

Pravidla převodu vybraných železničních drah v majetku státu (ve správě SŽDC, s.o.) na nové nabyvatele

Úvod

Železniční tratě v České republice dlouhodobě trpí nedostatkem finančních prostředků na jejich údržbu a modernizace, daným především omezenými možnostmi státního rozpočtu. Vyjma státního rozpočtu (vč. prostředků z evropských fondů, a to buď přímo z kapitoly 327 – Ministerstvo dopravy, nebo prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury – dále jen SFDI) jsou jediným dalším zdrojem příjmů státní organizace Správa železniční dopravní cesty (dále jen SŽDC) platby dopravců za použití infrastruktury.

Aby SŽDC zabránila (nebo alespoň omezila) dalšímu chátrání infrastruktury, musí nutně hledat možnosti úspor. Jednou z oblastí, kde je možné úspor dosáhnout, je zrušení tratí s minimálním objemem provozovaných dopravních výkonů. Tyto tratě přinášejí zanedbatelné tržby (platby dopravců za jejich použití), zatímco náklady spojené s jejich provozováním a údržbou zatěžují hospodaření SŽDC.

Převod drah z majetku státu

Ministerstvo dopravy v průběhu druhé poloviny roku 2010 zahájilo proces posouzení nezbytnosti provozování málo využívaných drah s následnou možností rušení těch tratí, na kterých není předpokládán do budoucna výrazný provoz drážní dopravy. Na jednáních s jednotlivými kraji a Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, (dále jen „SŽDC“) byly identifikovány tratě, na kterých kraje nemají dlouhodobě zájem na provozování drážní dopravy v jimi zajišťované dopravní obslužnosti. V závěru roku 2010 pak byla u 11 vytipovaných tratí zahájena správní řízení o zrušení dráhy. Protože se v průběhu předmětných správních řízení ukázal značný nesouhlas obcí a dalších subjektů (mj. dopravců a některých krajů) s rušením jednotlivých drah, bylo 9 z těchto správních řízení přerušeno.

Průběh dosavadních správních řízení o zrušení dráhy ukázal zájem obcí nebo jiných subjektů o nabytí vlastnictví dráhy a zajištění provozování dráhy a drážní dopravy ve vlastní režii, což pro tyto subjekty představuje akceptovatelnější řešení než zrušení dráhy. Před pokračováním v již zahájených řízeních a před eventuálním zahájením řízení o zrušení dráhy v případě dalších železničních drah se jeví proto jako vhodné přednostně prověřit možnost převodu vlastnictví dráhy na jiný právní subjekt, který bude ochoten i nadále dráhu provozovat, a teprve v případě nezájmu o převedení vlastnictví dráhy ve správním řízení rozhodnout o jejím zrušení. S ohledem na riziko poskytování nedovolené veřejné podpory byly ve spolupráci s Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže identifikovány dvě doporučené možnosti převodu majetku ze strany SŽDC na kraje, obce či soukromé společnosti, a to převod majetku za cenu zjištěnou znalcem, nebo za cenu vzešlou z procesu zjišťování a výběru zájemce o koupi majetku (dále jen výběrové řízení). V jiných případech by mohli jiní potenciální uchazeči proti použitému způsobu podat stížnost a nebyl by vyloučen vznik nedovolené veřejné podpory.

Na základě shora uvedeného se u jednotlivých tratí navrhuje před zahájením správních řízení o zrušení příslušné dráhy (případně před pokračováním, v již zahájených řízeních) provést transparentní výběrové řízení na převod vlastnictví dráhy. Kriterialem výběru nového

vlastníka dráhy se navrhuje nabídková cena. U konkrétních tratí bude zjištěna cena dle cenových předpisů a v této výši bude stanovena základna, která bude minimální cenou pro vyhlášenou veřejnou soutěž. S ohledem na další využívání předmětných drah se navrhuje, v případě projevení zájmu a předložení cenové nabídky na odkoupení konkrétní dráhy, předložit Vládě ČR k odsouhlasení návrh k prodeji dráhy subjektu, který předloží nejvýhodnější nabídku. Při prodeji za cenu, která bude stanovena na základě výběrového řízení, nehrozí riziko vyplývající z poskytnutí nedovolené podpory. Pokud se ve výběrovém řízení nenajde žádný zájemce o převedení vlastnictví dráhy, SŽDC následně podá k Ministerstvu dopravy žádost o zrušení dráhy.

V případě tratí, na kterých by měl některý z dopravců provozujících nákladní dopravu zájem o provozování drážní dopravy na celé dráze, se navrhuje změnit kategorii dráhy na vlečku. Provozovatelem dráhy by nadále zůstala SŽDC a dopravce by hradil veškeré náklady související s provozováním dráhy.

Pronájem drah

Vedle převodu vlastnictví na třetí osobu byla také posuzována možnost ponechat dráhu ve vlastnictví státu s právem hospodaření SŽDC a smluvně převést na jiný právní subjekt pouze provozování dráhy. Soukromý provozovatel dráhy by ve svém důsledku měl dráhu ve svém nájmu a za využívání dráhy by platil SŽDC nájemné.

Pronájem dráhy však v zásadě neřeší úsporu finančních prostředků státního rozpočtu, protože SŽDC by i nadále musela zajistit finanční prostředky na údržbu a opravu pronajaté dráhy. Stejně lze předpokládat, že by se našel nájemce, který by nabídl nájemné v takové výši, které by pokrylo náklady na provádění údržby, opravy popř. investic do konkrétní dráhy. Po ukončení nájemní smlouvy by se navíc SŽDC ocitlo ve vztahu k málo používaným tratím ve stejné situaci jako nyní.

Dotace SFDI

V souladu s § 2 odst. 1 písm. c) zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, může SFDI poskytnout finanční prostředky na údržbu, opravu popř. investice dráhy celostátní nebo drah regionálních. Na poskytnutí finančních prostředků není právní nárok a nemá vliv, zda majetek příslušné dráhy celostátní nebo drah regionálních je ve vlastnictví státu nebo jiného subjektu. Na druhou stranu je však třeba dbát hlediska rovného a nediskriminačního přístupu ke všem subjektům.

S ohledem na nutnost finančních úspor souvisejících s řešením nevyužívaných nebo málo využívaných drah se jeví jako potřebné nalézt model řešení, při kterém by novému vlastníku dráhy nebyly ze stanovených důvodů poskytovány finanční prostředky na jejich údržbu a opravy ze SFDI. Vzhledem ke skutečnosti, že za normálních podmínek stát nemá zájem vkládat finanční prostředky do drah mimo vlastnictví státu, na kterých není zajišťována dopravní obslužnost, jeví se jako nejvhodnější řešení vázat poskytování finančních prostředků na údržbu a opravu u drah, které nejsou ve vlastnictví státu, na zajišťování dopravní obslužnosti ze strany státu nebo krajů, nikoli však obcí. Aby se předešlo situacím, kdy stát nebo kraj na uvedené trati objedná pouze nahodilé vlaky nebo časově omezený rozsah dopravních služeb (např. spoje pouze o prázdninových víkendech), musí být poskytování finančních prostředků na údržbu a opravu u drah vázáno na celoroční zajišťování dopravní

obslužnosti alespoň v předem stanoveném minimálním rozsahu. Jako vhodné kritérium se jeví zajišťování dopravní obslužnosti po celé délce dráhy v rozsahu nejméně dvou párů vlaků denně. Při využití uvedeného kritéria je zřejmý zájem státu nebo kraje na zapojení uvedené dráhy do jím zajišťovaného systému dopravní obslužnosti. Předejde se tak možným snahám nových subjektů prosadit si u krajů nebo u státu účelově minimalistickou objednávku veřejných služeb na dané dráze a tím zapříčinit vznik práva žádat o poskytování finančních prostředků na údržbu, opravu popř. investice ze SFDI. Případné námitky nových subjektů, že SŽDC využívá finanční prostředky poskytované ze SFDI i na údržbu a opravu některých drah, na kterých není zajišťována dopravní obslužnost ze strany státu nebo krajů, lze obecně zdůvodnit tím, že ve vztahu k SŽDC se jedná o majetek státu, který je povinen se o svůj majetek řádně starat a činit opatření, aby se zamezilo jeho znehodnocování. Současně je potřeba konstatovat, že některé málo využívané tratě si stát ponechat musí, neboť tvoří odklonové trasy pro případ uzavírky tratí sousedních.

Podmínku určitého minimálního využití tratí je potřeba chápat z pohledu efektivnosti vynakládání veřejných prostředků. Je zřejmé, že financování málo využívaných tratí (vyjma výše uvedených tratí ve vlastnictví státu) není při omezeném objemu disponibilních prostředků akceptovatelné.

Závěr

S ohledem na výše uvedené se **navrhuje realizovat prodej málo využívaných drah dle následujících pravidel:**

Pravidla převodu vybraných tratí

- Nerentabilní železniční dráhy budou nabídnuty k prodeji v rámci výběrového řízení, přičemž jako základní bude stanovena cena ve výši ceny zjištěné dle cenových předpisů;
- Pokud neprojeví o dráhu nikdo zájem, bude zahájeno správní řízení ke zrušení dráhy;
- Pokud bude v rámci výběrového řízení vybrán zájemce o koupi dráhy, bude prodej předložen vládě ČR k odsouhlasení;
- V případě prodeje dráhy novému nabyvateli bude omezena možnost získat dotace ze SFDI pouze na ty případy, kdy bude na předmětné dráze zajišťována dopravní obslužnost na základě objednávky státu nebo krajů po celé délce dráhy v rozsahu nejméně dvou párů vlaků denně. Za splnění této podmínky bude výše dotace vypočítána dle kalkulačního vzorce, který bude každoročně reflektovat na aktuální provoz konkrétní tratě.