

Převod části závodu akciové společnosti České dráhy do majetku státu

V aktuálním uspořádání české železnice hospodaří Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen „SŽDC“) s majetkem státu, který tvoří železniční dopravní cestu a s majetkem, který je potřebný pro provozování dráhy. České dráhy, a. s. (dále jen „ČD“) jsou však vlastníkem některých nemovitostí, které s provozováním dráhy úzce souvisí. Jedná se především o nemovitosti v areálech železničních stanic (nádražní budovy, provozní budovy, pozemky) a ojediněle také o pozemky pod širou tratí.

Převodem nádražních budov do majetku státu, se kterým hospodaří SŽDC, dojde k naplnění zásadních předpokladů pro fungování liberalizovaného systému české železnice:

1. Majetek v železničních stanicích a zastávkách bude spravován jednotně a služby železničních stanic budou poskytovány cestujícím a všem oprávněným dopravcům na nediskriminačním základě. Výjimkou mohou být dopravní, které jsou mimo rámec ekonomické rentability a které mohou být (za předem stanovených podmínek zajišťujících zájmy železničního provozu) převedeny do správy a užívání municipalitám, popř. i externím společností, nebo převedeny do režimu zastávky.
2. Provoz nádražních budov bude financován ze tří zdrojů:
 - komerční výnosy (nájemné),
 - staniční poplatek (spravedlivým algoritmem stanovená platba dopravců za využití služeb stanice ve veřejně přístupných prostorách),
 - veřejné prostředky (příspěvek na provozuschopnost).
3. Investice do staveb železničních stanic jako nedílné součásti železniční infrastruktury budou financovány prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury, popř. s využitím strukturálních fondů EU. V současné době je praktická realizovatelnost čerpání prostředků z unijních fondů na majetek ve vlastnictví ČD problematická - prostředky lze teoreticky získat, ale za složitých podmínek a za vyššího podílu spolufinancování z vlastních zdrojů. V současnosti je v řadě případů předmětem investičních akcí pouze část infrastruktury vlastněná státem, přičemž dochází k nekoncepčnímu a neúčelnému vyjímání souvisejícího majetku ČD z rámce veřejného financování. Financování ze strany Státního fondu dopravní infrastruktury z hlediska národních právních norem nic nebrání, problémem však slučitelnost tohoto financování z veřejných zdrojů podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie ve smyslu nedovolené veřejné podpory. Co se týká výše případné podpory, ta bude odvislá od výsledku notifikačního procesu, který by bylo nutné absolvovat s EK. Prodej nádražních budov a souvisejícího majetku státu, se kterým bude hospodařit SŽDC, umožní využití těchto prostředků na rekonstrukce nádražních budov a další příslušné infrastruktury nezbytné pro provozování dráhy a drážní dopravy s možností plného využití finančních zdrojů, neboť SŽDC nemá konkurenci.
4. Cíl spočívající v oddělení subjektu provozujícího nádražní budovy od dopravce majícího na trzích vnitrostátní železniční dopravy dominantní postavení je unijně konformní a představuje jeden z možných způsobů naplnění povinností vyplývajících ze směrnice

Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „směrnice 2012/34/EU“).

Dle bodu 6 preambule uvedené směrnice je třeba, „*aby byl zajištěn budoucí rozvoj a hospodárné využití železniční sítě, mělo by dojít k odlišení poskytování dopravních služeb od provozování železniční infrastruktury. Vzhledem k tomu je nezbytné, aby obě tyto činnosti byly řízeny odděleně a měly oddělené účetnictví. Jsou-li tyto požadavky na oddělení splněny, nedojde-li ke střetu zájmů a je-li zaručena důvěrnost obchodně citlivých informací, měli by mít provozovatelé infrastruktury možnost zadávat prostřednictvím outsourcingu některé administrativní úkoly, jako je výběr poplatků, jiným subjektům než těm, které jsou činné na trzích služeb železniční dopravy.*“

Rovněž dle bodu 26 preambule uvedené směrnice je třeba rozlišovat mezi poskytováním dopravních služeb a provozováním tzv. zařízení služeb s cílem, aby byla „*zajištěna spravedlivá hospodářská soutěž mezi železničními podniky a zaručena plná transparentnost a nediskriminační přístup ke službám a jejich poskytování*“. Mezi zařízení služeb se přitom dle přílohy II bodu 2. písm. a) směrnice 2012/34/EU řadí též „*osobní nádraží, jejich budovy a ostatní zařízení, včetně zařízení pro zobrazení cestovních informací a vhodného prostoru pro služby prodeje přepravních dokladů*“.

Přestože směrnice 2012/34/EU, zejména v čl. 13 odst. 3, nevyžaduje nezbytně nutně zřízení samostatného právního subjektu pro provozování osobních nádraží nezávislého na dominantním železničním dopravci, je zřejmé, že rozhodovací a organizační nezávislosti těchto subjektů lze nejlépe dosáhnout tím, že budou osobní nádraží v plném rozsahu vlastněna státem a spravována státní organizací provozující železniční dopravní cestu a vykonávající vlastnická práva k majetku státu tvořícího železniční dopravní cestu. V takovémto případě nebudou vznikat pochybnosti ohledně nestranného a nediskriminačního přístupu provozovatele zařízení služeb k jednotlivým dopravcům, a to jak při přidělování přístupu k osobním nádražím ve smyslu čl. 13 odst. 4 a 5 směrnice 2012/34/EU (včetně řešení střetu žádostí o přístup), tak při stanovování a vybírání ceny za tento přístup ve smyslu čl. 31 odst. 1 a 7 směrnice 2012/34/EU. Transpoziční lhůta k uvedené směrnici uplynula dnem 16. června 2015.

V případě, že budou nádraží ponechána ve vlastnictví u jednoho z dopravců, např. formou vytvoření dceřiné společnosti Českých drah, a. s., s naplněním podmínky směrnice 2012/34/EU o odděleném řízení a účetnictví, byl by vlastně zachován současný nevyhovující stav.

Navržený postup oddělování infrastruktury od poskytovatelů služeb byl realizován i u jiných oborů, např. v telekomunikacích u O2 (vznik CETIN) nebo plynárenském průmyslu u RWE (vznik NET4GAS).

5. S předchozím bodem souvisí skutečnost, že ve srovnání se stávajícím stavem, kdy za přístup k nádražním budovám dopravci nehradí ČD odpovídající finanční protiplnění, bude zavedení uvedené platby na nediskriminačním základě vůči všem dopravcům v souladu s novou směrnicí 2012/34/EU lépe proveditelné, jakmile bude provozovatelem nádražních budov osoba od dopravce odlišná.

Odkládání systémového řešení začlenění nádražních budov, jako součásti železniční infrastruktury, do správy SŽDC může mít negativní dopady ve formě dalšího zhoršení již nyní často velmi špatného stavebního stavu mnoha těchto objektů a v konečném důsledku i na parametry jejich provozuschopnosti. To by negativně ovlivnilo i konkurenceschopnost železnice vůči jiným druhům dopravy. Proto nelze řešení problému odkládat.

Zvláště problematické jsou případy, kdy je v rámci investice SŽDC realizována rekonstrukce či modernizace železniční stanice a s ohledem na stávající majetkoprávní vztahy jsou z této stavby, realizované v rámci Operačního programu doprava, vyjímána 1. nástupiště, nová technologická zařízení jsou umísťována do nových objektů realizovaných vedle nedostatečně udržovaných stávajících nádražních budov ČD, či je za složitých majetkoprávních podmínek v rámci investice státu řešena jen technologická část, která je umísťována do budovy ČD.

Úplatný převod dalšího majetku ČD na stát je připravován způsobem, jenž se nevymyká běžné obchodněprávní praxi (nebude pro tento účel potřeba jakkoli měnit zákon č. 77/2002 Sb., jímž byly zřízeny ČD, nebo jiný vnitrostátní právní předpis). Převod bude proveden transparentně dle příslušných ustanovení zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a to formou prodeje části závodu.

Převod materiálních, technických a personálních kapacit z ČD na stát (s právem hospodaření SŽDC) je připraven dle dikce zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, jenž v § 2175 a násl., včetně § 2183, které upravují koupi části závodu.

Majetek ČD, který má být předmětem úplatného převodu, je vyčleněn jako samostatná organizační složka představující část závodu s označením „*Železniční stanice*“, která zajišťuje provozuschopnost příslušné části dráhy a vykonává povinnosti vlastníka, správce a provozovatele nádražních budov a souvisejícího majetku.

Prodej části závodu znamená úplatný převod majetku nemovitého i movitého, včetně všech souvisejících součástí spojených s fungováním takto jednoznačně vymezené organizační jednotky, tzn. včetně zaměstnanců, veškerých závazků a pohledávek a veškerého majetku. SŽDC odkoupí tuto část závodu na základě „*smlouvy o koupi části závodu*“.

Předmětem převodu části závodu bude úplatný převod:

- nádražních budov pro poskytování služeb osobní železniční dopravy, včetně prvních nástupišť, ramp, oplocení, plynovodů, vodovodů a dalšího příslušenství,
- pozemků pod nádražními budovami, jakož i pozemků sloužících pro plnění jejich funkcí (např. přístupových cest),
- dalších budov, které potřebuje SŽDC pro provozování dráhy, včetně příslušenství,
- movitých věcí, které užívají zaměstnanci správy výše popsaného nemovitého majetku (zejména pracovní stroje a zařízení, zvláštní přístroje a zařízení, dopravní prostředky, inventář kanceláří, výpočetní technika, drobný hmotný majetek),
- finančního majetku (viz příloha 1 Znaleckého posudku),
- práv a povinností souvisejících s převáděnou částí závodu, včetně práv a povinností z uzavřených obchodních smluv, pracovněprávních vztahů, předmětů duševního vlastnictví.

Předmětem navrženého převodu nebude 87 majetkových položek (seznam položek je uveden v bodě 6.3.7 Znaleckého posudku, resp. 6.3 Dodatku č. 1 ke znaleckému posudku). Mezi největší významné nezařazené položky, kterým brání převod smluvní vztahy s třetími subjekty, patří:

- Praha – Masarykovo nádraží,

- Brno hlavní nádraží – vedle aktuální podoby smluvní dokumentace zde hraje roli i dosud nedořešené budoucí umístění stanice Brno hlavní nádraží.

U těchto významných stanic bude vždy cílem sjednotit vlastnictví po ukončení či změně stávajícího smluvního vztahu.

U ostatních majetkových položek je důvodem jejich nezařazení skutečnost, že již neplní svůj původní účel související s využitím železniční dopravní infrastruktury. U těchto objektů bude stát se současným vlastníkem kooperovat při hledání způsobu využití a zapojení finančních prostředků EU.

Součástí převodu části závodu jsou i budovy, které potřebuje SŽDC k provozování dráhy (včetně příslušenství, tj. inženýrských sítí). Jedná se o budovy ČD, které využívá SŽDC, a jsou zde umístěni zaměstnanci SŽDC nebo je zde umístěna technologie a mechanismy atd.

Součástí převodu části závodu je také nezbytný movitý majetek a zaměstnanci ČD spravující příslušné nemovité věci, zaměstnanci zajišťující pro správu majetku podpůrné a průřezové činnosti a zaměstnanci, jejichž činnost spadá do oblasti "obsluhy nádraží" (úklid veřejně přístupných prostor, atp.) a systémově nepatří do činností dopravce.

Podle výše uvedené definice provedly ČD ve spolupráci se SŽDC místní šetření v jednotlivých lokalitách a po vzájemném odsouhlasení rozsahu ČD vytvořily a náležitě vymezily samostatnou organizační složku „Železniční stanice“ s cca 316 zaměstnanci.

Do převodu části závodu je zahrnuto 1 574 budov a cca 1,390 mil. m² pozemků.

	Počet (ks)	Obestavěný prostor (m ³)	Zastavěná plocha (m ²)
Nádražní budovy	1 051	5 644 916	581 006
Provozní budovy	523	804 146	105 252
Celkem	1 574	6 449 062	686 259

Při vymezování rozsahu byl kladen důraz na optimalizaci prostor železničních stanic užívaných pro vlastní činnost ČD.

K vyčlenění majetku se ve svém Stanovisku vyjadřuje CÍSAŘ, ČEŠKA, SMUTNÝ s.r.o., advokátní kancelář:

„Stanovami ČD založená podmínka souhlasu řídicího výboru ČD s prováděním změn organizačního uspořádání společnosti byla naplněna rozhodnutím řídicího výboru ČD ze dne 2. 10. 2014. Řídicí výbor ČD v něm vyslovil souhlas, aby v rámci změny organizační struktury ČD došlo k vyčlenění a vytvoření samostatné organizační složky společnosti nazvané „Železniční stanice“, jež bude zahrnovat:

- část 6 regionálních správ majetku (RSM) – přibližně 60% jejich stávajících zaměstnanců;
- část odboru správy a prodeje majetku (O32);
- část krajských center osobní dopravy (KCOD) [pozn. zprac. materiálu: dnes Zákaznický personál (ZAP)];
- část centra interních služeb (CIS);
- část centra personálních služeb (CPS);
- část průřezových odborů generálního ředitelství ČD a
- část průřezových organizačních jednotek.

Úkolem této organizační složky je zejména zajištění poskytování přepravních služeb pro přepravu osob a věcí v jednotlivých stanicích, přičemž má vykazovat prvky hospodářské, funkční a účetní samostatnosti. Usnesením řídicího výboru ČD ze dne 2. 10. 2014 nedošlo k samotnému vytvoření organizační složky, toto bylo v souladu s usnesením vyhrazeno až pozdějšímu rozhodnutí představenstva ČD.“

Úplatný převod části závodu bude mít kladný dopad na hospodaření Českých drah, a. s.

Vliv transakce prodej části závodu ČD, a. s., "Železniční stanice" na ekonomické výsledky ČD, a. s., byl posuzován z pozice vlivu na budoucí peněžní toky (cashflow) i z pozice dopadu do hospodářských výsledků. Z obou pohledů bude mít transakce kladný dopad. Hlavními důvody kladného dopadu jsou:

- úspora nákladů spojených s dluhovou službou ČD, a.s. (min. cca 88 mil. Kč /rok)
- snížení odpisů dlouhodobého majetku ČD, a.s. (cca 120 mil. Kč/rok)

V souvislosti s prodejem části závodu dojde k navýšení nájemného za prostory, které budou ČD, a. s., užívat i po transakci, jedná se však o ekonomicky oprávněný náklad spojený se zajištěním závazku veřejné služby. Stejně tak bude ekonomicky oprávněným nákladem tzv. staniční poplatek.

Za účelem stanovení hodnoty části závodu byla Městským soudem v Praze jmenována společnost PricewaterhouseCoopers Česká republika (PwC) pro vypracování příslušného znaleckého posudku.

Dne 17. 7. 2014 se uskutečnilo pracovní jednání se zástupci EK za účelem zjištění právního názoru EK na možný výskyt veřejné podpory při realizaci plánovaného úplatného převodu majetku ČD na stát. Následně byl ČD vypracován obchodní plán vztahující se k převáděné části závodu ČD, jenž představoval základ pro nové předběžné indikativní ocenění majetku ČD. Nové ocenění je založeno na výnosové metodě.

Dne 21. 10. 2014 bylo nové předběžné indikativní ocenění majetku ČD předloženo EK a současně bylo zajištěno jeho expertní projednání se zástupci EK dne 7. 11. 2014.

Dne 30. 10. 2014 byl do mezirezortního připomínkového řízení zaslán materiál „*Převod nádražních budov a souvisejícího majetku společnosti České dráhy, a. s., do majetku státu, se kterým hospodaří Správa železniční dopravní cesty, státní organizace*“.

V návaznosti na zásadní připomínky Ministerstva financí bylo rozhodnuto, že vláda bude o úplatném převodu nádražních budov a souvisejícího majetku ČD na stát případně separátně rozhodovat až poté, co bude celá transakce, zejména cena za koupi části závodu, finálně projednána se zástupci Evropské komise a bude vyloučeno riziko poskytnutí nedovolené veřejné podpory.

Výše uvedený materiál byl využit k tomu, že vláda na schůzi konané dne 22. 12. 2014 byla pod bodem 7i informována o připravovaném postupu úplatného převodu nádražních budov a souvisejícího majetku akciové společnosti České dráhy do majetku státu, se kterým hospodaří státní organizace Správa železniční dopravní cesty (č. j. materiálu vlády 1530/14).

Evropská komise - Generálním ředitelstvím pro hospodářskou soutěž (DG Competition) dne 10. 6. 2015 zaujala stanovisko k připravovanému převodu části závodu pod označením SA.39113 (2014/PN), které je přílohou materiálu.

V návaznosti na výše uvedené stanovisko Evropské komise byl společností PricewaterhouseCoopers Česká republika (PwC) dopracován znalecký posudek č. j. 157-09/2015, který je přílohou č. 1 a 1a. Pro stanovení ceny převodu části závodu byl použit výnosový přístup reprezentovaný metodou diskontních peněžních toků.

K problematice zvolené metodiky ocenění zpracoval soudem stanovený znalec vyjádření, které je uvedeno v příloze 4.

Znalecký posudek č. 157-09/2015 na částku 3 240 000 tis. Kč byl zaslán Evropské komise - Generálním ředitelstvím pro hospodářskou soutěž (DG Competition), která po zodpovězení některých dotazů e-maile odpověděla, že **nehodlá k převodu klást další dotazy ani zpochybňovat hodnotu části závodu** stanovenou znaleckým posudkem. Naopak, příslušné **pre-notifikační řízení uzavírá.**

ČD se přípravou převodu části závodu dlouhodobě detailně zabývají a v této souvislosti spolupracují s právními kancelářemi CÍSAŘ, ČEŠKA, SMUTNÝ s.r.o., advokátní kancelář, Kinstellar, s.r.o., advokátní kancelář, WEIL, GOTSHAL & MANGES s.r.o. advokátní kancelář a White & Case (Europe) LLP, organizační složka a VKŠ, advokátní kancelář, které vypracovaly právní posouzení k jednotlivým oblastem spojených s převodem části závodu.

Advokátní kanceláře se vesměs shodly, že

- znalecký posudek lze považovat za relevantní výstup ocenění a významný podklad pro rozhodnutí představenstva ČD, a. s., o převodu části závodu
- cena byla odsouhlasena Evropskou komisí jako cena tzv. soukromého investora,
- rovněž je třeba brát v potaz aktuální hospodářskou situaci ČD, a. s., zejména pokud jde o míru finančních závazků a nákladů na jejich obsluhu,
- prodej části závodu za tržní hodnotu se jeví jako postup v souladu s péčí řádného hospodáře, který nejlépe odpovídá zájmům ČD, a. s.

Otázkou podmínek vydaných dluhopisů a otázkou restrukturalizace se podrobně zabývaly advokátní kanceláře White & Case (Europe) LLP, organizační složka a Kinstellar, s.r.o., advokátní kancelář. Příslušný věcný úsek ČD se podrobně zabýval doporučeními obsaženými v uvedených stanoviscích advokátních kanceláří a na základě jím provedených analýz a opatření dospěl k závěru, že prodej části závodu Železniční stanice představuje z hlediska emisních podmínek a ratingu ČD minimální a únosné riziko

Ke vztahu účetní a tržní hodnoty CÍSAŘ, ČEŠKA, SMUTNÝ s.r.o., advokátní kancelář uvádí:

„Účetní hodnota převáděného majetku není relevantním údajem o jeho tržní ceně, proto nemůže být určující pro rozhodnutí o transakci. Pouze tržní hodnota, v daném případě zjištěná znaleckým posudkem a ověřená sdělením Evropské komise, je v tomto ohledu podstatná, bez ohledu na to, zda je vyšší či nižší než hodnota účetní.“

Otázkou dopadu připravované transakce na probíhající soudní spor s RegioJet a.s. ohledně převodu majetku „Mrtvé dopravní cesty“ se zabývaly dvě advokátní kanceláře (WEIL, GOTSHAL & MANGES s.r.o. advokátní kancelář a White & Case (Europe) LLP, organizační složka (právní zástupce ČD v probíhajícím sporu). Budoucí vývoj soudního sporu, pravděpodobně značně časově náročného, nelze spolehlivě předem odhadovat, přičemž ČD již dnes disponují dalšími podklady od PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o. (znalec oceňující tehdejší i v současnosti chystaný převod části závodu).

Převod vymezeného majetku bude realizován v systému programového financování podle vyhlášky č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku, v platném znění. K tomu účelu byl Ministerstvem financí schválen program 127 38 Nákup nádražních budov a souvisejícího majetku, který bude administrován v informačním systému EDS/SMVS. Vlastní úhrada bude realizována jednorázově.

Další detaily jsou rozvedeny v Přílohách.