvoření nové generace harmonizovaných evropských vysokorychlostních kolejových vozidel s možností provozu na více sítích, které umožní efektivní a nepřerušovaný provoz vlaků napříč sítěmi;

➢ v roce 2026 navrhne revidovanou legislativu týkající se společného výcviku a jednotné certifikace strojvedoucích vysokorychlostních vlaků EU a dalších železničních služeb;

➢ v roce 2027 navrhne právní předpisy o dalším prodeji a vyřazení kolejových vozidel z provozu.

Členské státy se vyzývají, aby:

➢ dokončily zavádění systému ERTMS na všech zbývajících úsecích vysokorychlostní sítě a upřednostnily odstranění dalších technických rozdílů mezi vysokorychlostními tratěmi a přístupovými trasami, aby byl zajištěn efektivní a nepřerušovaný provoz vlaků;

➢ zajistily efektivní využívání veřejných prostředků, zejména prostředků EU, na infrastrukturní projekty a nákup kolejových vozidel tím, že upřednostní standardizovaná řešení železničních systémů a nejnovější verze systémů;

➢ prostřednictvím svých příslušných subjektů podle potřeby využívaly navrhovaný Evropský fond konkurenceschopnosti a státní podporu, včetně významných projektů společného evropského zájmu, k financování kolejových vozidel vysokorychlostní železnice nové generace;

➢ ratifikovaly Lucemburský protokol ke Kapské úmluvě.

Evropský dodavatelský průmysl v oblasti železniční dopravy je vyzván, aby:

➢ předvídal poptávku a rozšiřoval výrobní kapacity v oblasti cenově dostupných, harmonizovaných a vysoce výkonných produktů.

Pilíř IV – Účinná správa EU v oblasti vysokorychlostní železnice

Komise:

➢ do roku 2026 navrhne revidované nařízení o ERA s cílem posílit bezpečnost, digitalizaci a nákladovou efektivitu;

➢ do roku 2026 zavede systém hodnocení pro sledování pokroku v oblasti rozvoje vysokorychlostní železnice;

➢ od roku 2026 posune diskuse, které v současné době probíhají v rámci expertní skupiny Komise o konkurenceschopnosti odvětví dodávek pro železnici, na politickou úroveň;

➢ od roku 2026 zahájí kulaté stoly se zainteresovanými stranami o vybraných městských spojeních s cílem najít řešení pro výzvy při rozvoji konkrétních koridorů, jako jsou technické překážky, dostupnost servisních zařízení, kapacitní omezení a poplatky za přístup ke kolejím.