

Vývoj české železnice po převodu živé dopravní cesty po 1. 9. 2011

Aktuálně platný cílový stav

Proces postupné transformace českého železničního sektoru byl zahájen k 1.1.2003 rozdělením bývalých Českých drah, s.o. na Správu železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC, s.o.) a České dráhy a.s. (ČD, a.s.). V počáteční fázi vykonávala SŽDC, s.o. roli vlastníka a investora železniční infrastruktury a ostatní činnosti byly vykonávány ČD, a.s. Na základě dalších kroků vyplývajících z požadavků práva EU, které byly realizovány podle jednotlivých usnesení vlády, dochází k postupnému přesunu výkonu funkcí souvisejících s provozováním infrastruktury z ČD, a.s. na SŽDC, s.o. s cílem vytvoření SŽDC, s.o. jako plnohodnotného vlastníka, investora a provozovatele infrastruktury (včetně údržby a řízení provozu). ČD, a.s. by v tomto modelu plnily především roli dopravce, uspořádaného ve formě holdingu (bez provozovatele dráhy). Jedním z těchto kroků je také převod tzv. živé dopravní cesty (viz. níže).

Kroky dle programového prohlášení současné vlády

Převod „živé dopravní cesty“, tedy převedení obsluhy dráhy a organizování drážní dopravy pod provozovatele dráhy SŽDC, s. o. (cca 9950 zaměstnanců a nezbytný movitý majetek), je dalším krokem v probíhající restrukturalizaci českého železničního sektoru, která probíhá od roku 2007. Tento krok je zcela v souladu s programovým prohlášením současné vlády ČR: *„Na základě hloubkové analýzy bude vláda prosazovat majetkové vyrovnání mezi ČD a SŽDC s cílem vytvoření celistvé konkurence otevřené „živé dopravní cesty“. Veškeré služby železniční hromadné osobní přepravy budou podléhat transparentním výběrovým řízením. Za tímto účelem vláda připraví podmínky pro otevření trhu v železniční dopravě.“*

Majetkové vyrovnání mezi SŽDC, s. o., a ČD, a. s., bude následně pokračovat analýzou zbývajících nemovitých majetků ve vlastnictví ČD, a. s. (jedná se zejména o pozemky ve stanicích, budovy nezbytné k provozování dráhy a staniční budovy), který je potřebné převést na SŽDC, s. o., za účelem dokončení majetkového vyrovnání. Jedná se o majetek, který nebyl převeden v rámci převodu funkce provozovatele dráhy na SŽDC, s. o., v roce 2008, protože hodnota tohoto majetku převyšovala disponibilní prostředky určené na úhradu kupní ceny části podniku. V současné době již ČD, a. s., ve spolupráci se SŽDC, s. o., za účelem vymezení zbývajících nemovitých majetků nezbytných k provozování dráhy zpracovává nezbytné podklady. V první fázi bude řešen převod pozemků ve stanicích, následně poté budov nezbytných k provozování dráhy a až jako poslední převod železničních stanic.

Holdingové uspořádání ČD, a.s. (bez provozovatele dráhy) – další kroky

V rámci procesu restrukturalizace je z dlouhodobého hlediska jako následující krok předpokládáno vyčlenění samostatné dceřiné společnosti pro osobní dopravu a vznik **strategického holdingového uspořádání bez provozovatele dráhy**, v němž by roli zastřešující mateřské společnosti a majoritního akcionáře dceřiných společností plnila stávající ČD, a. s. Páteř tohoto holdingu budou poté tvořit stávající i v budoucnu vzniklé dceřiné společnosti (např. ČD Cargo, a.s., ČD Telematika, a.s., ČD – osobní doprava atd.). Tímto krokem by byl dokončen proces restrukturalizace českého železničního sektoru, přičemž by došlo k plnému oddělení provozovatele dráhy a dominantního dopravce, což je základním předpokladem plně liberalizovaného železničního trhu včetně osobní železniční dopravy.

Alternativa – holdingové uspořádání s provozovatelem dráhy

Jako alternativa původního záměru začala skupina advokátních kanceláří v nedávné době připravovat materiál, jehož cílem byl možný vznik holdingového uspořádání, do něhož by bylo začleněno rovněž provozování infrastruktury. ČD, a. s., od tohoto uspořádání očekávají snížení nákladů na provozování dráhy a provozování drážní dopravy. Z hlediska Ministerstva dopravy je nicméně potřeba upozornit na následující skutečnosti:

1. Zatím neexistuje podrobná analýza, která by potvrzovala předpoklad, že tímto uspořádáním dojde k úspoře nákladů na provozování dráhy a provozování drážní dopravy.
2. Veškeré argumenty vycházejí ze současného stavu, kdy ještě není převedena „živá dopravní cesta“ na SŽDC, s. o., tudíž není možné správně analyzovat případné přínosy vyplývající z takto navrhovaného holdingového uspořádání železničního sektoru.
3. V současné době probíhá u Soudního dvora Evropské unie (dále jen „SDEU“) několik řízení s členskými státy (např. Německo, Rakousko, Polsko), jejichž předmětem je porušení právních předpisů EU spočívající právě v holdingovém uspořádání, jehož součástí je provozovatel infrastruktury, který zajišťuje tzv. základní funkce (přidělování kapacity dopravní cesty, vybírání poplatků za použití infrastruktury). Na základě konečného rozhodnutí SDEU bude jasné, zda je takové uspořádání v souladu s právem EU a v případě, že ano, jaké jsou podmínky takového uspořádání.
4. Uvedený krok by znamenal faktický návrat před rok 2008, kdy došlo k oddělení funkce provozovatele dráhy a provozovatele drážní dopravy. Železniční trh v rámci Evropské unie směřuje k plné liberalizaci, tedy k otevření trhu osobní železniční dopravy. Holdingové uspořádání, jehož součástí by byla obsluha dráhy a organizování drážní dopravy, by mohlo narušit transparentní a plně liberalizovaný přístup k železniční infrastruktuře.

Lze konstatovat, že vytvoření holdingového uspořádání, jehož součástí by bylo i provozování dráhy, je možné provést až tehdy, kdy budou podrobně zhodnocena veškerá pozitiva i negativa vyplývající nejen ze současného stavu českého i evropského železničního sektoru, ale rovněž hlediska jeho budoucího uspořádání.