2025/2198

31.10.2025

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2025/2198

ze dne 30. října 2025

o realizaci vysokorychlostního železničního spojení Lisabon – Madrid na Atlantském evropském dopravním koridoru v rámci uplatňování nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679

(oznámeno pod číslem C(2025) 7130)

(Pouze španělské a portugalské znění je závazné)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 ([1]), a zejména na čl. 55 odst. 1 uvedeného nařízení.

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Dekarbonizace dopravy, zejména vytvářením podmínek pro ambiciózní přechod z dálkové osobní dopravy na energeticky účinné druhy dopravy, je klíčovým politickým cílem Unie. Ve své Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu ([2]) Komise konkrétně stanoví cíl zdvojnásobit do roku 2030 provoz na vysokorychlostní železnici.

(2) Vysokorychlostní železniční spojení hlavní sítě mezi Lisabonem a Madridem má být podle čl. 6 odst. 1 a přílohy I nařízení (EU) 2024/1679 dokončeno do konce roku 2030.

(3) Po dokončení vysokorychlostního železničního spojení Lisabon – Madrid by provozovatelé železnic měli mít možnost nabízet přímé dopravní služby mezi oběma hlavními městy s dobou jízdy přibližně tři hodiny. S ohledem na cíl plně integrovat vysokorychlostní železniční spojení Lisabon – Madrid do širší vysokorychlostní sítě Španělska a Francie je klíčovým krokem vpřed přijetí evropského standardního jmenovitého rozchodu koleje 1 435 mm. Tím se posílí konkurenceschopnost dálkové osobní dopravy. Vysokorychlostní železniční spojení Lisabon – Madrid má jasný přeshraniční a unijní rozměr, protože propojí Portugalsko se Španělskem a dále s Francií.

(4) Projekt vysokorychlostního železničního spojení Lisabon – Madrid je součástí Atlantského evropského dopravního koridoru. Pátý pracovní plán Atlantského koridoru (z července 2022) zdůrazňuje, že je důležité urychlit dokončení tohoto vysokorychlostního přeshraničního železničního spojení s cílem poskytnout přijatelnou alternativu ke zhruba čtyřiceti letům denně v obou směrech mezi Lisabonem a Madridem.

(5) Vysokorychlostní železniční spojení Lisabon – Madrid je komplexní přeshraniční projekt zahrnující Portugalsko a Španělsko, který vyžaduje výstavbu nových úseků infrastruktury. K zajištění přiměřené doby jízdy přímých vysokorychlostních dopravních služeb v délce přibližně tří hodin jsou nezbytné všechny prvky infrastruktury pro účely tohoto spojení. Tyto prvky zahrnují třetí most přes řeku Tejo v Lisabonu a rovněž úseky vysokorychlostní tratě „Lisabon – Évora“, „Évora – Caia“, „Caia – Badajoz“, „Badajoz – Talayuela“ a „Talayuela – Madrid“.

(6) Proto je nezbytná dobrá koordinace mezi Španělskem a Portugalskem. Za účelem podpory koordinované a včasné realizace projektu je důležité přijmout ustanovení popisující potřebná opatření a harmonogram jejich provádění.

(7) Je rovněž důležité jasně určit opatření potřebná k dokončení vysokorychlostního železničního spojení Lisabon – Madrid a harmonogram jeho realizace, naplánovat a plně optimalizovat dostupnost finanční podpory a financování z unijních, vnitrostátních a regionálních prostředků, jakož i financování ze soukromých zdrojů. Spolufinancování z prostředků Unie má potenciálně vysoký aktivační účinek na vnitrostátní a regionální rozhodovací procesy k provádění jednotlivých opatření.

([1]) Úř. věst. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.
([2]) Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ (COM(2020) 789 final).

(8) Portugalsko a Španělsko již provedly významné kroky, včetně studií a prací na infrastruktuře, které přispěly k realizaci vysokorychlostního železničního spojení Lisabon – Madrid. Většina z nich byla spolufinancována Unií v rámci různých programů (Fond soudržnosti, Evropský fond pro regionální rozvoj, Nástroj pro propojení Evropy, Nástroj pro oživení a odolnost). Činnosti byly a jsou v současné době prováděny na základě několika grantových dohod v rámci Nástroje pro propojení Evropy (2014-ES-TM-0518-W, 2014-PT-TM-0627-M, 2015-ES-TM-0181-S, 2015-ES-TM-0173-S, 2016-PT-TMC-0059-M, 2016-ES-TM-0271-S, 2019-ES-TM-0252-S, 2020-PT-TMC-0047-S, 101079551-21-PT-TG).

(9) V souladu s čl. 6 odst. 1 nařízení (EU) 2024/1679, aniž je dotčen čl. 8 odst. 5 uvedeného nařízení, mají členské státy přijmout vhodná opatření, aby hlavní síť byla dokončena do 31. prosince 2030. Kromě toho čl. 8 odst. 5 stanoví, že realizace projektů společného zájmu závisí na jejich stupni vyzrálosti, souladu s unijními a vnitrostátními právními postupy a na dostupnosti finančních prostředků, aniž by tím byl dotčen finanční závazek členského státu nebo Unie.

(10) Španělsko a Portugalsko vynaložily veškeré úsilí ke splnění lhůty pro hlavní síť do roku 2030, což dokládá významný pokrok dosažený na úsecích Évora – Merida a Merida – Plasencia. Španělsko se rovněž zavázalo vynaložit veškeré úsilí na dokončení nového vysokorychlostního úseku Talayuela – Madrid do roku 2030. Vzhledem k technickým a finančním omezením, jimž čelí Portugalsko, však vysokorychlostní železniční spojení mezi Lisabonem a Madridem před koncem roku 2030 dokončeno nebude. Mělo by být plně dokončeno do konce roku 2034.

(11) Vzhledem k plánovanému uvedení do provozu nového úseku vysokorychlostní tratě Évora – Elvas do poloviny roku 2026 a rovněž s ohledem na cíl dokončit celé vysokorychlostní spojení do konce roku 2034 je nutné zajistit nejpozději do roku 2030 přechodnou fázi pro propojení měst Lisabon a Madrid přímými dopravními službami pro vysokorychlostní vlaky s přiměřenou dobou jízdy přibližně pěti hodin.

(12) Vzhledem k tomu, že výsledky studií pro výstavbu úseků nezbytných k dosažení tříhodinové doby jízdy do roku 2034 budou k dispozici až koncem roku 2027, bude harmonogram a související milníky výstavby těchto úseků, včetně zavedení evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) a jeho povolení na každém z těchto úseků, dohodnuty v pozdější fázi.

(13) Přeshraniční rozměr projektu vyžadoval vytvoření specializovaných struktur správy a řízení. Dne 26. ledna 2001 bylo založeno Evropské hospodářské zájmové sdružení „Alta Velocidad(e) España Portugal“ (dále jen „EHZS AVEP“). Mezi předměty jeho činnosti patří vykonávání veškerých úkolů v rámci železniční dopravy mezi Španělskem a Portugalskem, které mu jsou svěřeny španělskou nebo portugalskou vládou nebo jejich příslušnými společnostmi správy infrastruktur, konkrétně Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (dále jen „ADIF“) a Infraestruturas de Portugal, S.A. (dále jen „IP“).

(14) Za účelem sledování pokroku při realizaci by měl každý dotčený členský stát předkládat Komisi pravidelné zprávy o této záležitosti týkající se úseků na svém území, včetně finančních závazků přijatých ve státních rozpočtových plánech, a informovat ji o veškerých významných zpožděních.

(15) Prováděcí rozhodnutí Komise C(2018) 2356 ze dne 24. dubna 2018 o přeshraničním železničním spojení Évora – Mérida podél Atlantského evropského dopravního koridoru se týká úseku tratě, na který se vztahuje toto rozhodnutí. Je proto nezbytné je zrušit. Opatření, která dosud nebyla dokončena na základě uvedeného dřívějšího rozhodnutí, se začleňují do tohoto rozhodnutí.

(16) Harmonogramem provádění stanoveným tímto rozhodnutím by nemělo být dotčeno plnění požadavků stanovených v mezinárodním a unijním právu, včetně ustanovení na ochranu životního prostředí a lidského zdraví. Tento harmonogram by měl umožnit všem stranám plánovat a plně optimalizovat dostupnost financování, aniž by tím byly dotčeny finanční závazky některého členského státu nebo Unie. Neměl by za žádných okolností ohrozit vysoké standardy Unie pro ochranu životního prostředí a účast veřejnosti.

(17) Opatření stanovená tímto rozhodnutím byla schválena Portugalskem a Španělskem.

(18) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem výboru uvedeného v článku 61 nařízení (EU) 2024/1679,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Předmět

Toto rozhodnutí stanoví priority, opatření a jejich harmonogram pro realizaci projektu vysokorychlostního železničního spojení Lisabon – Madrid, jakož i související ustanovení o správě a řízení.

Článek 2

Opatření a harmonogram

1. Portugalsko a Španělsko zajistí provedení následujících opatření, která nejpozději do konce roku 2030 umožní přímé dopravní služby pro vysokorychlostní vlaky mezi Lisabonem a Madridem s dobou jízdy přibližně pěti hodin, z nichž to budou přibližně tři hodiny z Madridu na hranici a dvě hodiny z hranice do Lisabonu:

a) stavební práce na druhé koleji v úseku konvenční tratě Poceirão – Bombel budou zahájeny v první polovině roku 2026 a tento úsek bude uveden do provozu do konce roku 2029;

b) stavební práce na nové vysokorychlostní trati Évora – Caia budou dokončeny do konce roku 2025 a tento úsek bude uveden do provozu do poloviny roku 2026;

c) úsek vysokorychlostní tratě Plasencia – Talayuela bude uveden do provozu do konce roku 2028;

d) evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) bude na úseku Évora – Elvas zaveden do konce roku 2027;

e) systém ERTMS bude na úseku Badajoz – Plasencia zaveden do poloviny roku 2026 a na úseku Plasencia – Talayuela do konce roku 2028;

f) systém ERTMS bude na úseku Elvas – Badajoz koordinovaně zaveden na stávající infrastruktuře do konce roku 2028;

g) postupnou výstavbou a uvedením do provozu úseku vysokorychlostní trati Talayuela – Madrid spolu s postupnou elektrifikací úseku konvenční trati Talayuela – Humanes jako nezbytným opatřením se zajistí, že se doba jízdy z Madridu na hranici – bez zastávek – bude moci do konce roku 2030 zkrátit na méně než tři hodiny.

2. Portugalsko a Španělsko zajistí včasné provedení následujících opatření, která nejpozději do konce roku 2034 umožní přímé vysokorychlostní dopravní služby mezi Lisabonem a Madridem s dobou jízdy přibližně tří hodin, z nichž to budou přibližně dvě hodiny z Madridu na hranici a asi jedna hodina z hranice do Lisabonu:

a) Studie týkající se nového úseku vysokorychlostní tratě Lisabon – Évora, včetně nového přechodu přes řeku Tejo v Lisabonu, zahájené ve druhé polovině roku 2024, budou dokončeny do konce roku 2027.

b) Na základě výsledků studií uvedených v písmenu a) se s výstavbou následujících úseků a se zavedením a povolením systému ERTMS na každém z nich začne v takovém termínu, aby se zajistilo jejich dokončení a uvedení do provozu do roku 2034:

   i) nový úsek vysokorychlostní tratě Lisabon – Évora, včetně třetího mostu přes řeku Tejo v Lisabonu;

   ii) dvoukolejná trať na úseku vysokorychlostní tratě Évora – Caia v závislosti na potvrzení jejího opodstatnění.

c) Studie týkající se vysokorychlostního úseku mezi městy Caia a Badajoz zadá sdružení EHZS AVEP. Budou zahájeny ve druhém pololetí roku 2025 a dokončeny do konce roku 2027.

d) Na základě výsledků studií uvedených v písmenu c) přijmou Španělsko a Portugalsko do konce roku 2027 rozhodnutí o:

i) možnosti vybudovat vysokorychlostní úsek mezi městy Caia a Badajoz a případně o harmonogramu jeho výstavby s uvedením do provozu do roku 2034;

ii) a o možnosti vybudovat mezinárodní železniční stanici.

3. S ohledem na celkový cíl integrovat vysokorychlostní železniční spojení Lisabon – Madrid do širších vysokorychlostních sítí Španělska a Francie, které jsou provozovány s evropským standardním jmenovitým rozchodem koleje 1 435 mm, přijmou Portugalsko a Španělsko tato opatření:

a) oba státy vypracují koordinovaný plán pro zavedení evropského standardního jmenovitého rozchodu koleje 1 435 mm na vysokorychlostní trati mezi Lisabonem a Madridem do konce roku 2027, a to v souladu s článkem 17 nařízení (EU) 2024/1679;

b) koordinace a dokončení přechodu na rozchod koleje mezi Lisabonem a Madridem v souladu s plánem uvedeným v písmenu a) a v souladu s nařízením (EU) 2024/1679.

4. Všechna opatření uvedená v odstavcích 1, 2 a 3 se zohlední v národních investičních plánech Španělska a Portugalska.

Článek 3

Správa a řízení

1. O dokončení opatření uvedených v článku 2 spolu zástupci Portugalska a Španělska na pozvání evropského koordinátora pro Atlantský evropský dopravní koridor nejméně jednou ročně diskutují ve specializované pracovní skupině zřízené v souladu s čl. 53 odst. 4 nařízení (EU) 2024/1679.

2. Portugalsko a Španělsko se prostřednictvím pracovní skupiny uvedené v odstavci 1 navzájem informují o svých plánech týkajících se fází výstavby a uvedení do provozu jednotlivých úseků trati uvedených v článku 2, včetně zavedení systému ERTMS, a společně analyzují jejich dopad na provoz služeb železniční dopravy na dané infrastruktuře.

3. Evropský koordinátor pro Atlantský evropský dopravní koridor může svolat zasedání s nejvyššími zástupci vlád obou stran v případě jakýchkoli rizik, která by mohla bránit včasnému dokončení kteréhokoli z opatření uvedených v čl. 2 odst. 1, 2 a 3.

Článek 4

Podávání zpráv

Portugalsko a Španělsko předloží Komisi a evropskému koordinátorovi pro Atlantský evropský dopravní koridor zprávu o svých příslušných opatřeních, a to alespoň jednou ročně a před zasedáními uvedenými v čl. 3 odst. 1.

V těchto zprávách se uvede pokrok při provádění opatření uvedených v článku 2, včetně finančních závazků přijatých ve státních rozpočtových plánech, a veškerá významná zpoždění s uvedením příčin a přijatých nápravných opatření. Za tímto účelem mohou členské státy případně využít obsah pravidelných zpráv o pokroku, které mají být předkládány v rámci grantových dohod Nástroje pro propojení Evropy.

Článek 5

Zrušení

Prováděcí rozhodnutí C(2018) 2356 se zrušuje.

Článek 6

Určení

Toto rozhodnutí je určeno Portugalské republice a Španělskému království.

V Bruselu dne 30. října 2025.

Za Komisi
Apostolos TZITZIKOSTAS
člen Komise