



## PŘIPOMÍNKY

k materiálu Ministerstva dopravy ČR

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

V Praze dne 8. prosince 2011  
Č.j.: 209/9000/2011

#### A. Obecné zásadní připomínky k části III. předkládaného materiálu

1. Hospodářská komora České republiky zásadně nesouhlasí s předkládaným materiálem, domníváme se, že by předkládaný materiál by mohl omezit jakékoliv snahy o pokračování liberalizace v oblasti provozování dráhy, neboť zavádí zásadně nesouměřitelné a zcela nerovné podmínky pro různé vlastníky a provozovatele veřejné železniční infrastruktury.

##### Odůvodnění:

Domníváme se, že klíčový a zásadní problém, který není v materiálu explicitně uveden je, že se nejedná o úspory veřejných prostředků (SFDI), ale o vnitřní úspory SŽDC. Materiál totiž neřeší, že by se alikvotně s rušením či převodem tratí krátily prostředky alokované SFDI na zajištění provozuschopnosti a údržby drah SŽDC.

2. Hospodářská komora České republiky navrhuje do předkládaného materiálu doplnit možnost využití koncesního práva u provozování infrastruktury regionálních drah.

##### Odůvodnění:

Koncese na provozování dráhy je relevantní a tradiční způsob provozování málo využitých drah, skýtající jak potřebné záruky, tak i úspory veřejných finančních prostředků.

3. Hospodářská komora České republiky upozorňuje na skutečnost, že nižším samosprávním celkům než jsou kraje, bude odejmuta závazná garance participace státu na nákladech provozu dopravní cesty i za situace, že by tato závazná garance a částka byla nižší, než jakou stát poskytuje na úhradu ztráty u železniční sítě, která mu nadále patří.

##### Odůvodnění:

Vzhledem k tomu, že dopravní obslužnost veřejnou železniční dopravou se nedá realizovat bez dotace a zde s dotací na infrastrukturu stát nepočítá a nepočítá ani s břemenem udržení liniové stavby případně provozu železniční cesty, je patrné, že cílem je likvidace regionální železniční sítě.

4. Hospodářská komora České republiky upozorňuje na nestabilitu a velmi časté změny v dopravní politice.

---

#### HOSPODÁŘSKÁ KOMORA ČESKÉ REPUBLIKY

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze dne 17. června 1993, oddíl A, vložka 8179

Freyova 27, 190 00 Praha 9, IČ: 49 27 95 30

Bankovní spojení: GE Money Bank, číslo účtu: 201578853/0600

e-mail: [pripominkovani@komora.cz](mailto:pripominkovani@komora.cz), telefon: + 420 266 721 415, fax: + 420 266 721 692

[www.komora.cz](http://www.komora.cz)



### Odůvodnění:

Navrhujeme, aby se v České republice dodržovala přijatá dopravní politika, neboť v nestabilním prostředí a nestálosti priorit či osobních preferencí a názorů nelze předložené materiály posuzovat s náležitou vážností.

## **B. Konkrétní zásadní připomínky k části III. předkládaného materiálu**

### **1. Připomínka ke kapitole Úvodu odst. 2**

Navrhujeme formulaci „...dosáhnout, je zrušení tratí s minimálním ...“ nahradit „..... dosáhnout, jsou tratě s minimálním....“.

### Odůvodnění:

Úvod zavádějícím způsobem předjímá jako jedinou možnost řešení zrušení tratí, přičemž je možno dosáhnout úspor státních prostředků i jiným způsobem, který tento materiál opomíjí.

### **2. Připomínka ke kapitole Převodu drah z majetku státu odst. 1**

Navrhujeme definovat pojem „do budoucna výrazný provoz drážní dopravy“.

### Odůvodnění:

Není jasné, jaký rozsah dopravy je „výrazný“. Zda se týká pouze osobní dopravy, nebo i nákladní dopravy, a jaký je časový pojem „do budoucna“. Bez přesné definice je výklad na libovůli toho, kdo bude usilovat o zrušení dráhy za každou cenu a toto ustanovení je velice snadno zneužitelné.

Současně zde není řečeno, proč není doprava realizována. U některých tratí navržených SŽDC ke zrušení není doprava realizována pouze z důvodu neochoty nebo neschopnosti SŽDC provozovat dráhu, i když dopravci a objednatelé dopravy by byli schopni na dráze dopravu provozovat.

### **3. Připomínka ke kapitole Převodu drah z majetku státu odst. 1**

Navrhujeme dotčené ustanovení přepracovat, neboť si v některých částech textu protiřečí.

### Odůvodnění:

Předkládaný materiál se na jedné straně snaží dokumentovat nezájem o provozování některých drah, avšak na straně druhé přiznává, že zájem o provozování drah existuje. Takto rozporuplný materiál nemůže být předložen k serióznímu jednání vlády.

### **4. Připomínka ke kapitole Převodu drah z majetku státu odst. 2**

Navrhujeme vypustit větu „V jiných případech by mohli jiní potenciální uchazeči proti použitému způsobu podat stížnost a nebyl by vyloučen vznik nedovolené veřejné podpory“.

### Odůvodnění:

Dle dotazníků Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže se v žádném případě nemůže jednat o nedovolenou veřejnou podporu. Nedovolená veřejná podpora naopak hrozí v případě likvidace dráhy na účet státu a převedení pozemků jiným subjektům za účelem využití pro jinou než železniční dopravu.

### **5. Připomínka ke kapitole Převodu drah z majetku státu odst. 3**

Navrhujeme definovat pojem „nejvýhodnější nabídka“.



### Odůvodnění:

Výlučné použití metody prodeje nejvyšší ceně, navíc bez jakékoliv záruky nabyvatele o provozování dráhy v dalším období jednoznačně směřuje ke spekulativním nákupům.

Provozování dráhy je finančně náročná a zodpovědná činnost. Pokud stát hodlá regionální dráhy prodávat nejvyšší nabídce bez jakýchkoliv dalších podmínek, musí si být vědom, že jedinými subjekty, ochotnými zaplatit takové ceny s ohledem na výnos, budou obchodníci se šrotem. Za současné situace ve společnosti je pak nasnadě situace, kdy nabyvatel vytrhá a zpeněží koleje a následně zkrachuje, takže likvidace pražců a staveb zůstane opět pouze na veřejných rozpočtech.

### **6. Připomínka ke kapitole Převodu drah z majetku státu odst. 3**

Navrhujeme přepracovat poslední větu následovně:

*„Pokud se ve výběrovém řízení nenajde žádný zájemce o provozování dráhy v majetku státu, vypíše MD ČR výběrové řízení o převedení vlastnictví dráhy. Pokud se nenajde žádný zájemce o převedení vlastnictví dráhy za stanovenou cenu, cena se snižuje až na symbolickou hodnotu. Pokud se ani v takovém případě nenajde zájemce, SŽDC následně podá k Ministerstvu dopravy žádost o zrušení dráhy.“*

### Odůvodnění:

V případě zrušení dráhy vzniknou státu nemalé náklady s odstraněním stavby a případný zisk za šrot v žádném případě tyto náklady nepokryje. Proto je pro stát výhodnější snížit tyto neproduktivní náklady na minimum i převedením za symbolickou cenu, aby dráha zůstala zachována. Zrušení dráhy je krok nevratný a odstranění stavby je nařízeno zákonem, takže stát bude muset prostředky na likvidaci uvolnit v každém případě.

V případě prodeje zrušené dráhy na likvidaci hrozí spekulativní jednání popsané výše.

### **7. Připomínka ke kapitole Převodu drah z majetku státu odst. 4**

Navrhujeme dotčený odstavec vypustit.

### Odůvodnění:

Nelze dráhy celostátní a regionální rozdělovat na dráhy pro osobní a dráhy pro nákladní dopravu. Právní předpis takovéto rozdělení nezná. Dráhy pro veřejnou dopravu musí být přístupné všem oprávněným dopravcům bez rozdílu a nediskriminačně. Je to zjevné obcházení regulované ceny „poplatek za použití dopravní cesty“, která je stanovena vyhláškou Ministerstva financí ČR. Cena za použití vlečky není regulována a zahrnutím všech nekontrolovatelných nákladů SŽDC se tak vytváří prostor k nesmyslně vysokému poplatku (zjevně avizován ustanovením o zahrnutí všech nákladů SŽDC), obzvláště není-li definováno, které náklady SŽDC jsou oprávněné, a které nejsou oprávněné, a v jaké maximální výši jsou oprávněné.

Současně je to zjevný pokus o obejití legislativního procesu spojeného se zrušením dráhy celostátní nebo regionální, neboť zrušení vlečky není tak složité.

### **8. Připomínka ke kapitole Pronájmu drah**

Navrhujeme dotčenou kapitolu vypustit.

Zároveň navrhujeme doplnit novou kapitolu „Provozování dráhy v majetku státu jiným subjektem než SŽDC“:

V této kapitole je nutno stanovit stejné podmínky provozování dráhy, jako jsou podmínky pro provozování dráhy SŽDC.



## PŘIPOMÍNKY

### Odůvodnění:

Tato varianta je naprosto irelevantní, protože nájemné prostřednictvím SŽDC by pouze zvyšovalo náklady a nepřinášelo ani státu ani provozovateli nic navíc, než kdyby provozovatelem majetku státu byl přímo nový subjekt.

Stát musí primárně hledat nejlepší správu svého majetku. Analogicky jako při hledání jiných dopravců pro provozování drážní dopravy za účelem snížení dotací na její provoz by mělo být upřednostněno hledání jiného provozovatele dráhy. To nevylučuje, že účastníkem výběrového řízení by mohla být i SŽDC a mohla by být i vítězem takového výběrového řízení. Tento způsob by nezczoval majetek státu a naopak by výrazně snižoval náklady na jeho provoz a údržbu. Pouze v případě, že by se tímto způsobem nenašel jiný a levnější provozovatel dráhy, bylo by umožněno pokračovat v procesu hledáním zájemce o privatizaci dráhy podle dalších bodů tohoto materiálu.

### **9. Přípomínka ke kapitole Dotace k SFDI**

Navrhujeme dotčenou kapitolu přepracovat, neboť si v některých částech textu protiřečí.

### Odůvodnění:

Nelze předkládat do Vlády ČR materiál, který si protiřečí.

### **10. Přípomínka ke kapitole Dotace k SFDI odst. 2**

Navrhujeme dotčený odstavec vypustit a nahradit textem:

*„Financování železniční infrastruktury a změn legislativy (zejména zákona o drahách a jeho prováděcích vyhlášek) tak, aby bylo možno financovat i jiné kategorie drah než celostátní a regionální.“*

### Odůvodnění:

Předkládaný materiál naprosto pomíjí fakt, že obec je veřejným subjektem a pokud obec objedná dopravu, je tato doprava ve veřejném zájmu. Tímto opatřením by byla doprava objednaná a hrazená z prostředků obcí diskriminována. Současně, pokud by předkladatel trval na této podmínce, je potřeba v zájmu rovnosti přístupu ke státním financím ze SFDI stanovit stejnou podmínku i pro provoz a údržbu silniční sítě a přestat dotovat tyto činnosti na silnicích v majetku státu, kde není provozována autobusová doprava za stejných podmínek.

Železniční dráhy musí také sloužit podnikatelským subjektům stejně jako silnice a tímto opatřením by byli tito podnikatelé znevýhodněni oproti podnikatelům v silniční dopravě, neboť pokud by na trati byla objednaná doprava obcemi, neměl by provozovatel dráhy nárok na příspěvky ze SFDI a tím by byl nucen přenést náklady na dopravce vybíráním vyšších poplatků. Protože je však poplatek za dopravní cestu regulován, nemohlo by to být v plné výši a trať by nemohla být udržována řádným způsobem. To by vedlo k jejímu zrušení, přestože by nákladní doprava byla provozována.

### **11. Přípomínka ke kapitole Dotace k SFDI odst. 3**

Navrhujeme dotčený odstavec vypustit.

### Odůvodnění:

Stát má financovat svůj majetek nediskriminačně. V případě nízkého využití tratí je možno úpravou legislativy výrazně snížit náklady na provoz takovýchto tratí a potom logicky budou i nižší nároky na dotaci provozovatele od státu.



## PŘIPOMÍNKY

Kritérium musí být stanoveno výkonově bez ohledu na rozsah provozu v závazku či mimo něj bez ohledu na vlastníka, či provozovatele a to zcela nediskriminačně. To vyplývá z platných právních předpisů.

### 12. Připomínka ke kapitole Závěr

Navrhujeme dotčenou kapitolu upravit následovně:

*„S ohledem na výše uvedené se navrhuje realizovat postup na provozování málo využívaných drah dle následujících pravidel:“.*

#### Odůvodnění:

Předkládaný materiál neuvažuje o jiném řešení než je prodej, přičemž jiná řešení jsou možná. Tímto jsou takováto řešení předem vyloučena, i když mohou být pro stát výhodnější.

### 13. Připomínka ke čtvrtému bodu Pravidel převodu vybraných tratí

Navrhujeme dotčený bod vypustit.

#### Odůvodnění:

Stát se má o svůj majetek řádně starat, což SŽDC v případech těchto tratí zjevně nečiní. Proto je pro stát nejvýhodnější zajistit správu majetku jiným způsobem a tak snížit náklady.

Dráhy, které jsou ve vlastnictví státu a provozovány jinými provozovateli drah, jsou obecně ve velmi dobrém stavu a veřejné finanční prostředky jsou zde alokovány smysluplně.

Prodej majetku v případě dopravních sítí je pro stát zjevně nevýhodný (nevratné zničení sítě), protože v případě potřeby by musel nákladně vykupovat pozemky na nejvýhodnějších trasách a za jistě nemalé náklady. V případě rušení tratí je to nejnevýhodnější postup s ohledem na vysoké náklady na odstranění stavby.

Snížení nákladů je možno také velice jednoduše dosáhnout úplnou změnou dnes již nevyhovujícího zákona o drahách a jeho prováděcích vyhlášek.