

Stanovisko k materiálu předkládanému vládě ČR Ministerstvem dopravy ve věci „Pravidla převodu vybraných železničních drah v majetku státu (ve správě SŽDC, s.o.) na nové nabyvatele“

Vzhledem k dlouhodobé angažovanosti našeho občanského sdružení ve věci podpory veřejné dopravy pokládáme za nezbytné upozornit na materiál, který ministerstvo dopravy v těchto dnech předkládá vládě ČR k projednání a který má řešit problematiku převodu tzv. nerentabilních tratí na nové nabyvatele.

Lokální železniční dráhy byly v minulosti nejčastěji budovány místními podnikatelskými společnostmi a obcemi za přispění státu. Po zestátnění lokálek se jejich údržby ujal stát s odůvodněním snazšího docílení síťového efektu na dráze a z vojensko-strategických důvodů. Nyní, když se těchto tratí chce stát mnohdy neuváženě a krátkozrace zbavit, přičemž obce o ně mají i nadále odůvodněný zájem, nesmí to stát, tj. ministerstvo dopravy, přehlížet a ignorovat.

Materiál předkládaný ministerstvem dopravy však obsahuje principy, které naprosto **diskriminují obce jako veřejný subjekt a zároveň nerespektují prokázaný veřejný zájem**. Jedná se o evidentní ignorování základního pilíře demokracie, kterým jsou právě obecní samosprávy, a takto pojatý materiál **přináší politické riziko**, neboť negativně přispívá k nebezpečné dezintegraci sounáležitosti občanů se státem.

Místo, aby se hledaly možnosti, jak v mnoha případech stále ještě funkční infrastrukturu tratí hospodárně provozovat, tak se **předkládá řešení, které v konečném důsledku vede k likvidaci těchto tratí**.

V zásadě je nutno vytknout dva hlavní body:

- **nelze souhlasit s uplatněním pouze jediného způsobu převodu** a to formou prodeje za cenu stanovenou na základě tzv. cenových předpisů.
- **rovněž nelze souhlasit s vyloučením obce jako možného příjemce dotace** na údržbu a opravy tratí.

Předkládaný materiál vůbec nepřipouští možnost, že k úspoře peněz z veřejných rozpočtů dojde již pouze tím, že se **správa věcí veřejných přesune blíž k občanovi**. Je opomíjen fakt, že obce jsou přirozeně v drtivé většině případů mnohem lepší správce majetku, než stát. Zároveň se zde státu nabízí **možnost nastavit nová a průhlednější pravidla pro cílený příjem dotací** ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

Dále v materiálu chybí zmínka, že při stanovení hodnoty (ne ceny!) dráhy je nutné uvažovat **náklady na případnou likvidaci rušené dráhy**, které násobně v dvojciferných číslech převyšují náklady na roční údržbu a tedy že případný neúspěšný převod a následné zrušení dráhy, včetně povinné likvidace, **úsporu nepřinese**. Materiál rovněž nezmiňuje **problematiku památkově chráněných objektů** (např. celá trať Moravské Budějovice – Jemnice včetně dvou staničních budov), o které musí vlastník pečovat s péčí řádného hospodáře a **majetek se tak pro vlastníka stává břemenem**.

Podrobněji k jednotlivým kapitolám včetně doporučení:

1. Převod drah v majetku státu

Předkládaný materiál naprosto pomíjí fakt, že obec je veřejnoprávním subjektem. V případě, že obec projeví zájem o předmětnou dráhu za účelem provozování veřejné dopravy, převod dráhy do jejich majetku nemůže být úplatný, neboť se jedná prokazatelně o veřejný zájem. V tomto případě se nemůže jednat o princip nedovolené veřejné podpory, jak je v předloženém materiálu mylně uváděno. Obec, stejně jako stát, jsou veřejnoprávními subjekty, ustanovenými společenskou dohodou ke sprá-

vě věcí veřejných. Pokud tedy občané prostřednictvím svých zvolených zástupců usoudí, že tento veřejný majetek a veřejnou službu nadále potřebují a chtějí se o hospodaření s tímto majetkem starat ve vlastní režii, je třeba uplatnit princip bezúplatného převodu majetku mezi státem a obcemi, tak jak je tomu v případě jiného nepotřebného majetku ve vlastnictví státu.

Diskutabilní je rovněž princip stanovení základu pro nabídkovou cenu na základě cenových předpisů, tak jak uvádí předkládaný materiál. Reálná hodnota často podudržovaných tratí, o které nemá stát zájem, je diametrálně odlišná od jejich účetní hodnoty a má význam pouze ve spojení s vyčíslením nutných investic k udržení funkčnosti dráhy. Proto by cena k případnému prodeji neveřejnému subjektu měla být stanovena pouze na základě hodnoty nemovitostí (pozemků a případně budov) po odečtení nákladu na případnou likvidaci tratě.

Doporučujeme:

Do „Pravidel převodu vybraných tratí“ je proto nutné zapracovat princip práva přednostního bezúplatného převodu dráhy a souvisejícího majetku na obec (či svazek obcí) a tento převod smluvně vázat na využití dráhy ve smyslu zajištění dopravní obslužnosti. Teprve při nezájmu obcí za účelem využití dráhy pro zajištění dopravní obslužnosti bude následovat výběrové řízení, ovšem na základě odlišného principu stanovení základní ceny.

2. Dotace ze SFDI

Materiál obsahuje nepřijatelnou formulaci „...vázat poskytování prostředků na údržbu a opravu u drah, které nejsou ve vlastnictví státu, na zajišťování dopravní obslužnosti ze strany státu a krajů, nikoli však obcí.“ Uplatnění tohoto principu znamená nerovné postavení obcí, jako třetího subjektu zajišťujícího dopravní obslužnost jako veřejnou službu podle zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících.

Vyřazení obcí z okruhu oprávněných pro dotaci z fondu SFDI na údržbu regionální dráhy je naprostá a zjevná diskriminace obecních samospráv, které jsou v mnoha oblastech působnosti zároveň nejnižšími jednotkami státní správy a tudíž nejlépe znají dopravní problematiku svého regionu. Pokud se obec či sdružení obcí demokraticky usnesou, že lokální dráhu převezmou ve veřejném zájmu do svého majetku s cílem ji nadále být v omezeném režimu provozovat, pak musejí mít nárok na dotaci z SFDI stejně jako kraje či SŽDC, protože obecní majetek je majetek veřejnoprávní a dráha zůstává dráhou regionální ve smyslu zákona o drahách! Neexistuje rozdíl mezi rozhodnutím státu udržovat vybranou komunikační dopravní síť ve státním zájmu a tím, když obec tak rozhodne o regionální dráze v zájmu obecním či regionálním.

Doporučujeme:

Nerozlišovat příjemce dotací ze SFDI, pokud tento zajišťuje dopravní obslužnost podle §2 zák. č. 194/2010, přičemž výše dotace by měla být stanovena s ohledem na intenzitu takto provozovaných spojů.

Martin Kouřil, předseda SVD-JZM, v.r.
Kosmákova 73
676 01 Moravské Budějovice
svd-jzm@seznam.cz

V Moravských Budějovicích dne 29.11.2011