

„Železnice, jak ji vidíme“



2012  
Výroční zpráva

# Působnost stavebních správ, oblastních ředitelství a provozních obvodů SŽDC



## Stavební správy

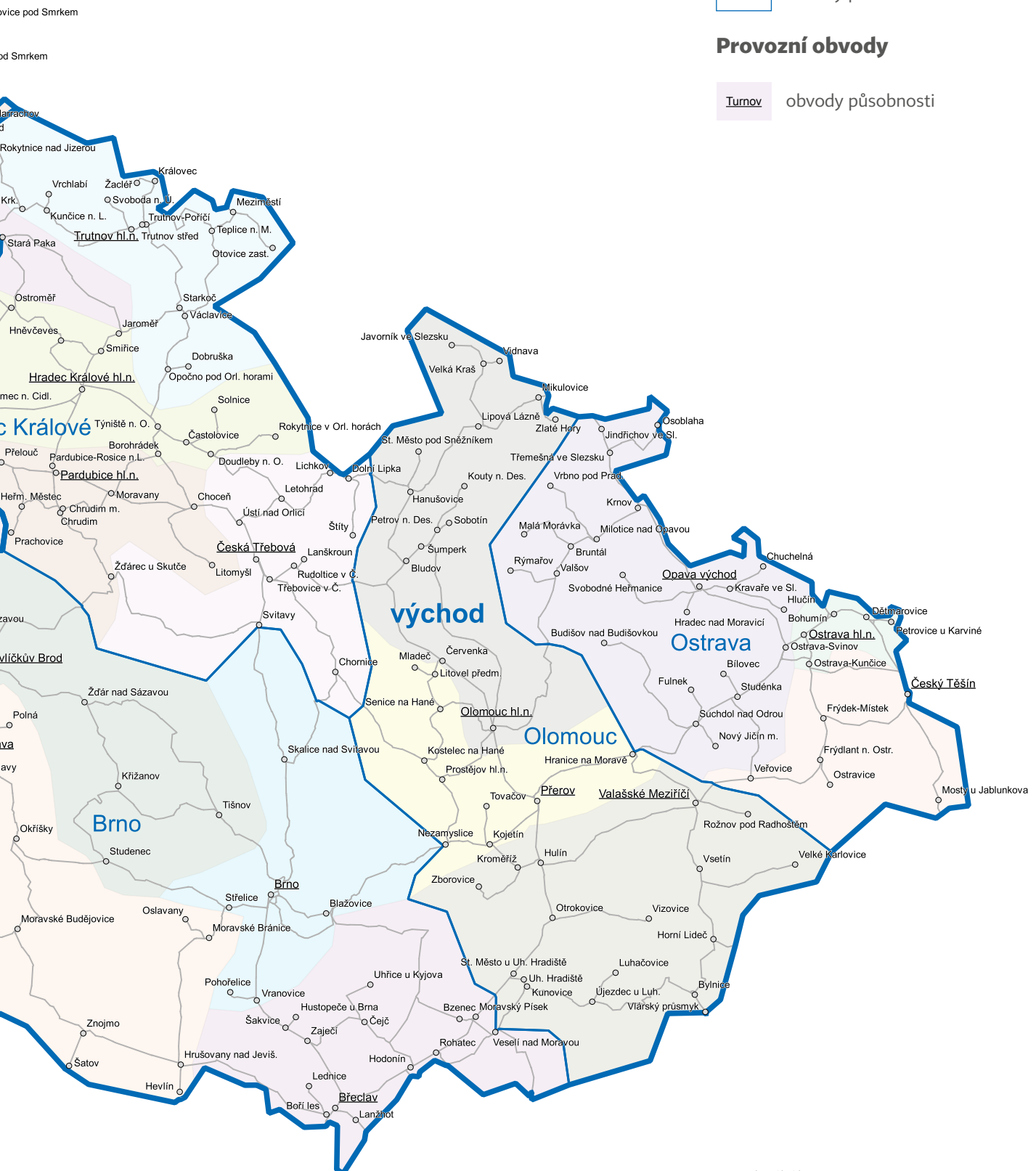
**západ** obvody působnosti

## Oblastní ředitelství

**Brno** obvody působnosti

## Provozní obvody

**Turnov** obvody působnosti



# Základní charakteristika železniční sítě SŽDC

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství
Délka tratí celkem	km	9 469
Délka elektrizovaných tratí	km	3 217
Délka tratí normálního rozchodu	km	9 446
Délka úzkorozchodných tratí	km	23
Délka jednokolejných tratí	km	7 541
Délka dvou a více kolejných tratí	km	1 928
Stavební délka kolejí celkem	km	15 532
Počet výhybkových jednotek	v. j.	24 271
Počet mostů	ks	6 735
Počet tunelů	ks	158
Celková délka mostů	m	150 945
Celková délka tunelů	m	42 744



**Jan Fichtner**  
To zaječí stopování

# Obsah

Profil organizace	2
Úvodní slovo	4
Hlavní události roku 2012	6
Vedení organizace v roce 2012	10
Provozování železniční dopravní cesty	16
Provozuschopnost železniční dopravní cesty	18
Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty	19
Používání železniční dopravní cesty dopravci	22
Bezpečnost provozování dráhy	26
Hospodaření organizace	28
Personální a mzdová oblast, péče o zaměstnance	34
Ochrana životního prostředí	36
Mezinárodní spolupráce	40
Další vývoj	42
Zpráva nezávislého auditora pro zřizovatele správy železniční dopravní cesty, státní organizace	46
Účetní závěrka	49
Výroční zpráva o činnosti v oblasti poskytování informací ve smyslu § 18 zákona 106/1999 sb., O svobodném přístupu k informacím	96
Identifikační a kontaktní údaje	-

Závěrka vydání této výroční zprávy je 6. 6. 2013



**Tomáš Drvota**  
Práce předků

2

**Profil  
organizace**

4

**Úvodní  
slovo**

10

**Vedení  
organizace  
v roce 2011**

28

**Hospodaření  
organizace**

49

**Účetní  
závěrka**

# Profil organizace

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, vznikla ke dni 1. 1. 2003 na základě zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon o dráhách“) a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o transformaci“), jako jeden z právních nástupců státní organizace České dráhy.

## Předmět činnosti

Na základě platné právní úpravy Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen „SŽDC“), plní funkci provozovatele a vlastníka dráhy.

## SŽDC zajišťuje

- provozování železniční dopravní cesty,
- provozuschopnost železniční dopravní cesty,
- údržbu a opravy železniční dopravní cesty,
- rozvoj a modernizaci železniční dopravní cesty,
- přípravu podkladů pro sjednávání závazků veřejné služby,
- kontrolu užívání železniční dopravní cesty, provozu a provozuschopnosti dráhy,

## hospodaří

- s majetkem státu, který tvoří železniční dopravní cestu,
- s majetkem uvedeným v příloze zákona o transformaci,
- s vymezenými závazky a pohledávkami Českých drah, státní organizace, existujícími k 31. 12. 2002

a **podniká** v souladu se zákonem o živnostenském podnikání.

SŽDC nevyvíjí žádné aktivity v oblasti výzkumu a vývoje.

# 9 469

**Délka tratí celkem (km)**



- 1 Nikola Liberdová  
Nádraží v noci
- 2 Vladislav Holoubek  
82.1
- 3 Radovan Kremlička  
Křížení rovnoběžek



---

# Úvodní slovo



*Rok 2012 znamenal i příchod dalších dopravců operujících na českých kolejích, a to jak v osobní, tak nákladní dopravě. Pro nás na SŽDC to znamená další zvýšení nároků na spolehlivost, bezpečnost a profesionalitu našich služeb či zavádění moderních technologií.*



**Ing. Jiří Kolář, Ph.D.**  
generální ředitel

---



Vážené dámy, vážení pánové, milí kolegové,

je mi ctí, že Vám mohu představit Výroční zprávu za rok 2012. Tedy jubilejní souhrnný dokument, který zároveň završuje desetiletou samostatnou existenci naší organizace.

Byl to bezesporu rok velmi náročný, plný nečekaných změn, výkyvů a obrátů. Přesto však naše dosažené výsledky hovoří o tom, že jsme ho zvládli úspěšně a obstáli jsme tak v tomto nelehkém období se ctí. Věřím, že takové budou i roky následující.

V průběhu roku 2012 došlo k mnoha změnám. Nejednalo se pouze o změny personálního obsazení ve vedení naší organizace. Nové je například i obsazení pozice ministra dopravy. Nástupem nových týmů přišly samozřejmě i změny ve směřování a prioritách jednotlivých kroků v oblasti drážní infrastruktury. Více se akcelerovaly otázky čerpání evropských fondů i realizace takto spolufinancovaných projektů. Větší důraz je kladen na bezpečnost cestujících. Cílem všech těchto událostí bylo jediné – posílení postavení železnice na trhu a další zvýšení její konkurenceschopnosti. Při zpětném ohlédnutí můžeme konstatovat, že tyto cíle jsou zatím stoprocentně plněny. Čeká nás však ještě hodně tvrdé práce.

Rok 2012 znamenal i příchod dalších dopravců operujících na českých kolejích, a to jak v osobní, tak nákladní dopravě. Pro nás na SŽDC to znamená další zvýšení nároků na spolehlivost, bezpečnost a profesionalitu našich služeb či zavádění moderních technologií. A to není zrovna malý úkol. Bez tvrdé práce všech našich zaměstnanců a bez důvěry našich partnerů to nepůjde.

Zahájili jsme spoustu strategických projektů, které přinesou své výsledky až v dalších letech. Patří mezi ně například centralizace servisních a podpůrných činností nebo zahájení procesu změny cenotvorby, kdy sblížíme ceny pro nákladní a osobní dopravu. Spustili jsme opět systematickou modernizaci a nákupy speciálních kolejových vozidel. Přínosem tohoto kroku bude hlavně vyšší bezpečnost, spolehlivost a operativnost. Podařilo se nám navázat i některá důležitá partnerství. Mezi ně bezesporu patří strategická spolupráce s Lesy České republiky, s.p., v koordinaci těžby dřevní hmoty z lesních pozemků, které se nacházejí v ochranném pásmu dráhy. A mnoho dalšího. Věřím, že následující období přinesou očekávaná potvrzení správnosti zahájení těchto nelehkých kroků.

Dovolte mi proto závěrem poděkovat nejen všem našim zákazníkům za důvěru, kterou nám během roku

projevují, ale hlavně všem našim pracovníkům za práci, kterou pro SŽDC odvádějí.

Jsem přesvědčen, že naši organizaci čeká úspěšné období a že budeme i nadále spolehlivým partnerem, který nabízí již tradičně kvalitní servis všem dopravcům na českých kolejích.



Ing. Jiří Kolář, Ph.D.  
generální ředitel

# Hlavní události roku 2012



Jan Fichtner  
Na staré štaci

---

## Leden

Probíhá intenzivní stavební činnost na stavbách: Dálkově ovládané zabezpečovací zařízení (dále „DOZ“) DOZ Česká Třebová – Přerov; Rekonstrukce Střelenského tunelu vč. koleje č. 1 a 2 v km 22,480 – 23,610 a kol. č. 1 v km 21,110 – 27,261 trati Horní Lideč – státní hranice SR; Rekonstrukce koleje č. 1, km 30,650 – 38,616 trati Brno – Havlíčkův Brod; Rekonstrukce žst. Stará Paka pro DOZ; DOZ Františkovy Lázně – Aš; Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. koridoru.

## Únor

Správní rada SŽDC zavedla přísnější podmínky v řídicích a schvalovacích procesech s cílem stabilizovat SŽDC jako standardní firmu. Došlo tak mimo jiné k narovnání již zastaralých pravidel v rozhodovacích principech SŽDC. Rozhodování, ale i zodpovědnost se rozložila na více manažerů organizace.

## Březen

SŽDC pořádala již 17. ročník konference Železniční dopravní cesta 2012. V programu konference byly prezentovány možnosti zvyšování rychlosti na železničních tratích.

Bylo vypsáno výběrové řízení na pozici generálního ředitele SŽDC.

## Duben

Došlo ke sloučení regionálních center provozu a správ dopravní cesty do nových organizačních jednotek – oblastních ředitelství.

Evropská komise schválila zatím největší projekt Operačního programu Doprava (dále „OPD“) 2007–2013 Votice – Benešov u Prahy s příspěvkem OPD 4 081 mil. Kč.

Do funkce generálního ředitele SŽDC byl jmenován Ing. Jiří Kolář, Ph.D.

## Květen

Na portálu Provozování dráhy byla zaměstnancům SŽDC i cestujícím zpřístupněna nová aplikace Informace o příjezdech a odjezdech vlaků, která zobrazuje údaje z informačních panelů ze stanic.

V Centrálním dispečerském pracovišti (dále „CDP“) Přerov byl aktivován sál s ovládáním úseku Přerov (mimo) – Dluhonice (mimo) – Olomouc (mimo) – Česká Třebová (mimo).

Stavba Optimalizace trati Stříbro – Planá u Mariánských Lázní získala titul Dopravní stavba roku 2011.

## Červen

SŽDC se připojila k celosvětovému dni bezpečnosti na železničních přejezdech.

Byly stanoveny investiční priority pro železnici České republiky a byl předložen návrh rozpočtu na rok 2013 včetně střednědobého výhledu na roky 2014–2015 Státnímu fondu dopravní infrastruktury (dále „SFDI“).

Slavnostně zahájena byla stavba GSM-R Děčín – Všetaty – Kolín.

## Červenec

Společnost VIAMONT a.s. ukončila provozování pronajatých regionálních drah Trutnov – Svoboda nad Úpou a Sokolov – Kraslice. Na pozici nájemce ji vystřídala společnost PDV RAILWAY a.s.

## Srpen

Ministerstvo dopravy schválilo projektové přípravy investičních akcí SŽDC na období 2013–2015.

V rámci modernizace trati Votice – Benešov u Prahy začaly vlaky jezdit v nové trase.

## Září

Byla zahájena stavba s názvem ETCS – I. koridor úsek Kolín – Břeclav státní hranice Rakousko – Slovensko (Koridor E: traťové zařízení ERTMS v České republice).

Došlo ke schválení projektu LUBAHN, který zahrnuje realizaci významných železničních zastávek na trati Liberec – Zittau – Varnsdorf – Seifhennersdorf a je spolufinancován z programu Cíl 3/Ziel 3 na podporu přeshraniční spolupráce mezi Českou republikou a Svobodným státem Sasko 2007–2013.

## Říjen

SŽDC slavnostně ukončila stavby DOZ Česká Třebová – Přerov a Rekonstrukce koleje č. 1, km 30,650–38,616 trati Brno – Havlíčkův Brod.

## Listopad

Byla slavnostně zahájena stavba Rekonstrukce mostu v km 2,089 trati Děčín – Jedlová; Rekonstrukce mostu v km 9,531 tratě Čerčany – Skochovice a slavnostně ukončena Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, 1. stavba.

## Prosinec

Vznikla organizační jednotka CDP Praha, která zajišťuje řízení provozu na území Čech.

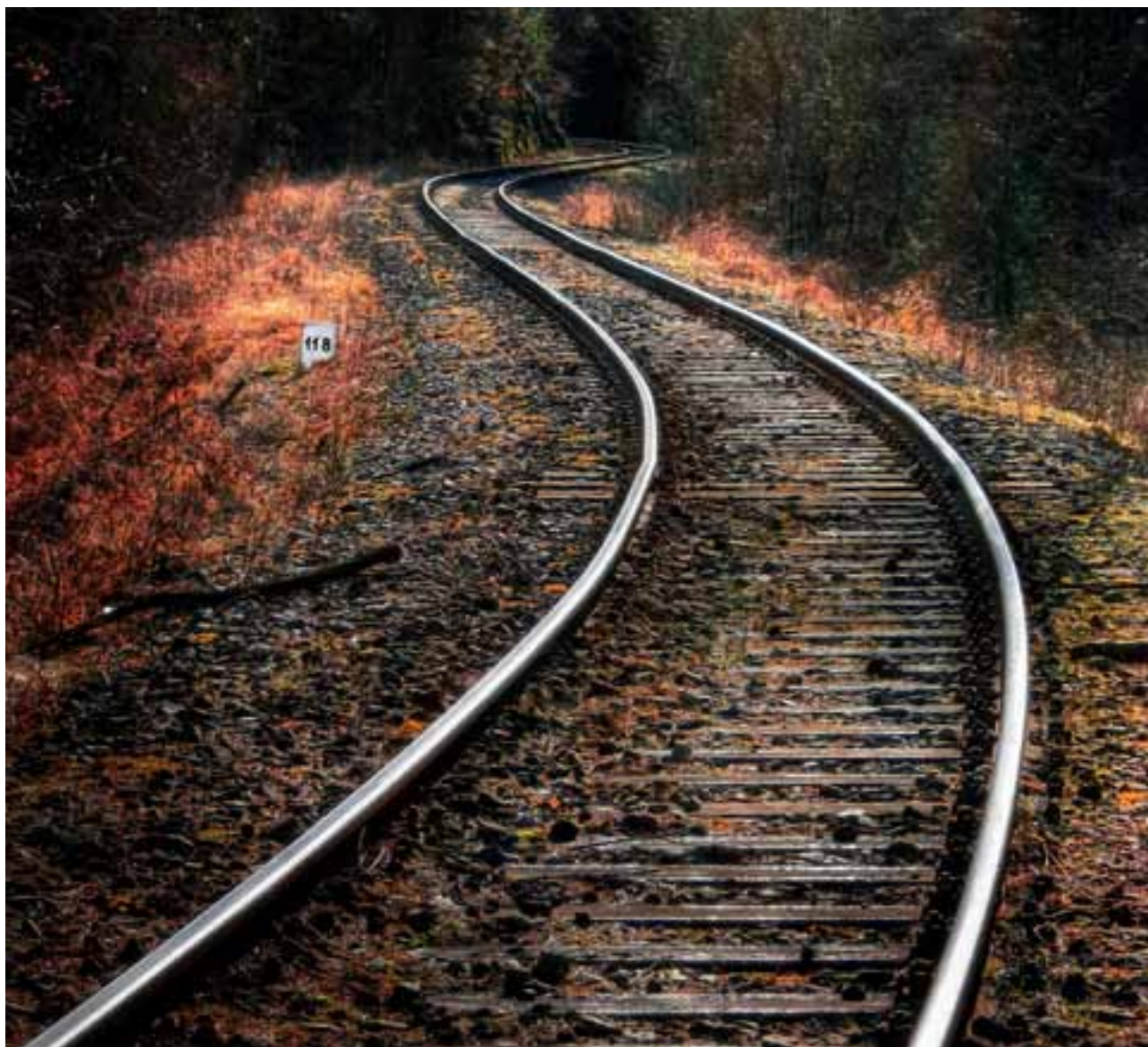
Byl ukončen levostranný provoz na úseku celostátní dráhy Bohumín – Břeclav.

Na trati Praha – Ostrava zahájil pravidelnou osobní dopravu nový dopravce LEO Express a.s.

Evropská komise schválila velké projekty OPD na národní úrovni: Rekonstrukce žst. Olomouc (výše příspěvku z fondů EU 2 189 mil. Kč) a Rekonstrukce žst. Frýdlant nad Ostravicí (výše příspěvku z fondů EU 345 mil. Kč).

# 3 217

Délka elektrizovaných tratí (km)



Jan Fichtner  
Na staré štaci 2

---

# Vedení organizace v roce 2012

## Statutární orgán (stav ke dni 31. 12. 2012)

### Generální ředitel

Ing. Jiří Kolář, Ph.D.

### Zástupce generálního ředitele

Ing. Bohuslav Navrátil

## Vedení SŽDC (stav ke dni 31. 12. 2012)

### První náměstek generálního ředitele

JUDr. Jan Blecha

### Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Aleš Krejčí

### Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy

Ing. Petr Šlegr

### Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy

Ing. Bohuslav Navrátil

### Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

PhDr. Jiří Špička

## Správní rada (stav ke dni 31. 12. 2012)

### Předseda

Ing. Adolf Jílek

### Místopředseda

Roman Jurečko

### Členové

Mgr. Ivan Adamec

Ing. Lukáš Hampl

Mgr. Jakub Hodinář

Ing. Libor Joukl

Ing. Radim Vysloužil

## Výbor pro audit (stav ke dni 31. 12. 2012)

doc. Ing. Hana Březinová, CSc.

Ing. Lukáš Hampl

Mgr. Jakub Hodinář

## Změny v roce 2012

### Statutární orgán

#### Generální ředitel

neobsazeno do 18. 4. 2012,  
od 19. 4. 2012 Ing. Jiří Kolář, Ph.D.

#### 1. zástupce generálního ředitele pověřený řízením organizace

Ing. Pavel Habarta, MBA,  
do 18. 4. 2012;

- pověření zrušeno správní radou ke dni 19. 4. 2012,
- ke dni 31. 5. 2012 byla funkce organizační změnou zrušena

#### 2. zástupce generálního ředitele

Ing. Bohuslav Navrátil do 18. 4. 2012

#### Zástupce generálního ředitele

Ing. Bohuslav Navrátil byl dne 3. 5. 2012 zapsán jako zástupce generálního ředitele do obchodního rejstříku

### Vedení SŽDC

#### Provozní náměstek generálního ředitele

Ing. Bohuslav Navrátil od 1. 4. 2012 do 31. 5. 2012;

- ke dni 1. 4. 2012 byla funkce organizační změnou zřízena,
- ke dni 31. 5. 2012 byla funkce organizační změnou zrušena

#### První náměstek generálního ředitele

JUDr. Jan Blecha od 1. 6. 2012;

- funkce zřízena ke dni 1. 6. 2012 organizační změnou

#### Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Vladimír Filip do 8. 2. 2012;

od 16. 2. 2012 do 31. 3. 2012 byl pověřen řízením úseku  
Bc. Jiří Svoboda;  
Ing. Jiří Kohout od 1. 4. 2012, dne 19. 4. 2012 se vzdal funkce;  
od 20. 4. 2012 do 30. 4. 2012 byl pověřen řízením úseku  
Bc. Jiří Svoboda;  
JUDr. Jan Blecha od 1. 5. 2012 do 31. 5. 2012;  
Ing. Aleš Krejčí od 1. 6. 2012

#### **Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy**

Ing. Jiří Martínek do 30. 4. 2012;  
Ing. Petr Šlegr od 1. 5. 2012

#### **Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy**

Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D., do 8. 2. 2012;  
Ing. Bohuslav Navrátil od 9. 2. 2012 do 31. 3. 2012;  
■ ke dni 31. 3. 2012 funkce zrušena organizační změnou,  
■ ke dni 1. 6. 2012 funkce zřízena organizační změnou;  
Ing. Bohuslav Navrátil od 1. 6. 2012

#### **Náměstek generálního ředitele pro provozování dráhy**

Ing. Pavel Skála od 1. 1. 2012 do 31. 3. 2012 pověřen řízením úseku;  
■ ke dni 31. 3. 2012 funkce zrušena organizační změnou

#### **Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu**

■ funkce zřízena ke dni 1. 6. 2012 organizační změnou;  
Ing. Bohuslav Navrátil od 1. 6. 2012 do 31. 7. 2012 pověřen řízením úseku;  
PhDr. Jiří Špička od 11. 9. 2012

### **Správní rada**

#### **Místopředseda**

Roman Jurečko jmenován ke dni 15. 11. 2012 usnesením správní rady č. 58/2012

#### **Výbor pro audit**

Ing. Radim Vysloužil do 18. 10. 2012;  
Mgr. Jakub Hodinář od 18. 10. 2012 jmenován usnesením správní rady č. 55/2012

### **Změny v roce 2013**

#### **Správní rada**

Vláda České republiky usnesením č. 224 ze dne 27. 3. 2013

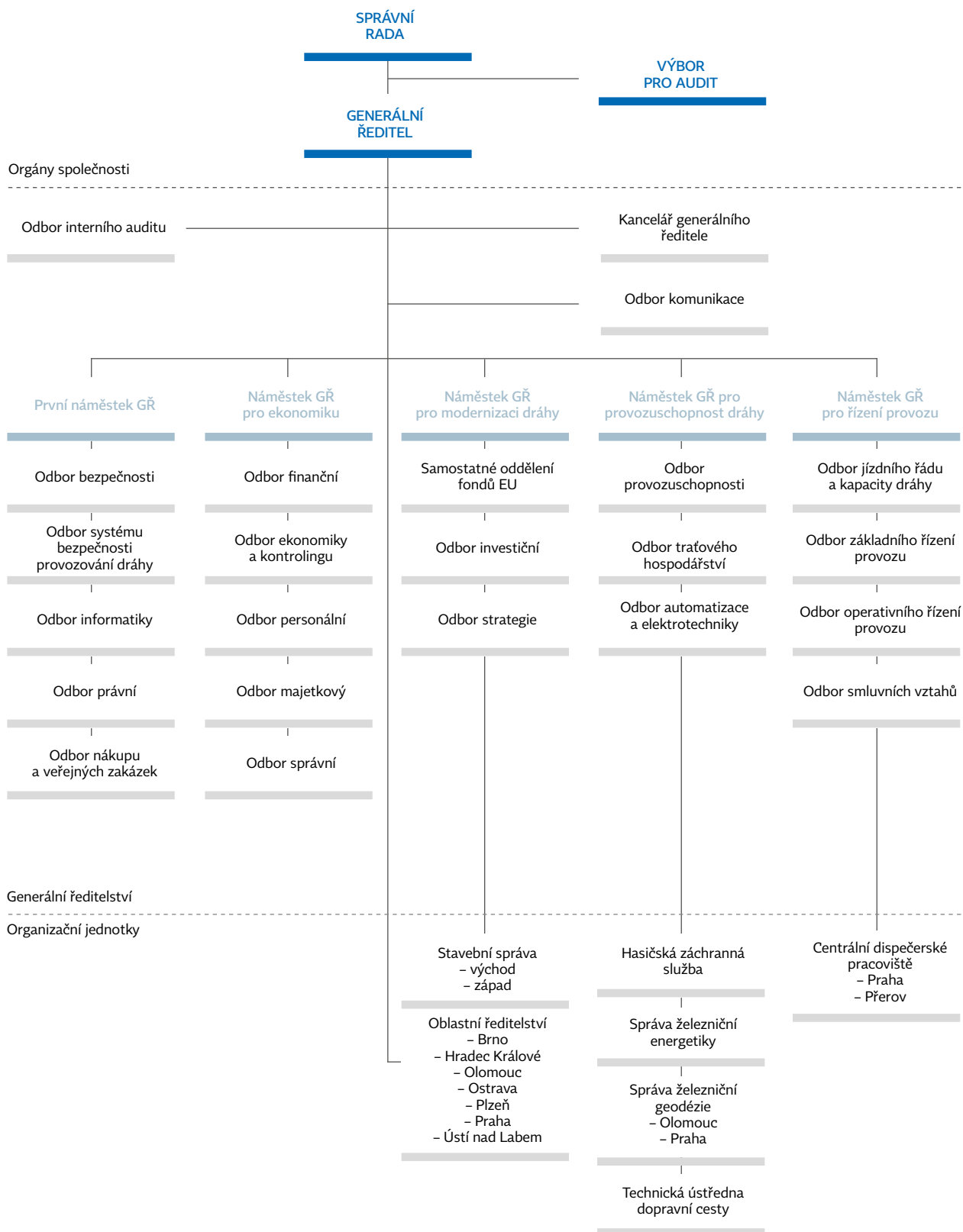
- odvolala ke dni 27. 3. 2013 z funkce člena správní rady:  
Mgr. Ivana Adamce  
Ing. Libora Joukla  
Mgr. Jakuba Hodináře  
Romana Jurečku  
Ing. Radima Vysloužila
- jmenovala s účinností od 28. 3. 2013 členem správní rady  
Ing. Jaroslava Demla  
Jiřího Žáka

#### **Výbor pro audit**

Správní rada usnesením č. 22/2013 ze dne 28. 3. 2013

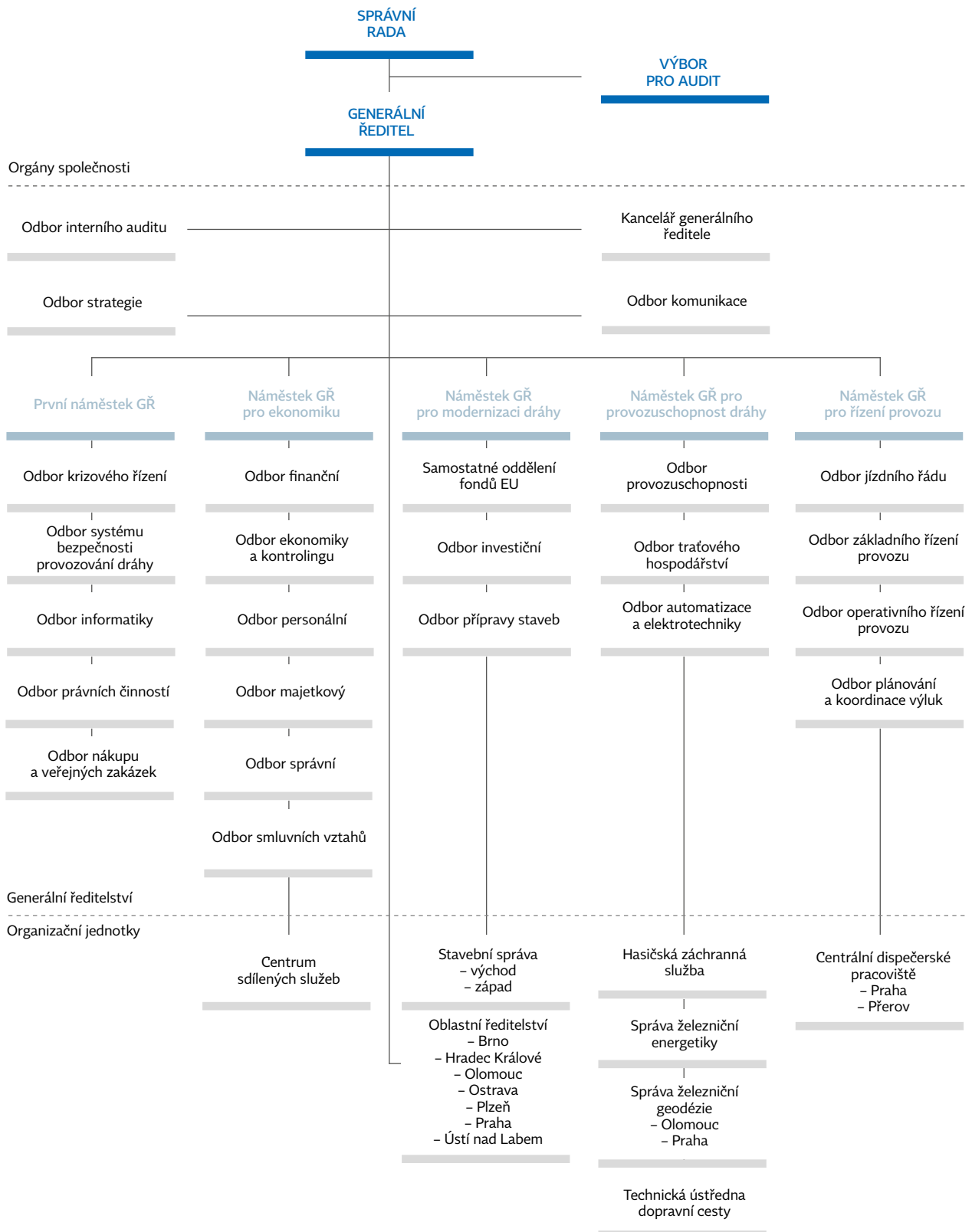
- odvolala ke dni 28. 3. 2013 z funkce člena výboru pro audit:  
Mgr. Jakuba Hodináře

## Organizační struktura SŽDC k 31. 12. 2012





## Organizační struktura SŽDC od 1. 4. 2013



## Popis organizačních jednotek

### Organizační jednotky SŽDC

(stav k 31. 12. 2012)

SŽDC se organizačně členila na Generální ředitelství a 16 organizačních jednotek: oblastní ředitelství (7), stavební správy (2), správy železniční geodézie (2), Správu železniční energetiky (1), Technickou ústřednu dopravní cesty (1), Hasičskou záchrannou službu (1) a centrální dispečerská pracoviště (2). SŽDC nemá organizační jednotku v zahraničí.

## Specifikace činností organizačních jednotek

### Oblastní ředitelství

Vykonává přímý dohled, správu, kontrolu a údržbu železniční dopravní cesty, spravuje movitý a nemovitý majetek a zajišťuje řízení provozu na železniční dopravní cestě.

### Stavební správa

Zajišťuje přípravu a realizaci modernizace železniční sítě ČR. V rámci zajištění své základní náplně stavební správa (jako přímý investor) připravuje a zajišťuje podklady pro sestavu rozpočtů SFDI, rozpočtových opatření, financuje přípravu a realizaci staveb, zajišťuje podklady pro majetkoprávní vypořádání před a po ukončení staveb, zajišťuje nezbytné doklady pro zahájení stavby, dozoruje samotnou realizaci staveb a předává realizované stavby správci do užívání.

### Správa železniční geodézie

Zabezpečuje správu, kontrolu, dohled a činnosti v oblasti geodézie. Jedná se například o zajištění staveb státních drah úředně oprávněným zeměměřickým inženýrem, správu železničního geodetického bodového pole, správu jednotné železniční mapy, kontrolu prostorové polohy koleje, správu dat staničení tratí, katastrální správu železničních pozemků a správu geodat.

### Správa železniční energetiky

Zajišťuje centrální nákup elektřiny a distribučních služeb pro dodávky externím odběratelům, připojených do distribuční sítě SŽDC a pro vlastní spotřebu elektroenergetických zařízení SŽDC s celorepublikovou působností, dále zajišťuje smluvní vztahy s nadřazenými provozovateli distribučních soustav a obchodníky s elektřinou a také procesy měření, zúčtování a fakturace spotřeby elektrické energie ve všech odběrných/předávacích místech distribuční sítě SŽDC.

### Technická ústředna dopravní cesty

S celosíťovou působností zajišťuje technickou diagnostiku a měření v celém spektru železniční dopravní cesty a další technický servis pro železniční infrastrukturu, a to ve všech etapách jejího rozvoje, výstavby a provozu. Technická ústředna dopravní cesty zajišťuje celosíťově správu železničního telekomunikačního majetku.

### Centrální dispečerské pracoviště

Řídí vlakovou dopravu na určeném území. Na tratích s potřebným technickým vybavením přímo řídí dispečerů CDP provoz a dálkově z CDP obsluhují zabezpečovací zařízení. Provoz na území Moravy řídí CDP v Přerově; na území Čech od 1. 12. 2012 CDP v Praze.

### Hasičská záchranná služba

Zajišťuje činnosti v oblasti požární ochrany a záchranných prací při mimořádných událostech na železnici i mimo ni. Je součástí integrovaného záchranného systému České republiky. Spolupracuje s dalšími organizačními jednotkami SŽDC na zajištění provozuschopnosti dráhy.

### Organizační jednotky SŽDC (stav k 1. 1. 2013)

SŽDC se organizačně členila na Generální ředitelství a 17 organizačních jednotek: oblastní ředitelství (7), stavební správy (2), správy železniční geodézie (2), Správu železniční energetiky (1), Technickou ústřednu dopravní cesty (1), Hasičskou záchrannou službu (1), centrální dispečerská pracoviště (2) a Centrum sdílených služeb (1). SŽDC nemá organizační jednotku v zahraničí.

### Centrum sdílených služeb

Zajišťuje služby v oblasti personálně-mzdové agendy, psychologických vyšetření a činnosti odborně způsobilých osob v prevenci rizik (bezpečnost a ochrana zdraví při práci).

# 1 928

Délka dvou a vícekolejných tratí (km)



**Jan Fichtner**  
Setkají se v nekonečnu

---

# Provozování železniční dopravní cesty

Provozováním železniční dopravní cesty se rozumí činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dopravní cesta na železnici a organizuje drážní doprava.

Podle zákona o dráhách je povinností SŽDC zajistit provozování dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu. Od 1. 9. 2011 veškeré činnosti provozovatele dráhy včetně obsluhy dráhy zajišťuje přímo SŽDC.

Regionální dráhy Trutnov – Svoboda nad Úpou a Sokolov – Kraslice byly na základě nájemní smlouvy provozovány od 1. 1. 2012 do 31. 7. 2012 společností VIAMONT, a.s.; od 1. 8. 2012 do 31. 12. 2012 společností PDV RAILWAY a.s. Regionální dráhu Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem v roce 2012 provozovala na základě nájemní smlouvy společnost Advanced World Transport a.s.

Rozdělení provozovatelů dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu podle délky provozovaných tratí k 31. 12. 2012:

- SŽDC 9 412 km
- PDV RAILWAY a.s. 37 km
- Advanced World Transport a.s. 20 km

Rozsah drah, které provozuje SŽDC, je v současné době stabilizovaný. Změny kategorie drah z celostátních na regionální jejich provozování neovlivňují. SŽDC zaznamenala zájem o pronájem některých regionálních drah, zejména drah na kterých není provozována drážní doprava k zabezpečení dopravní obslužnosti. Jednání v této věci probíhají. Podle smlouvy o smlouvě budoucí by měla SŽDC provozovat nově budovanou dráhu Sedlnice – Letiště Leoše Janáčka Mošnov.

V roce 2012 vynaložila SŽDC na zajištění provozování železniční dopravní cesty náklady v úhrnné výši 4 967 mil. Kč.

# 15 532

**Stavební délka kolejí celkem (km)**



- 1 **Aleš Kautský**  
Podzimní paleta barev
- 2 **Michal Vlček**  
Noční přízrak
- 3 **Antonín Kýzl**  
Letní odpoledne na Kolečovce



# Provozoschopnost železniční dopravní cesty

Provozoschopností železniční dopravní cesty se rozumí takové zajištění technického stavu železniční dopravní cesty, které zaručuje její bezpečné a plynulé provozování.

V roce 2012 byla provozuschopnost železniční dopravní cesty ve správě SŽDC zabezpečována především prostřednictvím organizačních jednotek SŽDC, kterými byla oblastní ředitelství. Činnosti spojené s provozuschopností železniční dopravní cesty jsou zajišťovány vlastní kapacitou nebo prostřednictvím smluvních vztahů s dodavateli působícími na příslušném trhu. Výběr těchto dodavatelů probíhá formou veřejné zakázky.

V průběhu roku 2012 byla vytvořena a schválena technická specifikace TS 1/2012-Z „Přenos kódu vlakového zabezpečovače na tratích bez automatického bloku“ s účinností od 1. 1. 2013, která stanovuje požadavky SŽDC na traťovou část

nízkofrekvenčního systému vlakového zabezpečovače typu LS pro tratě bez automatického bloku. Účelem je zvýšení bezpečnosti a případně i traťové rychlosti na takových tratích tím, že se informace o návěstech hlavních návěstidel a předvěstí přenáší na vedoucí drážní vozidlo prostřednictvím vlakového zabezpečovače.

V roce 2012 byl zahájen pilotní projekt měření spotřeby trakční elektřiny elektrických hnacích vozidel, na kterých jsou instalována zařízení měřicího rozvaděče obsahujícího elektroměr a jednotku pro zpracování a odesílání naměřených dat, měřicí transformátory a čidla, kombinované antény (pro příjem signálu systémů GSM, GSM-R a GPS) a nutnou kabeláž. Rovněž je uvažováno s možností poskytnutí určitých dat z měřicího systému na stanovišti strojvedoucího, pokud to dopravce bude požadovat. Předpokládá se, že v následujících letech bude

tento projekt rozvíjen i s ohledem na potřeby dopravců.

Také v roce 2012 se SŽDC zaměřila na zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech. Ke změně zabezpečení došlo na celkem 96 přejezdech, z toho na 35 přejezdech došlo ke změně zabezpečení z výstražných křížů na vyšší stupeň zabezpečení.

Celkové náklady vynaložené na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty dosáhly v roce 2012 výše 8 877 mil. Kč.

Povodně, které začaly 2. června 2013, zasáhly železniční infrastrukturu především v oblasti povodí Labe a Vltavy. K datu sestavení výroční zprávy povodně stále probíhají. Vyčíslení výše škod dle jednotlivých tratí v postižených oblastech proběhne až následně po opadnutí povodňové vlny.

## Přehled vybraných činností

	Rok 2011	Rok 2012
úprava směrového a výškového uspořádání kolejí, včetně doplnění kolejového lože	1 585 km	1 409 km
čištění kolejového lože – koleje, včetně doplnění kolejového lože	105 km	86 km
zřizování bezstykové koleje, svařování – koleje	155 km	171 km
zřizování bezstykové koleje, svařování – výhybky	205 v. j.	223 v. j.
výměna kolejnic	265 km	251 km
výměna pražců, včetně výškové úpravy koleje	168 628 ks	184 961 ks

**Poznámka:** Vybrané výkony v oblasti traťového hospodářství jsou prováděny podle potřeby na základě výsledků dohledací činnosti a diagnostiky.

# Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty

V oblasti modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty je činnost SŽDC dlouhodobě zaměřena především na přípravu a realizaci investičních akcí s důrazem na následující priority:

- modernizace tranzitních železničních koridorů,
- modernizace rozhodujících železničních uzlů,
- modernizace ostatních tratí zařazených do evropského železničního systému,
- zajištění interoperability vybraných tratí zejména výstavba systémů GSM-R a ETCS,
- investice do železniční infrastruktury pro rozvoj příměstské dopravy a integrovaných dopravních systémů,
- postupná modernizace a rekonstrukce vybraných ostatních celostátních a regionálních tratí s cílem vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravní obslužnosti,
- elektrizace vybraných železničních tratí,
- investice k zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty,
- zvýšení bezpečnosti železniční dopravy, zejména bezpečnosti na železničních přejezdech,
- realizace racionalizačních akcí s cílem zavádění moderní zabezpečovací techniky, zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a snížení nákladů na obsluhu dráhy.

## Modernizace tranzitních železničních koridorů

Územím České republiky procházejí čtyři národní železniční koridory. Strategickým cílem jejich modernizace je zajistit kvalitní mezinárodní spojení České republiky se sousedními zeměmi a umožnit rychlé a kvalitní spojení mezi jednotlivými regiony České republiky. Modernizace tranzitních železničních koridorů představuje kvalitativní zlepšení železniční dopravy v České republice a výrazné zkrácení jízdních dob na důležitých dopravních relacích, zejména Praha – Ostrava a Praha – Brno. Na dokončenou modernizaci I. koridoru v trase Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav a II. koridoru v trase Břeclav – Přerov – Petrovice u Karvíné navázala modernizace III. a IV. koridoru.

III. koridor je veden v trase Mosty u Jablunkova, státní hranice Slovenska – Dětmárovice, Přerov – Česká Třebová, Praha – Plzeň – Cheb, státní hranice Německa. Úsek Praha – Česká Třebová byl realizován v rámci I. koridoru a úsek Přerov – Dětmárovice v rámci II. koridoru.

Na rameni Mosty u Jablunkova – Dětmárovice pokračovaly v roce 2012 stavební práce na stavbách „Optimalizace trati státní hranice Slovenska – Mosty u Jablunkova – Bystřice nad Olší“ a „Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín“ s předpokládaným dokončením v roce 2013. Pokračují projektové práce na stavbách „Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín, 2. část – žst. Český Těšín“ a „Optimalizace

trati Český Těšín – Dětmárovice“, u kterých se předpokládá zahájení realizace v roce 2013.

V úseku mezi Prahou a Plzní se připravuje optimalizace trati Praha – Beroun ve stávající stopě. Úseky z Prahy-Smíchova do Černošic a z Berouna do Králova Dvora se připravují k zahájení v roce 2014, úsek Černošice – Beroun o rok později. Protože úpravy stávající trati Praha-Smíchov – Beroun nezajistí budoucí požadované výkony, zejména v dálkové dopravě, je nutné výhledově sledovat výstavbu nové trasy. Realizace stavby „Praha – Beroun, nové železniční spojení“ se předpokládá po roce 2016. Po jejím dokončení se plně projeví efekt nové trati s návazností na další investice nového předpokládaného železničního spojení mezi Prahou a Mnichovem. V současné době se pro tuto stavbu zpracovává územně technická studie. V roce 2012 byla dokončena stavba „Optimalizace trati Beroun – Zbiroh“ a stavební práce byly dokončeny i na stavbě „Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany“, která bude smluvně dokončena v roce 2013. V roce 2012 bylo zahájeno zadávací řízení na zhotovitele stavby „Modernizace trati Rokycany – Plzeň“, která výrazně zkrátí délku úseku a umožní průjezd vyšší traťovou rychlostí.

Na úseku mezi Plzní a Chebem jsou dokončeny všechny stavby. V roce 2011 byla zahájena stavba „Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“ s předpokládaným dokončením v roce 2013 a pokračují projektové práce na stavbě „Optimalizace trati Cheb

– státní hranice“ s předpokládaným zahájením v roce 2014.

Na IV. koridoru, který je veden v úseku Horní Dvořiště – České Budějovice – Praha, jsou v současné době již dokončeny stavby „Optimalizace trati Horní Dvořiště – České Budějovice“, „Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor – 1. část, Doubí u Tábora – Tábor“, „Optimalizace tratě Benešov u Prahy – Strančice“, „Optimalizace trati Strančice – Praha-Hostivař“ a stavebně dokončena byla i stavba „Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy“ se smluvním ukončením v roce 2013. Pokračuje realizace stavby „Modernizace trati České Budějovice – Nemanice“. Začátkem roku 2013 byla zahájena stavba „Modernizace trati Tábor – Sudoměřice“ a probíhá zadávací řízení na zhotovitele stavby „Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 2. část úsek Horusice – Veselí nad Lužnicí“. V roce 2013 se předpokládá zahájení staveb „Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor – II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora 1. etapa: Veselí n. L. – Soběslav“ a „Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 1. část, Ševětín – Horusice“. Na zbývajících stavbách IV. koridoru pokračují projektové práce a jeho celkové dokončení se předpokládá v roce 2018.

### Modernizace rozhodujících železničních uzlů

Pro bezproblémový průjezd po koridorových tratích jsou v návaznosti na modernizaci koridorů modernizovány důležité železniční

uzly v jejich trase. Dokončeny jsou již průjezdy železničními uzly Děčín, Ústí nad Labem, Kolín, Choceň, Břeclav 1. stavba a Bohumín. V realizaci je stavba průjezdů železničním uzlem Přerov, Ústí nad Orlicí, Břeclav 2. stavba a Plzeň a k zahájení je připravena realizace stavby průjezdu uzlem Olomouc. V pražském uzlu byly již dokončeny stavby „Modernizace západní části Praha hlavní nádraží“, „Nové spojení“, spojující žst. Praha hlavní nádraží a Praha Masarykovo nádraží se stanicemi Libeň, Holešovice a Vysočany a „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Běchovice“. V realizaci je stavba „Optimalizace trati Praha-Holešovice – Praha-Bubeneč“ s předpokládaným ukončením v roce 2014 a k zahájení je připravena stavba „Modernizace traťového úseku Praha-Běchovice – Úvaly“, jejich zprovozněním se dokončí průjezd I. koridoru pražským uzlem. Pokračují přípravné práce pro stavby na úseku Praha-Hostivař – Praha hlavní nádraží a Praha hlavní nádraží – Praha-Smíchov, které zapojí III. a IV. koridor do pražského uzlu. Dále pokračuje projektová příprava pro průjezdy uzly Plzeň, Brno, Ostrava, Pardubice a Česká Třebová.

### Modernizace ostatních tratí zařazených do evropského železničního systému

Pro zlepšení spojení se Slovenskem probíhá rekonstrukce Střelenského tunelu na trati Horní Lideč – státní hranice SR. Připravovány jsou optimalizace tratí v úsecích Ústí nad Labem – Cheb, Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, Kolín – Všetaty – Děčín a České Budějovice – Plzeň. Pro

realizaci v delším časovém horizontu se dále počítá s novými tratěmi v úsecích Choceň – Ústí nad Orlicí, Brno – Přerov a Plzeň – Česká Kubice.

### Zajištění interoperability vybraných tratí

Mezi další významné investiční akce patří stavby zajišťující interoperabilitu železniční sítě. Po výstavbě digitálního rádiového systému GSM-R na I. koridoru Děčín – Kolín – Břeclav a na II. koridoru Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné pokračuje realizace GSM-R na úsecích Ostrava – Mosty u Jablunkova – státní hranice SR, Přerov – Česká Třebová a Děčín – Všetaty – Kolín. Připravuje se pokračování realizace na úsecích Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno, Beroun – Praha – Benešov, Beroun – Plzeň – Cheb a Benešov – České Budějovice – Horní Dvořiště. Po ukončení pilotního projektu evropského zabezpečovacího zařízení ETCS v úseku Poříčany – Kolín nyní probíhá instalace systému ETCS v úseku Kolín – Břeclav-státní hranice Rakousko/Slovensko a v přípravě je pokračování Kolín – Praha – Děčín – státní hranice Německo. V Přerově je v provozu první centrální dispečerské pracoviště, které v současné době řídí provoz na II. koridoru a na rameni Přerov – Česká Třebová. Na toto pracoviště bude postupně převáděno ovládání všech koridorových tratí v oblasti Moravy. Druhé centrální dispečerské pracoviště, které řídí provoz na koridorových tratích v oblasti Čech, je v Praze.



### Investice do železniční infrastruktury pro rozvoj příměstské dopravy a integrovaných dopravních systémů

Pro zkvalitnění příměstské dopravy se připravují modernizace trati Hradec Králové – Pardubice, jejíž první etapou bude zdvoukolejnění úseku Stéblová – Opatovice nad Labem, a dále rekonstrukce a elektrizace tratí Brno – Zastávka u Brna, Praha – Kladno s připojením na letiště Václava Havla (dříve Ruzyně), Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín a Otrokovice – Zlín.

### Rychlá spojení

V roce 2012 byly učiněny významné kroky na cestě ke zvýšení konkurenceschopnosti železnice. Bylo zahájeno studijní prověřování projektu Rychlá spojení. Primárně jsou řešeny územně technické studie s cílem precizace územních potřeb a stabilizace tras. Současně je připravováno zadání ekonomického zhodnocení celého projektu a technická analýza. Trasy a zastavovací politika jsou voleny tak, aby byl maximalizován přínos pro regiony a výrazně se v budoucnu zkrátila cestovní doba mezi krajskými

městy navzájem. Celý projekt je zasazen do mezinárodního kontextu. Postupně jsou s ním seznamovány v rámci bilaterálních vztahů sousední železnice. Zvláštní studie budou zadány pod partnerstvím Evropské hospodářské komise OSN pro spojení Praha – Vratislav a pro řešení spojení Brno – Vídeň/Bratislava – Budapešť. Zadání prvních studií bylo schváleno Ministerstvem dopravy.



Vladimír Křivka  
Kontrola

---

# Používání železniční dopravní cesty dopravci

V České republice je zaručen rovný přístup na železniční dopravní cestu ve vlastnictví státu všem dopravcům, kteří splňují podmínky stanovené zákonem o dráhách. Od 1. 1. 1995 byl v České republice zaveden standardní systém licencí k provozování drážní dopravy a od 1. 5. 2004 platí v České republice i licence k provozování drážní dopravy udělená úřadem členského státu Evropského společenství.

Počet dopravců, kteří využívají železniční dopravní cestu, proti roku 2011 vzrostl.

Výkony dopravců v osobní dopravě v roce 2012 zaznamenaly mírný nárůst jak ve vlkm, tak i v hrtkm. Tento nárůst ovlivnil především dopravce RegioJet a.s., který po celý rok provozoval veřejnou dálkovou osobní dopravu na rameni Praha – Ostrava. V závěru roku 2012 se k němu připojil i dopravce

LEO Express a.s., který 9. 12. 2012 zahájil pravidelné provozování drážní dopravy na stejném rameni. Vzhledem ke krátké době provozování drážní dopravy tento dopravce celkové výkony prakticky neovlivnil.

Výsledky v nákladní dopravě byly v roce 2012 ovlivněny poklesem výkonů dominantního dopravce ČD Cargo, a.s. Tento pokles byl částečně kompenzován nárůstem výkonů ostatních dopravců.

## Vývoj počtu dopravců (údaje jsou k 31. 12. příslušného roku):

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Počet dopravců	46	50	52	53	56	53	62	68	75	79

## Výkony dopravců v letech 2009–2012:

Rok		2009	2010	2011	2012
Osobní doprava	[vlkm]	125 911 649	123 268 921	122 974 780	124 985 933
Nákladní doprava	[vlkm]	36 594 939	36 926 304	37 568 712	36 440 641
<b>Celkem</b>	<b>[vlkm]</b>	<b>162 506 588</b>	<b>160 195 225</b>	<b>160 543 492</b>	<b>161 426 574</b>
Osobní doprava	[tis. hrtkm]	24 989 309	23 711 845	23 996 805	24 614 864
Nákladní doprava	[tis. hrtkm]	30 584 797	32 516 559	33 479 076	33 718 921
<b>Celkem</b>	<b>[tis. hrtkm]</b>	<b>55 574 106</b>	<b>56 228 404</b>	<b>57 475 881</b>	<b>58 333 785</b>

### Poznámka:

vlkm – Vlakový kilometr je dán ujetou vzdáleností vlaku v kilometrech.

hrtkm – Hrubý tunový kilometr je dán součinem mezi hrubou hmotností železničních kolejových vozidel

(hnacích vozidel, železničních vozů a jiných vozidel na vlastních kolech) zařazených do vlaku a ujetou vzdáleností v kilometrech.

## Podíl dopravců na výkonech v osobní dopravě 2011 a 2012 (%):

Dopravce	hrtkm 2011	vlkm 2011	hrtkm 2012	vlkm 2012
České dráhy, a.s.	99,31	98,62	97,06	97,20
RegioJet a.s.	0,38	0,23	2,57	1,62
GW Train Regio a.s.	0,15	0,75	0,14	0,70
Vogtlandbahn-GmbH, organizační složka	0,13	0,32	0,13	0,33
Leo Express a.s.	0,01	0,01	0,07	0,08
Ostatní dopravci	0,03	0,08	0,03	0,07

## Podíl dopravců na výkonech v nákladní dopravě v roce 2011 a 2012 (%):

Dopravce	hrtkm 2011	vlkm 2011	hrtkm 2012	vlkm 2012
ČD Cargo, a.s.	84,36	76,18	79,38	75,82
Advanced World Transport a.s.	6,21	4,60	8,03	6,11
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.	3,53	3,09	3,67	3,26
PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA	1,12	1,35	1,96	1,85
LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o.	0,47	0,38	1,40	1,03
IDS CARGO a.s.	0,49	0,52	0,98	0,98
SD - Kolejová doprava, a.s.	0,53	0,35	0,89	0,67
METRANS Rail s.r.o.	0,45	0,39	0,63	0,51
BF Logistics s.r.o.	0,31	0,30	0,46	0,34
BRYNTIN RAIL CZ, s.r.o.	0,01	0,01	0,38	0,22
Ostatní dopravci	2,53	12,84	2,22	9,21

## V roce 2012 přidělila SŽDC v rámci jednotlivých procesů přidělování kapacity celkem 3 878 941 tras:

Typ kapacity	2009	2010	2011	2012
V rámci sestavy jízdního řádu	3 886 141	3 759 730	3 599 600	3 579 854
V rámci změny jízdního řádu	167 490	128 949	90 347	80 806
Ad hoc standardní	77 479	83 623	82 168	54 596
Žádosti ve zbytkové kapacitě	148 575	163 166	166 767	163 685
<b>Celkem</b>	<b>4 279 685</b>	<b>4 135 468</b>	<b>3 938 882</b>	<b>3 878 941</b>

Poznámka: ad hoc – kapacita přidělená pro jednotlivý případ

SŽDC jako přidělcce ve smyslu zákona o dráhách přiděluje kapacitu dopravní cesty za cenu sjednanou podle platných cenových předpisů, a to stanovením rámcových časových tras vlaků. Povinností SŽDC je při procesu přidělování kapacity železniční dopravní cesty zajistit nediskriminační přístup dopravců na železniční dopravní cestu s cílem maximálního využití kapacity dráhy. K tomu SŽDC vydává podle zákona o dráhách Prohlášení o dráze celostátní a regionální, ve kterém zveřejňuje zejména podrobné podmínky pro přístup na dopravní cestu, její užívání, přidělování kapacity dráhy a ceny za užití dráhy. SŽDC vydává Prohlášení o dráze celostátní a regionální v tzv.

společné struktuře RailNetEurope, která umožňuje lepší orientaci dopravců v tomto dokumentu. Samozřejmostí je i publikace tohoto dokumentu v anglické mutaci. Dne 10. 12. 2010 zveřejnila SŽDC na svých webových stránkách Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro jízdní řád 2012. Pro sestavu jízdního řádu 2012 si požádalo o přidělení kapacity celkem 20 dopravců, z toho 8 dopravců požádalo o přidělení kapacity pro osobní dopravu. Po provedené koordinaci byla dopravcům kapacita přidělena a jejich požadavky byly zapracovány do jízdního řádu 2012, který platil od 11. 12. 2011 do 8. 12. 2012.

Dne 9. 12. 2011 zveřejnila SŽDC na svých webových stránkách Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2013 a pro jízdní řád 2013. Termín uzávěrky požadavků dopravců na přidělení kapacity dopravní cesty byl 10. 4. 2012. Pro sestavu jízdního řádu 2013 si požádalo o přidělení kapacity celkem 22 dopravců, z toho 9 dopravců požádalo o přidělení kapacity pro osobní dopravu. Po provedené koordinaci byla dopravcům kapacita přidělena a jejich požadavky byly zapracovány do jízdního řádu 2013, který vstoupil v platnost 9. 12. 2012.



# 24 271

Počet výhybkových jednotek

- 1 Richard Vaněk  
Praha hl. n., Regiojet
  - 2 Richard Vaněk  
Železniční most přes řeku Berounku
  - 3 Richard Vaněk  
Praha hl. n.
-



# Bezpečnost provozování dráhy

Prvky bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy jsou stanoveny v zákoně o dráhách a vyhláškou ministerstva dopravy č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále i „vyhláška č. 376/2006 Sb.“).

Činnosti, které jsou SŽDC uloženy zákonem o dráhách, a povinnosti provozovatele dráhy a dopravce vyplývající z vyhlášky č. 376/2006 Sb., zabezpečuje odbor systému bezpečnosti provozování dráhy, organizačně začleněný do Generálního ředitelství SŽDC. Stěžejní činností tohoto odboru je šetření mimořádných událostí, pracovních úrazů a obhajování zájmů SŽDC v oblasti zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události. S cílem dále zajistit požadovanou kvalitu a jednotnost šetření SŽDC provádí smluvní šetření mimořádných událostí a pracovních úrazů, včetně zpracování evidenčních přehledů o mimořádných událostech, i jiným dopravcům a provozovatelům dráhy. V současné době má SŽDC uzavřeno celkem 44 takových smluv a několik dalších smluv je v různé fázi rozpracovanosti.

V rámci úsilí nadále zvyšovat produktivitu a kvalitu šetření mimořádných událostí a pracovních úrazů, zvyšovat kvalifikaci zaměstnanců a zamezit možnosti udělení pokut ze strany orgánů státní správy uložil generální ředitel SŽDC v srpnu 2012 úkol zavést na SŽDC systém řízení kvality dle

normy ČSN EN ISO 9001:2008 (dále i „ISO 9001“). Rozsah implementace byl zaměřen na hlavní procesy, tj. zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, zpracování evidenčních přehledů o mimořádné události, šetření smrtelných a určených pracovních úrazů a zajišťování systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy. Aplikace požadavků norem ISO 9001 byla realizována kvalifikovanými zaměstnanci SŽDC, bez potřeby poradenských společností či personálního nárůstu v mimořádně krátké době. Proces certifikace byl ukončen na konci roku 2012. Certifikací je dokladováno, že systém řízení je zajišťován správně a efektivně, dle obecně platných norem a předpisů, a že dokumentace je v organizaci řízena. Úspěšně provedeným certifikačním auditem byl dán důkaz, že SŽDC má zavedený systém řízení kvality, který odpovídá normě ISO 9001 a tento systém účinně uplatňuje.

Zákon o dráhách a vyhláška č. 376/2006 Sb., mimo jiné ukládají povinnost získat osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy a osvědčení dopravce. SŽDC je držitelem uvedených osvědčení, avšak jejich platnost končí v červnu 2013. Z toho důvodu SŽDC vstoupila do jednání s Drážním úřadem, který je jako jediný v České republice oprávněn osvědčení vydat. V říjnu 2012 byly zahájeny práce na získání osvědčení nových, dle požadavků výše uvedených právních předpisů a dalších požadavků Drážního úřadu.

Systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy zahrnuje také zpracování výročních zpráv o bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy. Jejich nedílnou součástí je stanovení a vyhodnocení bezpečnostních cílů, informace o plnění bezpečnostních cílů, které si provozovatel dráhy a dopravce stanovil, vyhotovení evidenčních přehledů. Bezpečnostním cílem SŽDC pro rok 2012, jako provozovatele dráhy a provozovatele neveřejné drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních, bylo provozovat dráhu a drážní dopravu bezpečně, spolehlivě a ekologicky. SŽDC naplňuje při provozování dráhy a drážní dopravy stanovené bezpečnostní a ekologické požadavky. SŽDC jako provozovatel dráhy i drážní dopravy zajišťuje pro většinu smluvních partnerů rovněž zpracování evidenčních přehledů o mimořádných událostech. Součástí evidenčních přehledů jsou informace o následcích mimořádných událostí, ukazatelích týkajících se technické bezpečnosti dráhy a jejího provozování a ukazatelích týkajících se zajištění bezpečnosti. Údaje slouží pro porovnání nehodovosti u jednotlivých provozovatelů dráhy a dopravců v rámci ČR.

Pro získání komplexního přehledu o situaci v oblasti systému bezpečnosti, vývoji nehodovosti a opatřeních k předcházení mimořádných událostí provozovatele dráhy a drážní dopravy zpracovává SŽDC každoročně zprávu „Nehodovost a systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy

a drážní dopravy u státní organizace Správa železniční dopravní cesty“. Zpráva informuje o vzniklých mimořádných událostech a situaci v systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy. Z výsledků nehodovosti za rok 2012 mimo jiné vyplývá, že SŽDC neměla ani v jednom případě odpovědnost za srážku vlaků. Celkový počet zraněných osob v roce 2012 je nejnižší za celé sledované období, tj. od roku 2009. V oblasti celkových škod i škod z odpovědnosti SŽDC došlo v roce 2012 k výraznému poklesu.

Zákon o dráhách ukládá povinnost nejen zjišťovat příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události v drážní dopravě, ale i činit opatření k jejich předcházení. Kontrolní a preventivní činnost prováděná SŽDC je součástí plnění těchto povinností a vychází z naplňování povinností provozovatele

dráhy a dopravce ve smyslu platné právní úpravy, poznatků ze šetření mimořádných událostí, smrtelných a určených pracovních úrazů a kontrolních poznatků z předchozích let. Opatření k předcházení vzniku mimořádné události jsou směřována do kontrolní a preventivní činnosti. Nedílnou součástí kontrolní činnosti SŽDC je kontrola realizace a účinnosti nápravných opatření přijatých k jednotlivým mimořádným událostem. Při kontrolní činnosti nebyly zjištěny žádné závažné nedostatky, které by poukazyvaly na nedostatky v systému řízení bezpečnosti nebo vyžadovaly jeho změnu. Výkonem kontrolní a preventivní činnosti SŽDC, odstraněním zjištěných nedostatků, poučením zaměstnanců o pochybeních, kterých se dopustili a přijetím příslušných opatření bezpochyby došlo ke zvýšení

bezpečnosti práce zaměstnanců SŽDC, zaměstnanců dopravců a dodavatelských organizací i cestujících. Došlo k celkovému zvýšení bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy, a tím k naplnění požadavků zákona o dráhách a vyhlášky č. 376/2006 Sb., v oblasti systému zajišťování bezpečnosti a předcházení vzniku mimořádných událostí.

Výsledky nehodovosti za rok 2012 deklarují, že SŽDC provozuje dopravní cestu bezpečně, plně v souladu s TSI i jinými předpisy a požadavky Evropského společenství. Na základě výše uvedeného lze oprávněně konstatovat, že v uplynulém období u SŽDC vzrostla bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a stanovené bezpečnostní cíle byly splněny.



**Vojtěch Hanák**  
Mrazivé zimní ráno

# Hospodaření organizace



**Tomáš Drvota**  
Vše začíná měřením

---



## A. Provozování a provozuschopnost železniční dopravní cesty

Náklady na zajištění provozování a provozuschopnosti železniční dopravní cesty (bez odpisů) dosáhly v roce 2012 celkové výše 13 845 mil. Kč.

Na krytí nákladů byly použity následující výnosy:

<b>tržby za použití železniční dopravní cesty (dále „ŽDC“)</b>	<b>4 456 mil. Kč</b>
z toho:	
- nákladní doprava (České dráhy, a.s., ČD Cargo, a.s.)	2 277 mil. Kč
- osobní doprava (České dráhy, a.s.)	1 579 mil. Kč
- ostatní dopravci – nákladní doprava	552 mil. Kč
- ostatní dopravci – osobní doprava	48 mil. Kč
<b>dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury na opravy a údržbu</b>	<b>8 783 mil. Kč</b>
<b>dotace na dopravní cestu nehrazená ze SFDI</b>	<b>550 mil. Kč</b>

## B. Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty

Financování investiční výstavby probíhalo především z veřejných zdrojů. Nejvýznamnějším zdrojem finančních prostředků v roce 2012 v oblasti investiční výstavby byly i nadále zdroje získané z fondů EU. V oblasti železniční infrastruktury je SŽDC hlavním subjektem zodpovědným za využívání fondů

EU v ČR v roli konečného příjemce a současně i investora. SŽDC jako nástupnická organizace převzala od státní organizace České dráhy řídicí, koordinační a implementační funkce při realizaci projektů spolufinancovaných z fondů EU.

Největší podíl finančních prostředků připadl na dotace z Operačního programu Doprava. Další zdroje

představovaly prostředky z EIB, SFDI, fondu TEN-T; v ojedinělých případech i drobné příspěvky krajů, měst a obcí.

V rámci přípravy a realizace investičních akcí na železniční dopravní cestě byl v roce 2012 objem přijatých investičních dotací 9 502 mil. Kč.

### Přijaté investiční dotace

SFDI na výstavbu a modernizaci, nár. podíl, OPD, EIB	9 429 mil. Kč
fondy EU	63 mil. Kč
příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	10 mil. Kč

## C. Hospodaření SŽDC

Za účetní období 2012 byl dosažen kladný výsledek hospodaření 75 mil. Kč. Na výsledek hospodaření SŽDC za rok 2012 měly největší vliv následující položky:

	(údaje v mil. Kč)
Tržby za použití ŽDC	4 456
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu	8 783
Dotace na dopravní cestu nehrazená ze SFDI	550
Ostatní dotace	11
Oddlužení SŽDC dle usnesení vlády ČR č. 1553 z roku 2005	5 647
Nákup a prodej energie a distribučních služeb	363
Materiál, vlastní spotřeba energie a služby	-6 646
Osobní náklady	-8 266
Účetní odpisy	-4 249
Ostatní provozní výnosy a náklady	-359
<b>Provozní výsledek hospodaření</b>	<b>290</b>
Výnosové a nákladové úroky	-414
Kurzové rozdíly	250
Ostatní finanční výnosy a náklady	-10
<b>Finanční výsledek hospodaření</b>	<b>-174</b>
<b>Výsledek hospodaření před zdaněním</b>	<b>116</b>
Odložená daň	-41
<b>Výsledek hospodaření za účetní období po zdanění</b>	<b>75</b>

Tržby za použití železniční dopravní cesty jsou úhradou za využívání železniční dopravní cesty dopravci. Pro SŽDC je to významná výnosová položka představující příjem finančních prostředků. Úhrada za použití železniční dopravní cesty je jedním ze zdrojů SŽDC na pokrytí nákladů spojených s obsluhou dráhy a organizováním drážní dopravy.

Dotace od SFDI je nejvýznamnější výnosovou a zároveň příjmovou položkou SŽDC. SFDI poskytuje na základě smlouvy neinvestiční prostředky k financování oprav a údržby celostátních a regionálních drah v majetku státu, se kterými hospodaří SŽDC.

Dotace na dopravní cestu nehrazená ze SFDI je příspěvek z Ministerstva dopravy, který je poskytnut za účelem úhrady nákladů souvisejících s provozováním železniční dopravní cesty a zajištěním její provozuschopnosti ve veřejném zájmu, kdy nestačí příjmy z plateb za užívání železniční dopravní cesty hrazené železničními dopravci a nelze použít dotace ze SFDI.

Ostatní dotace tvoří zejména dotace ze státního rozpočtu na doprovodný sociální program, tj. poskytnutí prostředků na příspěvky zaměstnancům SŽDC při ukončení pracovního poměru v rámci řešení důsledků restrukturalizace, a dotace z EU (Operační program Doprava).

Položkou významně ovlivňující výnosy SŽDC je výnos z titulu prominutí závazků SŽDC (tzv. „oddlužení“) dle usnesení vlády ČR č. 1553 ze dne 30. 11. 2005. „Oddlužení“ se realizuje smluvně s Ministerstvem financí a představuje pro SŽDC pouze účetní výnosovou položku bez příjmu finančních prostředků, tj. bez nároku na další finanční prostředky státního rozpočtu.

Nákup a prodej energie a distribučních služeb – jedná se o náklady na nákup distribučních služeb a silové elektřiny (předávací místa kategorie NN a VN mimo elektrickou trakci pro zajištění interní spotřeby SŽDC a pro dodávky elektřiny externím zákazníkům,

připojeným k lokální distribuční soustavě železnice) a náklady na nákup distribučních služeb a silové elektřiny pro odběrná a předávací místa elektrické trakce. Zároveň jde o tržby z prodeje distribučních služeb a z prodeje silové elektřiny a tržby z prodeje distribučních služeb pro elektrickou trakci.

Nejvýznamnější nákladovou položku představují provozní náklady na spotřebu, tj. spotřeba materiálu, vlastní spotřeba energie a služby. Oblast služeb zahrnuje zejména náklady související se zajištěním provozuschopnosti železniční dopravní cesty vynaložené na externí opravy a udržování.

Osobní náklady zaměstnanců SŽDC zahrnují mzdové náklady, náklady na sociální zabezpečení a sociální náklady.

Významným provozním nákladem jsou účetní odpisy, jedná se o účetní promítnutí amortizace dlouhodobého majetku do nákladů.

V ostatních provozních výnosech a nákladech SŽDC jsou zahrnuty ostatní výnosové a nákladové položky, např. tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu snížené o zůstatkovou cenu, tržby za externí výkony a tržby za nájmy, aktivace, výnosy z vyzískaného materiálu, daně a poplatky, změna stavu rezerv a opravných položek, pojištění majetku a odpovědnosti, příspěvek na OOPP, členské příspěvky organizacím.

Nákladové úroky vyplývají zejména z bankovních úvěrů na investiční výstavbu převzatých po bývalé státní organizaci České dráhy. Jak je uvedeno v příloze účetní závěrky, hradí úroky bankovním ústavům za SŽDC Ministerstvo financí. Pouze u úvěru poskytnutého Českou spořitelnou, a.s., který je určený na racionalizační akce na železniční dopravní cestě, hradí SŽDC všechny náklady související s úvěrovou smlouvou, včetně úroků z vlastních zdrojů.

Kurzové rozdíly vyplývají z přepočtu závazků, úvěrů a úroků v cizí měně aktuálním kurzem k 31. 12. 2012. Vzhledem ke skutečnosti, že česká měna posílila vůči euru, ve kterém je většina úvěrů převzatých po bývalé státní organizaci České dráhy denominována, snížila se vyčíslená korunová hodnota těchto závazků a příslušný rozdíl byl, v souladu s platnými předpisy, zúčtován jako výnos.

Součástí výsledku hospodaření roku 2012 je daňový náklad z titulu změny stavu odloženého daňového závazku. Tituly, z nichž je odložená daň tvořena, jsou uvedeny v příloze účetní závěrky.

#### **D. Předpokládaná hospodářská a finanční situace v roce 2013**

Vizí SŽDC je dosáhnout vyrovnaného hospodaření v úzké spolupráci s příslušnými ministerstvy za předpokladu snížených nároků ze strany SŽDC na státní rozpočet. Cílem SŽDC je efektivní vynakládání prostředků a snaha zabezpečit infrastrukturu, na které bude možné

organizovat spolehlivou a bezpečnou osobní a nákladní železniční dopravu.

Hospodaření SŽDC v roce 2013 budou stejně jako v předcházejících letech významně ovlivňovat náklady na zajištění provozování železniční dopravní cesty a náklady na zajištění její provozuschopnosti, jakož i vládou odsouhlasená výše řešení závazků SŽDC vůči státu tzv. „oddlužení“, a výše odpisů majetku a dále vliv kurzových rozdílů z přepočtů úhrad a zůstatků úvěrů a úroků převzatých po bývalé státní organizaci České dráhy.

Hospodaření SŽDC je pravidelně vyhodnocováno a analyzováno s cílem udržení ekonomické a finanční stability.

#### **E. Řízení rizik**

Hlavním cílem systému řízení rizik SŽDC je dosáhnout maximálního omezení negativního vlivu rizik na výsledek hospodaření organizace.

SŽDC je státní organizací, která se při své činnosti řídí zákony a předpisy platnými pro státní sféru, které významným způsobem předurčují přístup k řízení rizik. Mezi možná rizika pro organizaci patří riziko úrokové, riziko likvidity a riziko provozní.

#### **Úrokové riziko**

Úrokové riziko vyplývá z pohybu tržních úrokových sazeb. Organizace je vystavena riziku změn úrokových sazeb zejména v oblasti úvěrů v závislosti na vývoji vyhlášených sazeb. Úrokové riziko se vztahuje

k negarantovanému úvěru od České spořitelny, a.s., na racionalizační akce, který SŽDC hradí z vlastních zdrojů. Toto riziko je řízeno a regulováno uzavřeným úrokovým swapem.

SŽDC účtuje o finančních nástrojích s pevnou úrokovou sazbou a změnách jejich reálné hodnoty prostřednictvím výkazu zisku a ztráty.

### **Riziko likvidity**

Likvidita je schopnost organizace dostát v každém okamžiku svým splatným závazkům. Riziko likvidity tedy znamená potenciální možnost, že organizace nebude schopna dostát svým finančním závazkům k termínům jejich splatnosti. Obezřetné řízení rizika likvidity předpokládá udržování dostatečné úrovně hotovosti a hotovostních

ekvivalentů a dostupnost financování z přiměřeného objemu úvěrových produktů určených k tomuto účelu.

Hlavním cílem řízení rizika likvidity je v prostředí SŽDC zajištění dostatečné výše disponibilních finančních zdrojů pro hrazení splatných závazků.

Klíčovým nástrojem řízení likvidity je hodnocení vývoje likvidity v průběhu fiskálního období ve vazbě na aktuální cash flow. Likvidita je dále řízena v návaznosti na příslušné dotační tituly pro předemtné fiskální období, včetně závislosti na cenové politice za užití železniční dopravní cesty.

### **Provozní riziko**

Pod tímto rizikem se obecně rozumí možnost vzniku ztráty v důsledku provozních nedostatků a chyb.

V úzkém pojetí lze za riziko považovat

riziko plynoucí z provozní činnosti firmy.

Hlavní pozornost v oblasti provozních rizik je věnována zajištění bezpečného provozu na železniční dopravní cestě. SŽDC toto riziko minimalizuje vytvořením systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a splněním podmínek odborné způsobilosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a dalších podmínek požadovaných právními předpisy, což dokládá osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy vydané Drážním úřadem.

# 6 735

Počet mostů



Dana Klimešová  
Železnice v krajině

---

# Personální a mzdová oblast, péče o zaměstnance

K 1. 1. 2012 měla SŽDC 17 687 zaměstnanců ve 22 organizačních jednotkách. Řídící, strategické a metodické činnosti zajišťuje Generální ředitelství SŽDC.

V průběhu roku 2012 došlo z důvodu optimalizace a racionalizace činností a zvýšení produktivity práce k několika významným změnám organizačního uspořádání SŽDC. Dne 31. 12. 2011 došlo ke zrušení 13 organizačních jednotek správ dopravní cesty (Olomouc, Ostrava, Brno, Zlín, Jihlava, Pardubice, Praha, Hradec Králové, Liberec, Ústí nad Labem, Karlovy Vary, Plzeň, České Budějovice) a tří organizačních jednotek stavebních správ (Plzeň, Praha, Olomouc).

K 1. 1. 2012 vzniklo 7 správ dopravní cesty (střední Čechy se sídlem v Praze, severozápadní Čechy se sídlem v Ústí nad Labem, jihozápadní Čechy se sídlem v Plzni, severovýchodní Čechy se sídlem v Hradci Králové, severní Morava se sídlem v Ostravě, střední Morava se sídlem v Olomouci a jižní Morava se sídlem v Brně) a dále ke vzniku 2 organizačních jednotek stavebních správ (západ se sídlem Praze a východ se sídlem v Olomouci). S účinností od 1. 4. 2012 došlo k regionálnímu sloučení 7 správ dopravní cesty (v daném regionu zabezpečovala zejména správu, kontrolu, dohled, opravy a údržbu železniční dopravní cesty) se 6 regionálními centry provozu (v daném regionu zabezpečovaly zejména obsluhu železniční dopravní cesty, řízení železničního provozu

a organizování drážní dopravy) do 7 oblastních ředitelství se sídly v Olomouci, Ostravě, Brně, Hradci Králové, Praze, Ústí nad Labem a v Plzni. Do jednotlivých oblastních ředitelství byly začleněny i ekonomické a personální činnosti, které do 31. 3. 2012 pro regionální centra provozu zajišťovala samostatná organizační jednotka Ekonomicko personální servis. Přínos vzniku oblastních ředitelství je především ve využití synergických efektů v podobě operativnějšího řízení a užší spolupráce na všech úrovních sloučených činností v daném regionu. S účinností od 1. 12. 2012 došlo vyčleněním ze stávající organizační struktury ke vzniku nové organizační jednotky Centrální dispečerské pracoviště Praha, které slouží pro dálkové řízení vlakové dopravy na tratích v Čechách. V důsledku těchto organizačních změn a další racionalizací a optimalizací na úrovni organizačních složek se od 31. 12. 2011 do konce roku 2012 snížil evidenční počet zaměstnanců o 434, tj. o 2,4 %. K 31. 12. 2012 bylo u SŽDC zaměstnáno 17 331 zaměstnanců.

V odměňování byl i v roce 2012 uplatněn jednotný mzdový systém, vyplývající z platné Podnikové kolektivní smlouvy SŽDC na období 2009–2013 ve znění platném pro rok 2012 (ve znění šesté změny s účinností od 1. 1. 2012). Na základě kolektivního vyjednávání byly v průběhu roku 2012 dohodnuty dvě změny podnikové kolektivní smlouvy – sedmá (s účinností od 1. 8. 2012) a osmá změna, která ustanovila

zejména nové podmínky odměňování pro rok 2013 a kompenzaci nerealizovaných kondičních pobytů v roce 2012 (dva účastníci výběrového řízení na poskytovatele kondičních pobytů podali námitku na ÚOHS a výběrové řízení muselo být zrušeno). V SŽDC k 31. 12. 2012 působilo 8 odborových organizací, jak multiprofesních, tak zastupujících pouze profesní skupiny zaměstnanců. Ve vzdělávání byla hlavním úkolem konsolidace technického školení zaměstnanců provozních profesí údržby a oprav dopravní cesty a zaměstnanců řízení provozu. Zároveň byla maximálně vytižena kapacita psychologického pracoviště, neboť vyšetření psychologické způsobilosti je podmínkou pro zařazení na většinu pracovních míst v segmentu řízení provozu a pro výkon profesí jednotek požární ochrany. Kontrolní činnost se zaměřila na zajištění výuky zaměstnanců a odbornou úroveň lektorské činnosti. Mimo uvedené byly realizovány semináře se zaměřením na novelizované nebo nové právní normy. Pokračovala a rozvíjela se také smluvní spolupráce s vybranými středními a vysokými školami.

Pracovně-lékařské služby byly zajištěny prostřednictvím smluvního zdravotnického zařízení a vyjma stanovených typů prohlídek byly zaměřeny i na dohlídku na pracovištích. Protože podniková kolektivní smlouva je platná na delší období, i v průběhu roku byly poskytovány zaměstnanecké výhody, například možnost získat

příspěvek zaměstnavatele na penzijní připojištění a životní pojištění.

Z fondu kulturních a sociálních potřeb se zaměstnancům podle zásad hospodaření a schváleného rozpočtu přispívalo na stravenky, kulturní a sportovní aktivity s účastí na mezinárodních akcích železničářských organizací, zaměstnanci mohli využít rekreaci s příspěvkem zaměstnavatele apod.

V oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců se činnost zaměřila především na odstranění závad zjištěných při prověrkách nebo běžnou činností. V roce 2012 došlo ke dvěma smrtelným pracovním úrazům. I proto byla značná pozornost věnována preventivním pohovorům se zaměstnanci se zaměřením na dodržování předpisů. V rámci prevence byla

rovněž na některých pracovištích přehodnocena rizika a kategorizace prací s následným postupem ve smyslu platných právních norem.



---

# Ochrana životního prostředí



**Radovan Kremlička**

Pozdní odpoledne na vlečce

---



Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškozování životního prostředí nebo se uvedené negativní jevy omezují či odstraňují.

SŽDC se týká řada povinností vyplývajících z právních předpisů spadajících především do resortu životního prostředí (odpady, voda, ovzduší, příroda a krajina), dále i do resortu zdravotnictví (hluk a vibrace) nebo zemědělství (oblast rostlinolékařské péče – vazba na chemické hubení plevelů).

Ochrana životního prostředí představuje nedílnou každodenní

součást provozuschopnosti, provozování a modernizace železniční dopravní cesty. SŽDC usiluje o minimalizaci negativních dopadů na životní prostředí, tedy i předcházení případným sankcím ukládaným kontrolními orgány.

K hlavním složkám životního prostředí, s přesahem do oblasti ochrany veřejného zdraví, řešeným u SŽDC patří:

### 1. Odpadové hospodářství

Úroveň odpadového hospodářství je jedním z nejdůležitějších signálů podniku vůči okolí a poskytuje první dojem ekologického standardu

organizace. Oblast odpadového hospodářství je řešena s důrazem na třídění odpadů podobným komunálním odpadům; ze schválených Plánů odpadového hospodářství vyplýval pro rok 2012 mj. úkol k zabezpečení nakládání se stavebními odpady.

Odpady, se kterými nakládá SŽDC, se člení na ostatní (O), které nemají nebezpečné vlastnosti z hlediska působení na jednotlivé složky životního prostředí, a nebezpečné (N), které vykazují jednu nebo více nebezpečných vlastností.

## Předané množství odpadu z produkce SŽDC v letech 2010–2012

Předání odpadů oprávněným firmám	(množství v tunách)		
	Rok 2010	Rok 2011	Rok 2012
O – ostatní odpady	28 620	31 098	29 920
N – nebezpečné odpady	1 442	2 532	1 680
<b>Celkem O + N odpady</b>	<b>30 062</b>	<b>33 630</b>	<b>31 600</b>

## 2. Ochrana přírody a krajiny

SŽDC v roce 2012 v rámci aktivit v oblasti údržby doprovodné zeleně zintenzívnila spolupráci s Lesy České republiky, s.p., jakožto majoritním správcem lesních pozemků ve vlastnictví státu. Na základě uzavřených dohod zástupci státního podniku Lesy České republiky, s.p., při sestavování plánů těžby na rok 2013 a roky následující plánují těžbu dřevní hmoty v případě situování lesních pozemků v ochranném pásmu dráhy se zohledněním požadavků na zajištění bezpečnosti a provozuschopnosti dráhy. Spoluprací s Lesy České republiky, s.p., se podařilo dojednat těžbu až 24 tisíc tun dřevní hmoty z lesních pozemků nacházejících se v ochranném pásmu dráhy, což představuje přibližně dvojnásobek roční těžby z pozemků spravovaných SŽDC.

## 3. Hluk a vibrace

Cílem SŽDC je optimalizace rozsahu realizovaných protihlukových opatření, která by měla odrážet požadavky právních předpisů a konkrétní územní dispozice jednotlivých modernizovaných úseků tratí.

V roce 2012 také pokračovalo hledání dalších technických řešení protihlukové ochrany, jednalo se zejména o tzv. nízké protihlukové clony, jejichž první zkušební úseky by mohly být realizovány již v období 2013–2014.

Jako poměrně problematický okruh se ukazuje snižování hluku působeného kolejovými brzdami na spádovištích seřaďovacích nádraží. Zde je dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. uplatňován poměrně přísný hygienický limit, který je v praxi nedosažitelný.

## 4. Prevence a řešení mimořádných událostí s vlivem na životní prostředí

Při této činnosti se SŽDC řídí platnou právní úpravou a přijímá preventivní opatření, která vedou ke snižování potenciálních rizik spojených s možným ohrožením životního prostředí. Na železniční síti SŽDC bylo v roce 2012 evidováno 35 havarijních událostí způsobených především únikem provozních kapalin z hnacích vozidel dopravců, které byly odstraněny převážně bez vlivu

na životní prostředí. V posledních letech stále častěji evidujeme havarijní úniky způsobené krádežemi pohonných hmot a drahých kovů z tlumivek a transformátorů. Tyto krádeže způsobují ohrožení železničního provozu, ale i životního prostředí, zejména půdy a podzemní vody.

Strategickým cílem SŽDC v dané oblasti pro rok 2013 i následující období zůstává minimalizace negativních dopadů z provozní činnosti SŽDC do životního prostředí.

# 158

Počet tunelů



František Tylšar  
Podzimní nálada

---

# Mezinárodní spolupráce

Dlouhodobým strategickým cílem je, aby se česká železniční síť stala nedílnou součástí hlavních evropských tras. Je třeba nabídnout všem dopravcům kvalitní, spolehlivou, rychlou a bezpečnou cestu, která samozřejmě musí splňovat interoperabilní parametry. Naplnit tuto strategii však nelze bez efektivní zahraniční spolupráce ve všech technických oblastech a na všech úrovních. Ministerstvo dopravy pověřilo SŽDC jednat ve Výboru Evropské komise pro interoperabilitu a bezpečnost, kde jsou projednávány a schvalovány veškeré technické specifikace pro interoperabilitu. SŽDC si uvědomuje význam mezinárodních aktivit a i v roce 2012 jim věnovala patřičnou pozornost.

## Mezinárodní železniční unie

SŽDC je členem Mezinárodní železniční unie (dále „UIC“) a i v roce 2012 experti aktivně spolupracovali v jejích stálých pracovních skupinách a zapojili se i do řešení jednotlivých konkrétních projektů. Dále se rozvíjely aktivity odborníků v největším fóru UIC Železniční systémy, zejména v pracovních skupinách pro železniční svršek a spodek, umělé stavby, energetické systémy a elektrickou trakci. SŽDC spolupracuje také na několika projektech v oblasti životního prostředí v rámci platformy UIC Životní prostředí. Nově se SŽDC zapojila i do platformy UIC Bezpečnost, která se v současné době dostává, s ohledem na rostoucí terorismus a zvyšující se kriminalitu, stále více do popředí pozornosti všech železničních společností.

SŽDC participuje jak na řešení probíhajících projektů UIC, tak nových projektů, týkajících se tratí a umělých staveb a energetického managementu.

## Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností

SŽDC je členem Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností (dále „CER“) od počátku své existence. Tato organizace sdružuje více než 70 železničních podniků, jak dopravců, tak manažerů infrastruktury z Evropy a ostatních zemí. Její členové, nejen státní organizace, ale také privátní firmy, reprezentují 1,2 milionu pracovních míst, většinu výkonů v nákladní (85 %) i osobní (90 %) dopravě. Organizace CER je stále považována za nevlivnější sdružení železničních společností v Bruselu. V roce 2012 se viceprezidentem této významné organizace stal generální ředitel SŽDC Ing. Jiří Kolář, Ph.D.

Odborníci SŽDC jsou členy mnoha pracovních skupin: infrastruktura, koridory, personální záležitosti a zabezpečení a řízení železniční dopravy. Posledně jmenovaná skupina se zabývá tvorbou základních materiálů nově zaváděného jednotného systému pro zabezpečení a řízení železniční dopravy – ERTMS/ETCS. V současné době je největším objemem práce skupiny aktualizace příslušných TSI (technických specifikací pro interoperabilitu) pro zabezpečení a řízení železniční dopravy, které se stávají základními evropskými technickými předpisy.

Přijímané TSI mají přímý legislativní a ekonomický dopad na Českou republiku, účastí v této skupině může SŽDC přímo ovlivňovat tvorbu této závazné evropské železniční legislativy.

## Sdružení evropských manažerů infrastruktury RailNetEurope

SŽDC je členem Sdružení evropských manažerů infrastruktury RailNetEurope (dále „RNE“), která sdružuje evropské manažery infrastruktury, provozovatele drah a přidělece kapacity. Členskou základnu tvoří v současné době 37 společností z 26 zemí Evropy, které provozují 230 000 km železničních tratí. Hlavní tratě pro tranzitní dopravu jsou rozděleny do 11 koridorů RNE, na kterých se vytvářejí podmínky pro co nejjednodušší vztahy mezi manažery infrastruktury a dopravci. Z těchto 11 koridorů RNE procházejí dva územím České republiky. Koridorovým manažerem jednoho z nich je zástupce SŽDC. V rámci sdružení RNE pracuje několik stálých pracovních skupin, například pracovní skupina pro jízdní řády (Timetable), která koordinuje jejich sestavu, pracovní skupina Prohlášení o dráze (Network Statement), která vytvořila a nadále udržuje jednotnou strukturu prohlášení o dráze, platnou pro všechny členy. V pracovní skupině Právní záležitosti (Legal Matters) se projednávají mimo jiné i stanoviska manažerů infrastruktury k připravovaným právním předpisům EU. Nanejvýš aktuální je v současné době také probíhající implementace TAF/TAP TSI a podpora implementace

nákladních koridorů podle nařízení č. 913/2010/EU.

**Mezi produkty, vytvořené nebo provozované RNE, které mají usnadnit komunikaci s dopravci, patří:**

- RNE PCS, který slouží pro koordinaci mezistátních jízdních řádů,
- RNE TIS sloužící pro sledování a vyhodnocení jízdy vlaku a
- RNE CIS určený pro orientační kalkulaci poplatků za užití dopravní cesty v Evropě.

### Institut pro standardy v oblasti telekomunikací

SŽDC je členem neziskové organizace Institut pro standardy v oblasti telekomunikací (dále „ETSI“), která se zabývá telekomunikačními standardy v Evropě s celosvětovým dopadem. Díky členství má přístup k veškerým publikovaným standardům a specifikacím v této oblasti.

### Organizace pro spolupráci železnic

Česká republika je v mezivládní Organizaci pro spolupráci železnic (dále „OSŽD“) zastupována Ministerstvem dopravy a ČD. Odborníci SŽDC spolupracují v komisi V „Infrastruktura a kolejová vozidla“, zejména v pracovních skupinách týkajících se železničního spodku, svršku a diagnostiky.

### Železniční nákladní koridory SŽDC pokračovala v roce 2012 v implementaci nařízení č. 913/2010/EU, jímž je zřizováno devět železničních nákladních koridorů. Přes Českou republiku jsou vedeny tři:

- Koridor Balt-Jadran – č. 5: z Gdyně do Koperu a italských přístavů,
- Koridor Orient – č. 7: z Prahy do Konstanty a do Atén,
- Česko-slovenský koridor – č. 9 z Prahy do Čierné nad Tisou na slovensko-ukrajinské hranici.

Spolupráce byla zintenzivněna na koridorech č. 7 a 9, které mají být zprovozněny do 10. listopadu 2013. V rámci Koridoru Orient se uskutečnilo několik jednání správní rady a šesti pracovních skupin, byl vypracován harmonogram aktivit, zahájeny práce na prováděcím plánu a studii dopravního trhu. Byly zřízeny poradní skupiny pro provozovatele a vlastníky terminálů a pro železniční podniky. Došlo k dosažení dohody o zřízení sekretariátu koridoru č. 7 v Budapešti, včetně rozpočtu.

Obdobně byla pro Česko-slovenský koridor ustanovena správní rada a šest pracovních skupin. Bylo dohodnuto, že v rámci úspor nákladů nebude pro tento koridor zřizován nový subjekt s vlastní právní formou ani společná kancelář koridoru. Vedení koridoru bude založeno

na úzké spolupráci obou organizací a rovnocenném, případně střídavém, principu vedení. Byl vypracován harmonogram aktivit a zahájeny práce na prováděcím plánu a studii dopravního trhu.

Pro koridor Balt-Jadran, jenž má být zprovozněn k 10. listopadu 2015, byly zahájeny práce na přípravě organizační struktury, pracovních a poradních skupin, harmonogramu a společném rozpočtu.

### Normotvorná činnost v mezinárodní oblasti

Odborníci SŽDC spolupracují i nadále v oblasti norem s CEN a CENELEC.

# Další vývoj



**Michal Vlček**  
Noční Kladno

---

SŽDC plní funkci vlastníka a provozovatele dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu. Při vykonávání této funkce usiluje o to, aby všichni dopravci měli zajištěny nediskriminační podmínky pro přístup na bezpečnou, dostatečně kapacitní, technicky a technologicky vyspělou železniční dopravní cestu. Organizuje železniční provoz zejména s ohledem na jeho plynulost a bezpečnost. Dbá na maximální efektivitu při hospodaření se svěřeným majetkem.

V oblasti působení SŽDC hraje nezastupitelnou roli strategické plánování, ze kterého vychází priority pro další rozvoj. Hlavními partnery, se zásadním vlivem na určení priorit rozvoje železniční dopravní cesty, zůstávají i nadále kraje a Ministerstvo dopravy. S ohledem na externí požadavky vyjádřené probíhající revizí politiky TEN-T a snahu promítnout v co největší míře požadavky státu a krajů do strategických dokumentů SŽDC, probíhá i s ohledem na přípravu nového rozpočtového období EU, komplexní revize všech strategických dokumentů. Cílem je formulovat Vizi 2020, 2030 a 2050.

Nadále probíhá transformační proces v oblasti uspořádání železnice. Pro vytvoření a garanci nediskriminačního přístupu k dopravní cestě probíhá příprava komplexního řešení majetkového vypořádání pozemků v železničních stanicích. Dokončení transformačního procesu je nutné pro stabilitu a rozvoj celého železničního sektoru.

Dlouhodobým cílem je vytvořit nezbytné předpoklady pro posílení tržní pozice železniční dopravy v národním i mezinárodním měřítku postupným naplňováním standardů interoperability. V rámci svých mezinárodních aktivit předpokládá SŽDC aktivní podporu nové struktury sítě TEN-T a zapojení do procesu celkové revize všech TSI v rámci nového přístupu EU. Pozornost bude věnována i jednání o rozšíření interoperability na tratě mimo TEN-T, které však bude muset být vedeno s důkladnou rozvahou. Uvedené skutečnosti vytváří podmínky pro využití prostředků z fondů EU pro modernizaci železniční infrastruktury.

Bude také nutné se zaměřit, v rámci technického a technologického rozvoje sítě, na aplikaci základních výkonnostních parametrů TSI infrastruktura na hlavní síti TEN-T. Pozornost bude věnována aplikaci standardů TSI Energie a naplňování Evropského implementačního plánu pro subsystém řízení a zabezpečení.

Zásadním úkolem v oblasti modernizace dráhy pro nejbližší období je zajistit dočerpání prostředků z fondů EU alokovaných prostřednictvím Operačního fondu Doprava. V úzké součinnosti s Ministerstvem dopravy budou připravovány a realizovány projekty zaměřené na modernizaci železniční infrastruktury kofinancované z evropských zdrojů v rámci plánovacího rozpočtového období do roku 2015. Jednoznačnou prioritou při tom bude dokončení modernizace železničních koridorů a tratí, které

jsou součástí evropské železniční sítě. Pro dočerpání evropských zdrojů na konci rozpočtového období byly za účasti Ministerstva dopravy vybrány malé projekty, např. se jedná o modernizace železničních přejezdů.

Kromě těchto projektů bude probíhat i intenzivní příprava pro další plánovací období 2014–2020 s cílem zajistit požadované stupně přípravy vhodných projektů pro kofinancování z evropských zdrojů. Zároveň bude pokračovat studijní prověřování projektu Rychlá spojení, jejichž výstavba je prioritou delšího časového horizontu. První stavby mohou být kofinancovatelné již v příštím rozpočtovém období a jsou vhodnými kandidáty na kofinancování z nově zřízeného fondu CEF (Connecting Europe Facility).

Modernizace železniční infrastruktury zahrnuje i technologické stavby vyplývající z kontextu evropských standardů. Jedná se především o realizaci dalších staveb pro implementaci GSM-R a ETCS podle novely Národního implementačního plánu ERTMS.

Modernizace železniční infrastruktury na hlavní síti TEN-T bude i nadále pokračovat v souladu s TSI. Pozornost bude věnována také aplikaci standardů TSI Energie a naplňování Evropského implementačního plánu pro subsystém řízení a zabezpečení.

Naplňování uvedených standardů je cílem nově vytvářených prioritních směrů pro nákladní dopravu – tzv. nákladních koridorů, zřízených

podle Nařízení Evropského Parlamentu a Rady č. 913/2010 EU. V této souvislosti se SŽDC zaměří na vybudování struktur a uvedení těchto koridorů do provozu v souladu s uvedeným nařízením.

V rámci svých dalších mezinárodních aktivit předpokládá SŽDC aktivní podporu nové struktury sítě TEN-T a zapojení do procesu celkové revize všech TSI v rámci nového přístupu EU a rozšíření jejich působnosti na celou železniční síť, které je požadováno

směrnicemi EU, ale musí být vedeno s důkladnou rozvahou. Uvedené skutečnosti vytváří podmínky pro využití prostředků z fondů EU pro modernizaci železniční infrastruktury.

K tomu, aby bylo možno dosáhnout výše uvedených cílů, je nutné mít k dispozici odpovídající organizační strukturu podniku, naplněnou odborně zdatnými zaměstnanci. S tímto cílem proběhla v minulosti řada organizačních změn, které budou pokračovat i v roce 2013. S ohledem

na stávající hospodářskou situaci je nezbytné se zaměřit na optimalizaci řídicích procesů, na zvyšování jejich efektivity s perspektivou dlouhodobé stabilizace a na zlepšování kontrolních mechanismů zaměřených na čerpání přidělených finančních prostředků.

Uvedené postupné kroky směřují k naplnění hlavního strategického cíle – vytvoření kvalitní a z obchodního hlediska atraktivní české železnice.



# 150 945

Celková délka mostů (m)



Marek Binko  
Český Brod

---

# Zpráva nezávislého auditora pro zřizovatele Správy železniční dopravní cesty, státní organizace



**KPMG Česká republika Audit, s.r.o.**  
Pobřežní 648/1a  
186 00 Praha 8  
Česká republika

Telephone +420 222 123 111  
Fax +420 222 123 100  
Internet www.kpmg.cz

## Zpráva nezávislého auditora pro zřizovatele Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

### Účetní závěrka

Na základě provedeného auditu jsme dne 6. června 2013 vydali k účetní závěrce, která je součástí této výroční zprávy, zprávu následujícího znění:

„Provedli jsme audit příložené účetní závěrky Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, tj. rozvahy k 31. prosinci 2012, výkazu zisku a ztráty za rok 2012 a přílohy této účetní závěrky, včetně popisu použitých významných účetních metod a ostatních doplňujících údajů. Údaje o Správě železniční dopravní cesty, státní organizace jsou uvedeny v bodě 1 přílohy této účetní závěrky.

### *Odpovědnost statutárního orgánu účetní jednotky za účetní závěrku*

Statutární orgán Správy železniční dopravní cesty, státní organizace je odpovědný za sestavení účetní závěrky, která podává věrný a poctivý obraz v souladu s českými účetními předpisy, a za takový vnitřní kontrolní systém, který považuje za nezbytný pro sestavení účetní závěrky tak, aby neobsahovala významné nesprávnosti způsobené podvodem nebo chybou.

### *Odpovědnost auditora*

Naši odpovědnost je vyjádřit na základě provedeného auditu výrok k této účetní závěrce. Audit jsme provedli v souladu se zákonem o auditorech, Mezinárodními auditorskými standardy a souvisejícími aplikačními doložkami Komory auditorů České republiky. V souladu s těmito předpisy jsme povinni dodržovat etické požadavky a naplánovat a provést audit tak, abychom získali přiměřenou jistotu, že účetní závěrka neobsahuje významné nesprávnosti.

Audit zahrnuje provedení auditorských postupů, jejichž cílem je získat důkazní informace o částkách a skutečnostech uvedených v účetní závěrce. Výběr auditorských postupů závisí na úsudku auditora, včetně vyhodnocení rizik, že účetní závěrka obsahuje významné nesprávnosti způsobené podvodem nebo chybou. Při vyhodnocování těchto rizik auditor posoudí vnitřní kontrolní systém, který je relevantní pro sestavení účetní závěrky podávající věrný a poctivý obraz. Cílem tohoto posouzení je navrhnout vhodné auditorské postupy, nikoli vyjádřit se k účinnosti vnitřního kontrolního systému účetní jednotky. Audit též zahrnuje posouzení vhodnosti použitých účetních metod, přiměřenosti účetních odhadů provedených vedením i posouzení celkové prezentace účetní závěrky.

Jsme přesvědčeni, že získané důkazní informace poskytují dostatečný a vhodný základ pro vyjádření našeho výroku.

### *Výrok auditora*

Podle našeho názoru účetní závěrka podává věrný a poctivý obraz aktiv a pasiv Správy železniční dopravní cesty, státní organizace k 31. prosinci 2012 a nákladů, výnosů a výsledku jejího hospodaření za rok 2012 v souladu s českými účetními předpisy.



### *Zdůraznění skutečnosti*

Aniž bychom vyjadřovali výrok s výhradou, upozorňujeme na následující skutečnosti uvedené v příloze účetní závěrky.

Jak je uvedeno v bodě 7.2 přílohy účetní závěrky, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace poskytuje železniční dopravní cestu dopravcům k užívání ve veřejném zájmu za úředně stanovenou cenu v souladu se zákonem č. 526/1990 Sb., o cenách. Příjmy z úhrady za používání železniční dopravní cesty nepostačují na pokrytí nákladů na její provoz, údržbu a další rozvoj. Financování činnosti Správy železniční dopravní cesty, státní organizace je tudíž závislé na dotacích od státu, případně dalších subjektů. Účetní závěrka byla sestavena za předpokladu, že účetní jednotka bude schopna nepřetržitě pokračovat ve své činnosti, a neobsahuje tedy úpravy ocenění a klasifikace aktiv a pasiv, které by byly nezbytné v případě, že by schopna pokračovat ve své činnosti nebyla.

Jak je uvedeno v bodě 7.1 přílohy účetní závěrky, sestavení zahajovací rozvahy k 1. lednu 2003 vyžadovalo, aby vedení Správy železniční dopravní cesty, státní organizace aplikovalo na základě zákona o transformaci všeobecně stanovené principy dělení na jednotlivé položky majetku a závazků Českých drah, státní organizace, případně provedlo některé odhady nebo použilo určité předpoklady pro dělení tohoto majetku a závazků. Při provedení této aplikace zákona o transformaci a stanovení odhadů a předpokladů vedení vynaložilo nejlepší úsilí s cílem zajistit správné a právně konzistentní dělení majetku a závazků. Přes toto úsilí mohou v určitých oblastech existovat alternativní výklady ustanovení zákona o transformaci a nelze vyloučit, že v budoucnosti mohou být některé z těchto alternativních výkladů zjištěny jako vhodnější. Alternativní výklad se týká zejména položek dlouhodobého hmotného majetku a zdrojů jeho financování.

Jak je uvedeno v bodě 7.1 přílohy účetní závěrky, v souladu se zákonem č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, přešla většina závazků Českých drah, státní organizace k 1. lednu 2003 na Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci. Jak je dále uvedeno v bodech 3.16 a 4.11.2 přílohy účetní závěrky, jsou převzaté dlouhodobé závazky vůči bankám hrazeny dle splátkových kalendářů Ministerstvem financí a jsou přeúčtovány na dlouhodobé závazky vůči státu a jsou předmětem oddlužení. Jak je dále uvedeno v bodech 3.16 a 4.11.2 přílohy účetní závěrky v roce 2004 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace emitovala dluhopisy (ISIN CZ0003501397) v celkové hodnotě 7 mld. Kč. Emitované dluhopisy byly držitelům v celkové hodnotě ve lhůtě splatnosti, tj. v březnu 2011, proplaceny Ministerstvem financí. Závazek z emitovaných dluhopisů byl po proplacení přeúčtován na dlouhodobé závazky vůči státu.

Čisté peněžní příjmy z činnosti Správy železniční dopravní cesty, státní organizace nepostačují na úhradu těchto dlouhodobých závazků, a proto je řešení jejich úhrady předmětem usnesení Vlády České republiky ze dne 30. listopadu 2005 č. 1553, kterým vláda stanovila postup promíjení závazků Správy železniční dopravní cesty, státní organizace až do doby jejich umoření. V roce 2012 došlo k prominutí závazků ve výši 5,65 mld. Kč (5,88 mld. Kč v roce 2011) a tato částka byla zaúčtována jako součást ostatních provozních výnosů. Na základě zákona č. 77/2002 Sb., o drahách, ručí za závazky Správy železniční dopravní cesty, státní organizace Česká republika.

Jak je uvedeno v bodě 7.4 přílohy účetní závěrky, životnost a ekonomický přínos významné části existujícího dlouhodobého majetku tvořícího železniční dopravní cestu závisí na dostupnosti finančních prostředků a budoucích rozhodnutích o jeho obnově, modernizaci, racionalizaci, využití a nastavení cen. Z důvodu existujících nejistot v uvedených oblastech



nelze konečnou životnost a ekonomický přínos existujícího dlouhodobého majetku určit, a proto nebyly v účetní závěrce z tohoto titulu provedeny žádné úpravy ocenění.

Jak je uvedeno v bodě 4.2.1 přílohy účetní závěrky, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace eviduje v pozici Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek ve výstavbě ve výši 3,4 mld. Kč. V této položce je evidován také nedokončený dlouhodobý hmotný majetek, který je pořizován z dotací, a to ve výši 3,06 mld. Kč. Po přijetí dotací a provedení úhrad dodavatelům v následujícím účetním období bude pořizovací cena nedokončeného majetku snížena o dotace a tento majetek bude dále evidován na podrozvahových účtech. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace o nároku na dotace k nedokončenému hmotnému majetku k datu účetní závěrky neúčtovala, protože nezpochybnitelný nárok na dotaci vzniká až jejím použitím, do této doby prostředky stále náleží poskytovateli. Celková pořizovací cena dlouhodobého hmotného majetku evidovaná na podrozvahových účtech k 31. prosinci 2012 činí 149,71 mld. Kč.

Jak je uvedeno v bodě 4.2.7 přílohy účetní závěrky významnou částí Dlouhodobého hmotného majetku je bezúplatně pořízený majetek, který je odepisován dle odpisového plánu účetní jednotky. Tento majetek byl souvztažně proúčtován na pozici Kapitálové fondy. Reprodukční pořizovací cena bezúplatně pořízeného majetku je odvozena od smluvního ujednání. V účetní závěrce organizace je tento dlouhodobý hmotný majetek vykázán v souladu s cenou uvedenou ve smluvním ujednání.”

#### Výroční zpráva


Provedli jsme ověření souladu výroční zprávy s výše uvedenou účetní závěrkou. Za správnost výroční zprávy je odpovědný statutární orgán. Naší odpovědností je vydat na základě provedeného ověření výrok o souladu výroční zprávy s účetní závěrkou.

Ověření jsme provedli v souladu se zákonem o auditorech, Mezinárodními auditorskými standardy a souvisejícími aplikačními doložkami Komory auditorů České republiky. Tyto standardy požadují, abychom ověření naplánovali a provedli tak, abychom získali přiměřenou jistotu, že informace obsažené ve výroční zprávě, které popisují skutečnosti, jež jsou též předmětem zobrazení v účetní závěrce, jsou ve všech významných ohledech v souladu s příslušnou účetní závěrkou. Jsme přesvědčeni, že provedené ověření poskytuje přiměřený podklad pro vyjádření našeho výroku.

Podle našeho názoru jsou informace uvedené ve výroční zprávě ve všech významných ohledech v souladu s výše uvedenou účetní závěrkou.

V Praze, dne 6. června 2013

  
KPMG Česká republika Audit, s.r.o.  
Oprávnění číslo 71

  
Ing. Pavel Závitkovský  
Partner  
Oprávnění číslo 69

# Účetní závěrka

## Rozvaha v plném rozsahu k 31. prosinci 2012 (v tisících Kč)

Označ.	AKTIVA	řád.	2012			2011
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
a	b	c	1	2	3	4
	<b>AKTIVA CELKEM (ř. 02+03+31+63)</b>	<b>001</b>	<b>178 033 596</b>	<b>-97 170 695</b>	<b>80 862 901</b>	<b>86 370 778</b>
<b>A.</b>	<b>Pohledávky za upsaný základní kapitál</b>	<b>002</b>				
<b>B.</b>	<b>Dlouhodobý majetek (ř. 04+13+23)</b>	<b>003</b>	<b>173 757 526</b>	<b>-96 552 091</b>	<b>77 205 435</b>	<b>81 760 461</b>
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek (ř. 05 až 12)	004	413 853	-262 391	151 462	119 039
B.I.1.	Zřizovací výdaje	005				
2.	Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje	006				
3.	Software	007	353 339	-260 042	93 297	98 600
4.	Ocenitelná práva	008				
5.	Goodwill	009				
6.	Jiný dlouhodobý nehmotný majetek	010	3 853	-2 349	1 504	1 569
7.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	011	56 649		56 649	18 865
8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	012	12		12	5
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek (ř. 14 až 22)	013	173 343 673	-96 289 700	77 053 973	81 641 422
B.II.1.	Pozemky	014	6 557 978	-19 929	6 538 049	6 524 212
2.	Stavby	015	134 700 341	-79 958 040	54 742 301	57 544 913
3.	Samostatné movité věci a soubory movitých věcí	016	20 239 531	-13 819 841	6 419 690	7 249 629
4.	Pěstitelské celky trvalých porostů	017				
5.	Dospělá zvířata a jejich skupiny	018				
6.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	019	496		496	516
7.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	020	3 402 817	-66 375	3 336 442	3 757 098
8.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	021	83 276		83 276	70 698
9.	Oceňovací rozdíl k nabytému majetku	022	8 359 234	-2 425 515	5 933 719	6 494 356
B.III.	Dlouhodobý finanční majetek (ř. 24 až 30)	023				
B.III.1.	Podíly - ovládaná osoba	024				
2.	Podíly v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	025				
3.	Ostatní dlouhodobé cenné papíry a podíly	026				
4.	Půjčky a úvěry - ovládaná nebo ovládající osoba, podstatný vliv	027				
5.	Jiný dlouhodobý finanční majetek	028				
6.	Požizovaný dlouhodobý finanční majetek	029				
7.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý finanční majetek	030				
<b>C.</b>	<b>Oběžná aktiva (ř. 32+39+48+58)</b>	<b>031</b>	<b>4 257 399</b>	<b>-618 604</b>	<b>3 638 795</b>	<b>4 590 868</b>
C.I.	Zásoby (ř. 33 až 38)	032	386 978	-5 094	381 884	334 937
C.I.1.	Materiál	033	386 679	-5 094	381 585	334 173
2.	Nedokončená výroba a polotovary	034	236		236	744
3.	Výrobky	035				
4.	Mladá a ostatní zvířata a jejich skupiny	036				
5.	Zboží	037	10		10	12
6.	Poskytnuté zálohy na zásoby	038	53		53	8
C.II.	Dlouhodobé pohledávky (ř. 40 až 47)	039	3 257		3 257	8 986

Označ.	AKTIVA	řád.	2012			2011
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
a	b	c	1	2	3	4
C.II.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	040	2 366		2 366	7 770
2.	Pohledávky - ovládaná nebo ovládající osoba	041				
3.	Pohledávky - podstatný vliv	042				
4.	Pohledávky za společníky, členy družstva a za účastníky sdružení	043				
5.	Dlouhodobé poskytnuté zálohy	044	891		891	1 216
6.	Dohadné účty aktivní	045				
7.	Jiné pohledávky	046				
8.	Odložená daňová pohledávka	047				
C.III.	Krátkodobé pohledávky (ř. 49 až 57)	048	2 822 279	-613 510	2 208 769	3 040 698
C.III.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	049	2 092 300	-515 448	1 576 852	1 556 910
2.	Pohledávky - ovládaná nebo ovládající osoba	050				
3.	Pohledávky - podstatný vliv	051				
4.	Pohledávky za společníky, členy družstva a za účastníky sdružení	052				
5.	Sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	053				
6.	Stát - daňové pohledávky	054	80 269		80 269	1 029 852
7.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	055	140 541		140 541	137 296
8.	Dohadné účty aktivní	056	347 799		347 799	276 655
9.	Jiné pohledávky	057	161 370	-98 062	63 308	39 985
C.IV.	Krátkodobý finanční majetek (ř. 59 až 62)	058	1 044 885		1 044 885	1 206 247
C.IV.1.	Peníze	059	1 863		1 863	3 080
2.	Účty v bankách	060	1 043 022		1 043 022	1 203 167
3.	Krátkodobé cenné papíry a podíly	061				
4.	Požizovaný krátkodobý finanční majetek	062				
<b>D.I.</b>	<b>Časové rozlišení (ř. 64+65+66)</b>	<b>063</b>	<b>18 671</b>		<b>18 671</b>	<b>19 449</b>
D.I.1.	Náklady příštích období	064	17 668		17 668	18 675
2.	Komplexní náklady příštích období	065				
3.	Příjmy příštích období	066	1 003		1 003	774

Označ.	PASIVA	řád	2012	2011
a	b	c	5	6
	<b>PASIVA CELKEM (ř. 68+87+120)</b>	<b>067</b>	<b>80 862 901</b>	<b>86 370 778</b>
<b>A.</b>	<b>Vlastní kapitál (ř. 69+73+80+83+86)</b>	<b>068</b>	<b>58 954 883</b>	<b>58 950 079</b>
A.I.	Základní kapitál (ř. 70+71+72)	069	52 728 589	52 777 172
A.I.1.	Základní kapitál	070	52 728 589	52 777 172
2.	Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly (-)	071		
3.	Změny základního kapitálu	072		
A.II.	Kapitálové fondy (ř. 74 až 79)	073	966 562	943 632
A.II.1.	Emisní ážio	074		
2.	Ostatní kapitálové fondy	075	966 562	943 632
3.	Oceňovací rozdíly z přecenění majetku a závazků	076		
4.	Oceňovací rozdíly z přecenění při přeměnách společností	077		
5.	Rozdíl z přeměn společností	078		
6.	Rozdíly z ocenění při přeměnách společností	079		
A.III.	Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku (ř. 81+82)	080	1 050 461	938 102
A.III.1.	Zákonný rezervní fond/Nedělitelný fond	081	996 450	913 087
2.	Statutární a ostatní fondy	082	54 011	25 015
A.IV.	Výsledek hospodaření minulých let (ř. 84+85)	083	4 133 812	3 457 548
A.IV.1.	Nerozdělený zisk minulých let	084	4 133 812	3 457 548
2.	Neuhrazená ztráta minulých let	085		
<b>A.V.</b>	<b>Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)</b>	<b>086</b>	<b>75 459</b>	<b>833 625</b>
<b>B.</b>	<b>Cizí zdroje (ř. 88+93+104+116)</b>	<b>087</b>	<b>21 774 974</b>	<b>27 308 578</b>
B.I.	Rezervy (ř. 89 až 92)	088	2 727 055	1 166 233
B.I.1.	Rezervy podle zvláštních právních předpisů	089		
2.	Rezerva na důchody a podobné závazky	090		
3.	Rezerva na daň z příjmů	091		
4.	Ostatní rezervy	092	2 727 055	1 166 233
B.II.	Dlouhodobé závazky (ř. 94 až 103)	093	5 441 780	9 760 274
B.II.1.	Závazky z obchodních vztahů	094	542 008	1 377 410
2.	Závazky - ovládaná nebo ovládající osoba	095		
3.	Závazky - podstatný vliv	096		
4.	Závazky ke společníkům, členům družstva a k účastníkům sdružení	097		
5.	Dlouhodobé přijaté zálohy	098		
6.	Vydané dluhopisy	099		
7.	Dlouhodobé směnky k úhradě	100		
8.	Dohadné účty pasivní	101		
9.	Jiné závazky	102	1 410 638	4 934 328
10.	Odložený daňový závazek	103	3 489 134	3 448 536

Označ.	PASIVA	řád	2012	2011
a	b	c	5	6
B.III.	Krátkodobé závazky (ř. 105 až 115)	104	5 001 034	5 320 765
B.III.1.	Závazky z obchodních vztahů	105	3 159 630	3 328 269
2.	Závazky - ovládaná nebo ovládající osoba	106		
3.	Závazky - podstatný vliv	107		
4.	Závazky ke společníkům, členům družstva a k účastníkům sdružení	108		
5.	Závazky k zaměstnancům	109	465 378	460 752
6.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	110	244 705	237 568
7.	Stát - daňové závazky a dotace	111	610 121	765 159
8.	Krátkodobé přijaté zálohy	112	117 912	119 821
9.	Vydané dluhopisy	113		
10.	Dohadné účty pasivní	114	370 307	352 351
11.	Jiné závazky	115	32 981	56 845
B.IV.	Bankovní úvěry a výpomoci (ř. 117+118+119)	116	8 605 105	11 061 306
B.IV.1.	Bankovní úvěry dlouhodobé	117	7 944 763	10 134 019
2.	Krátkodobé bankovní úvěry	118	660 342	927 287
3.	Krátkodobé finanční výpomoci	119		
<b>C.I.</b>	<b>Časové rozlišení (ř. 121+122)</b>	<b>120</b>	<b>133 044</b>	<b>112 121</b>
C.I.1.	Výdaje příštích období	121	49 548	25 783
2.	Výnosy příštích období	122	83 496	86 338



## Výkaz zisku a ztráty, druhové členění, za rok končící 31. prosincem 2012 (v tisících Kč)

Označ.	TEXT	řád	2012	2011
a	b	c	1	2
I.	Tržby za prodej zboží	01	2	2
A.	Náklady vynaložené na prodané zboží	02	2	1
<b>+</b>	<b>Obchodní marže (ř. 01-02)</b>	<b>03</b>		<b>1</b>
II.	Výkony (ř. 05+06+07)	04	7 172 416	7 082 824
II.1.	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	05	6 912 101	6 823 623
II.2.	Změna stavu zásob vlastní činnosti	06	-509	-71
II.3.	Aktivace	07	260 824	259 272
B.	Výkonová spotřeba (ř. 09+10)	08	7 960 203	11 185 426
B.1.	Spotřeba materiálu a energie	09	2 749 703	2 645 711
B.2.	Služby	10	5 210 500	8 539 715
<b>+</b>	<b>Přidaná hodnota (ř. 03+04-08)</b>	<b>11</b>	<b>-787 787</b>	<b>-4 102 601</b>
C.	Osobní náklady (ř. 13 až 16)	12	8 265 671	5 448 251
C.1.	Mzdové náklady	13	5 853 336	3 877 563
C.2.	Odměny členům orgánů společnosti a družstva	14	1 752	1 218
C.3.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	15	1 952 471	1 286 312
C.4.	Sociální náklady	16	458 112	283 158
D.	Daně a poplatky	17	39 633	34 934
E.	Odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	18	4 248 632	4 378 962
III.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu (ř. 20+21)	19	259 565	291 746
III.1.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku	20	37 381	70 728
III.2.	Tržby z prodeje materiálu	21	222 184	221 018
F.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku a materiálu (ř. 23+24)	22	234 491	231 331
F.1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	23	12 891	12 366
F.2.	Prodaný materiál	24	221 600	218 965
G.	Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti a komplexních nákladů příštích období	25	1 593 819	679
IV.	Ostatní provozní výnosy	26	15 371 629	16 108 028
H.	Ostatní provozní náklady	27	171 027	125 529
V.	Převod provozních výnosů	28		
I.	Převod provozních nákladů	29		
<b>*</b>	<b>Provozní výsledek hospodaření (ř. 11-12-17-18+19-22-25+26-27+28-29)</b>	<b>30</b>	<b>290 134</b>	<b>2 077 487</b>
VI.	Tržby z prodeje cenných papírů a podílů	31		
J.	Prodané cenné papíry a podíly	32		
VII.	Výnosy z dlouhodobého finančního majetku (ř. 34+35+36)	33		
VII.1.	Výnosy z podílů v ovládaných osobách a v účetních jednotkách pod podstatným vlivem	34		
VII.2.	Výnosy z ostatních dlouhodobých cenných papírů a podílů	35		
VII.3.	Výnosy z ostatního dlouhodobého finančního majetku	36		
VIII.	Výnosy z krátkodobého finančního majetku	37		70
K.	Náklady z finančního majetku	38		
IX.	Výnosy z přecenění cenných papírů a derivátů	39		
L.	Náklady z přecenění cenných papírů a derivátů	40		

Označ.	TEXT	řád	2012	2011
a	b	c	1	2
M.	Změna stavu rezerv a opravných položek ve finanční oblasti	41		
X.	Výnosové úroky	42	2 763	5 523
N.	Nákladové úroky	43	416 818	549 986
XI.	Ostatní finanční výnosy	44	322 617	38 967
O.	Ostatní finanční náklady	45	82 638	361 992
XII.	Převod finančních výnosů	46		
P.	Převod finančních nákladů	47		
<b>*</b>	<b>Finanční výsledek hospodaření (ř. 31-32+33+37-38+39-40-41+42-43+44-45+46-47)</b>	<b>48</b>	<b>-174 076</b>	<b>-867 418</b>
Q.	Daň z příjmů za běžnou činnost (ř. 50+51)	49	40 599	376 439
Q.1.	-splatná	50		
Q.2.	-odložená	51	40 599	376 439
<b>**</b>	<b>Výsledek hospodaření za běžnou činnost (ř. 30+48-49)</b>	<b>52</b>	<b>75 459</b>	<b>833 630</b>
XIII.	Mimořádné výnosy	53		
R.	Mimořádné náklady	54		5
S.	Daň z příjmů z mimořádné činnosti (ř. 56+57)	55		
S.1.	-splatná	56		
S.2.	-odložená	57		
<b>*</b>	<b>Mimořádný výsledek hospodaření (ř. 53-54-55)</b>	<b>58</b>		<b>-5</b>
T.	Převod podílu na výsledku hospodaření společníkům (+/-)	59		
<b>***</b>	<b>Výsledek hospodaření za účetní období (+/-) (ř. 52+58-59)</b>	<b>60</b>	<b>75 459</b>	<b>833 625</b>
<b>****</b>	<b>Výsledek hospodaření před zdaněním (ř. 30+48+53-54)</b>	<b>61</b>	<b>116 058</b>	<b>1 210 064</b>

# Příloha účetní závěrky k 31. prosinci 2012

## Obsah

<b>1.</b>	<b>Obecné informace</b>	<b>58</b>
1.1.	Obecné informace	58
1.2.	Předmět činnosti	58
1.3.	Organizační struktura a orgány SŽDC	59
1.4.	Změny v obchodním rejstříku	60
1.5.	Organizační struktura SŽDC	61
<b>2.</b>	<b>Účetní metody a obecné účetní zásady</b>	<b>62</b>
<b>3.</b>	<b>Přehled významných účetních pravidel a postupů</b>	<b>62</b>
3.1.	Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	62
3.2.	Zásoby	63
3.3.	Pohledávky	64
3.4.	Závazky	64
3.5.	Úvěry a dlouhodobé závazky	64
3.6.	Vlastní kapitál	64
3.7.	Rezervy	65
3.8.	Transakce v cizích měnách	65
3.9.	Daně z příjmů	66
3.10.	Finanční deriváty	66
3.11.	Dotace	67
3.12.	Výnosy	67
3.13.	Použití odhadů	67
3.14.	Mimořádné náklady a mimořádné výnosy	67
3.15.	Změny v účetních metodách	67
3.16.	Oddlužení	68
3.17.	Privatizace	68
3.18.	Prodej majetku	68
<b>4.</b>	<b>Doplňující údaje k rozvaze a výkazu zisku a ztráty</b>	<b>69</b>
4.1.	Dlouhodobý nehmotný majetek	69
4.2.	Dlouhodobý hmotný majetek	70
4.2.1.	Přehled pohybů majetku	70
4.2.2.	Investiční dotace	71
4.2.3.	Majetek neuvedený v rozvaze	71
4.2.4.	Přehled pohybů majetku financovaného z dotací evidovaného v podrozvaze	72
4.2.5.	Majetek daný do zástavy	72
4.2.6.	Majetek ve finančním a operativním pronájmu	72
4.2.7.	Bezúplatně pořízený majetek	72
4.3.	Zásoby	73
4.4.	Krátkodobé pohledávky	73

4.4.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	73
4.4.2.	Stát - daňové pohledávky	74
4.4.3.	Jiné pohledávky	74
4.5.	Dohadné účty aktivní	75
4.6.	Derivátové finanční nástroje	75
4.7.	Krátkodobý finanční majetek	76
4.8.	Náklady příštích období	76
4.9.	Vlastní kapitál	77
4.10.	Rezervy	78
4.11.	Dlouhodobé závazky	78
4.11.1.	Závazky z obchodních vztahů	78
4.11.2.	Jiné závazky	79
4.12.	Krátkodobé závazky	79
4.12.1.	Závazky z obchodních vztahů	79
4.12.2.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	79
4.12.3.	Stát – daňové závazky a dotace	80
4.12.4.	Krátkodobé přijaté zálohy	80
4.12.5.	Dohadné účty pasivní	80
4.13.	Bankovní úvěry a výpomoci	81
4.13.1.	Bankovní úvěry dlouhodobé	81
4.13.2.	Přehled splatnosti úvěrů	81
4.13.3.	Krátkodobé bankovní úvěry	82
4.14.	Odložená daň	82
4.15.	Časové rozlišení	82
4.16.	Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	83
4.17.	Nákup služeb	84
4.18.	Osobní náklady	84
4.19.	Změna stavu rezerv a opravných položek	85
4.20.	Ostatní provozní výnosy	85
4.21.	Ostatní provozní náklady	86
4.22.	Výnosové úroky	86
4.23.	Ostatní finanční výnosy	86
4.24.	Ostatní finanční náklady	86
5.	<b>Zaměstnanci, vedení společnosti a statutární orgány</b>	<b>87</b>
5.1.	Osobní náklady a počet zaměstnanců	87
5.2.	Poskytnuté půjčky, úvěry či ostatní plnění	88

6.	Podmíněné a další neuvedené závazky v účetnictví	88
6.1.	Závazky nezahrnuté v rozvaze	88
6.2.	Soudní spory	89
6.3.	Majetkoprávní vztahy	89
6.4.	Budoucí závazky z koridorové výstavby	89
7.	Další informace	89
7.1.	Vznik organizace	90
7.2.	Významné faktory ovlivňující činnost SŽDC	90
7.3.	Vztahy s významnými odběrateli ČD a ČD Cargo, a.s.	91
7.4.	Ekonomický přínos dlouhodobého majetku	92
7.5.	Privatizace	92
7.6.	Prodej majetku	93
7.6.1	Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh ZDC	93
7.6.2	Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh MOZ	93
7.7.	Pronájem majetku	93
7.7.1	Pronájem majetku vedený v účetním majetku MOZ	93
7.7.2	Pronájem majetku vedený v účetním majetku ZDC	93
8.	Události po datu účetní závěrky	94

## 1. Obecné informace

### 1.1. Obecné informace

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace („SŽDC“) vznikla na základě zákona č. 77/2002 Sb., („zákon o transformaci“) ke dni 1. 1. 2003 jako jeden ze dvou právních nástupců České dráhy, státní organizace („ČD, s.o.“).

Ke dni 1. 1. 2003 byla SŽDC zapsána do obchodního rejstříku Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384.

Sídlem SŽDC je Praha 1 - Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00.

Zřizovatelem SŽDC je Česká republika (výkonem funkce zakladatele je pověřeno Ministerstvo dopravy ČR). Nadřízeným orgánem ve věci vyřizování opravných prostředků proti rozhodnutí SŽDC je Ministerstvo dopravy ČR.

Účetním obdobím je kalendářní rok. Údaje v této příloze účetní závěrky jsou vyjádřeny v tisících korunách českých (tis. Kč), pokud není uvedeno jinak.

Účetní závěrka SŽDC za rok 2012 je sestavena ke dni 31. 12. 2012.

Příloha je zpracována za účetní období počínající 1. lednem 2012 a končící dnem 31. prosince 2012.

### 1.2. Předmět činnosti

Hlavním předmětem činnosti SŽDC je dle zákona o transformaci provozování železniční dopravní cesty, včetně obsluhy dráhy a zajišťování její provozuschopnosti, údržby, modernizace a rozvoje.

SŽDC zajišťovala provozování železniční dopravní cesty po celý rok 2012 vlastními kapacitami.

SŽDC poskytuje železniční dopravní cestu k užívání dopravcům. Výnosy z tohoto užívání jsou realizovány z převážné části od hlavních uživatelů, tj. ČD a ČD Cargo, a.s., jak je uvedeno v bodě 7.3.

Další významné zdroje financování SŽDC tvoří dotace, které slouží k pokrytí výdajů na modernizaci a rozvoj a částečně na údržbu, jak je uvedeno v bodě 3.11.

Dalším předmětem činnosti je hospodaření s majetkem a závazky vymezenými v § 20 a § 38a zákona o transformaci. Kromě majetku železniční dopravní cesty se jedná zejména o převzaté pohledávky a závazky včetně úvěrů ČD, s.o. a majetek uvedený v příloze zákona, se kterým do 30. 6. 2004 hospodařilo Ministerstvo dopravy České republiky. Převzaté závazky jsou předmětem oddlužení viz. bod 3.16.

Dne 30. 5. 2007 byla Energetickým regulačním úřadem v Jihlavě, po splnění všech podmínek vycházejících ze zákona č. 458/2000 Sb., energetický zákon, v platném znění, udělena SŽDC licence na distribuci elektřiny. Zahájení výkonu této činnosti SŽDC nastalo dne 1. 7. 2007. Dne 3. 12. 2007 byla SŽDC udělena i licence na obchod s elektrickou energií. Činnost byla zahájena dne 1. 1. 2008.

Dnem 1. 7. 2008 byla na základě novely zákona o transformaci převedena na SŽDC funkce provozovatele celostátní železniční dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu, včetně výkonu některých činností, které jsou obsahem provozování dráhy.

K 1. 9. 2011 byly usnesením vlády České republiky převedeny z ČD na SŽDC činnosti obsluhy dráhy, tj. řízení provozu ve stanicích a na tratích. V souvislosti s převedením obsluhy dráhy převzalo SŽDC také 9 336 zaměstnanců. Vzniklé náklady na tyto činnosti byly před uvedeným datem SŽDC fakturovány a nyní jsou zajišťovány zaměstnanci SŽDC.

### 1.3. Organizační struktura a orgány SŽDC

SŽDC je samostatnou státní organizací a nepodílí se na základním kapitálu žádné účetní jednotky. Funkci zakladatele SŽDC vykonává dle zákona o transformaci Ministerstvo dopravy. Stejnou funkci vykonává Ministerstvo dopravy i vůči společnosti ČD. SŽDC má se společností ČD a jejími dceřinými společnostmi řadu obchodních vztahů, z nich nejvýznamnější jsou uvedeny v bodě 7.3. Orgány SŽDC jsou správní rada, generální ředitel a výbor pro audit.

Jménem SŽDC v době, kdy je funkce generálního ředitele dočasně neobsazena, vykonává působnost generálního ředitele jeho zástupce pověřený správní radou řízením organizace společně s jedním náměstkem generálního ředitele, přičemž alespoň jedna z jednajících osob musí být odborně způsobilá ve smyslu § 14 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění.

Jménem SŽDC jedná a podepisuje v plném rozsahu generální ředitel samostatně. Jménem SŽDC jedná a podepisuje v plném rozsahu v době nepřítomnosti generálního ředitele zástupce generálního ředitele, a to v pořadí uvedeném v obchodním rejstříku.

Do 18. 4. 2012 byla funkce generálního ředitele neobsazena, 1. zástupcem generálního ředitele pověřeným řízením organizace byl Ing. Pavel Habarta, MBA. 2. zástupcem generálního ředitele byl do 18.4.2012 Ing. Bohuslav Navrátil. K datu 19. 4. 2012 byl do funkce generálního ředitele jmenován Ing. Jiří Kolář, Ph.D. Od 3. 5. 2012 je v obchodním rejstříku zapsán jen jediný zástupce generálního ředitele, kterým je Ing. Bohuslav Navrátil.

#### Ke dni 31. 12. 2012 byli ve vedení organizace:

Jméno	Funkce	Datum
Ing. Jiří Kolář, Ph.D.	Generální ředitel	od 19. 4. 2012
Ing. Bohuslav Navrátil	Zástupce generálního ředitele	od 3. 5. 2012
JUDr. Jan Blecha	První náměstek generálního ředitele	od 1. 6. 2012
Ing. Aleš Krejčí	Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku	od 1. 6. 2012
Ing. Petr Šlegr	Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy	od 1. 5. 2012
Ing. Bohuslav Navrátil	Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy	od 1. 6. 2012
PhDr. Jiří Špička	Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu	od 11. 9. 2012

**Ke dni 31. 12. 2012 byli členy správní rady:**

<b>Jméno</b>	<b>Funkce</b>	<b>Datum</b>
Ing. Adolf Jílek	Předseda	od 2. 12. 2008
Roman Jurečko	Místopředseda	od 15. 11. 2012
Mgr. Ivan Adamec	Člen	od 8. 3. 2007
Ing. Lukáš Hampl	Člen	od 11. 11. 2010
Mgr. Jakub Hodinář	Člen	od 11. 11. 2010
Ing. Libor Joukl	Člen	od 11. 11. 2010
Ing. Radim Vysloužil	Člen	od 11. 11. 2010

**Ke dni 31. 12. 2012 byli členy výboru pro audit:**

<b>Jméno</b>	<b>Datum</b>
Doc. Ing. Hana Březinová, CSc.	od 1. 1. 2010
Ing. Lukáš Hampl	od 14. 12. 2010
Mgr. Jakub Hodinář	od 18. 10. 2012

Změny v orgánech společnosti k datu vydání účetní závěrky jsou uvedeny v části 8.

**14. Změny v obchodním rejstříku**

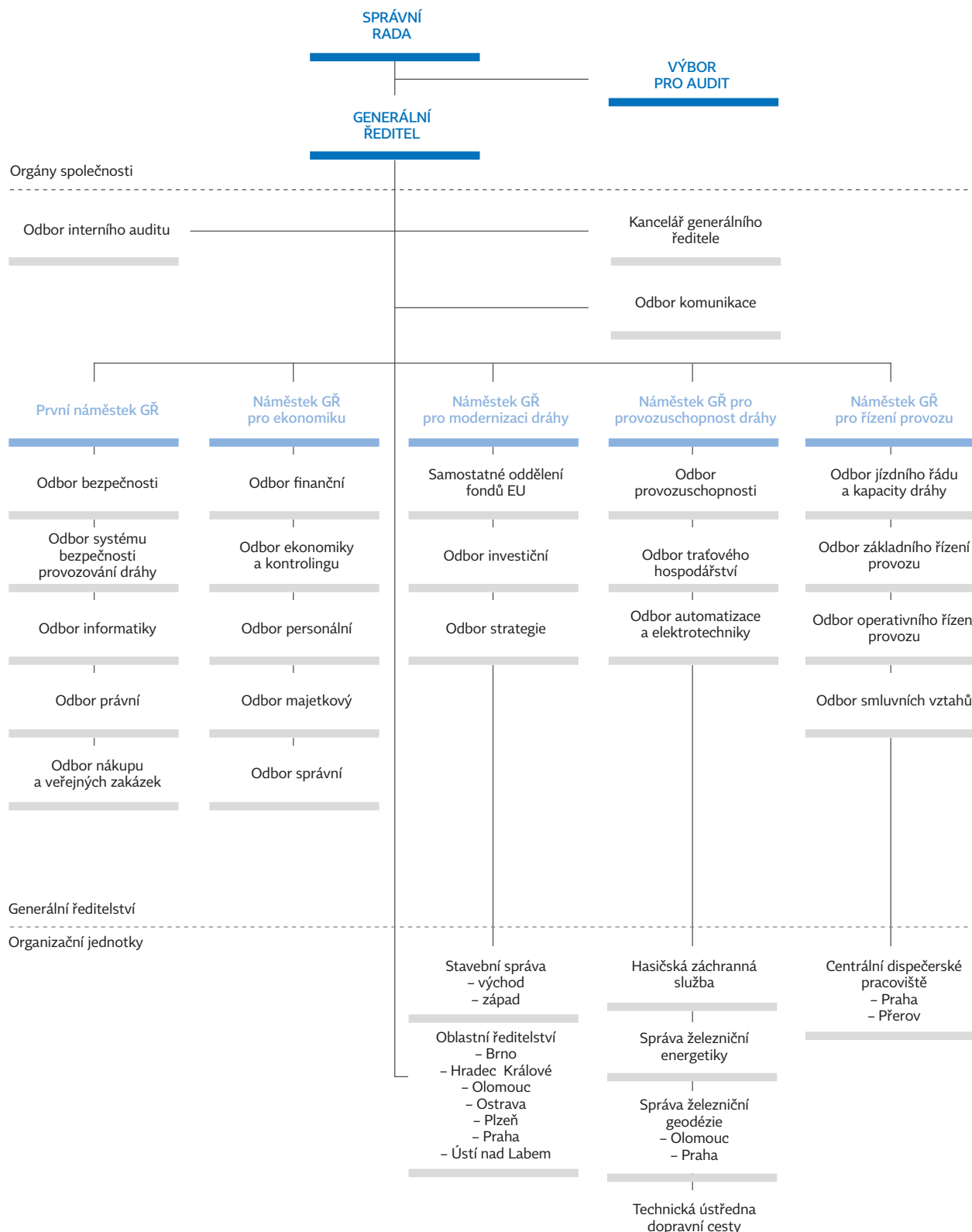
Do obchodního rejstříku byl během roku 2012 zapsán nově jmenovaný generální ředitel Ing. Jiří Kolář, Ph.D. Do této funkce byl jmenován k datu 19. 4. 2012.

Dále byl k 3. 5. 2012 snížen počet zapsaných zástupců generálního ředitele v obchodním rejstříku ze dvou na jednoho. S platností k 19. dubnu 2012 byl tohoto dne vymazán 1. zástupce generálního ředitele Ing. Pavel Habarta, MBA. Současně došlo ke změně klasifikace u Ing. Bohuslava Navrátila z 2. zástupce generálního ředitele na zástupce generálního ředitele.



### 1.5. Organizační struktura SŽDC

Organizační strukturu SŽDC k 31. 12. 2012 zobrazuje následující schéma:



## 2. Účetní metody a obecné účetní zásady

Účetnictví SŽDC je vedeno a účetní závěrka byla sestavena v souladu se zákonem č. 563/1991 Sb., o účetnictví, v platném znění, vyhláškou č. 500/2002 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, pro účetní jednotky, které jsou podnikateli účtujícími v soustavě podvojného účetnictví, v platném znění a Českými účetními standardy pro podnikatele v platném znění.

Účetnictví respektuje obecné účetní zásady, především zásadu o oceňování majetku historickými cenami s výjimkou některých oblastí (viz bod 3.1.), zásadu účtování ve věcné a časové souvislosti, zásadu opatrnosti a předpoklad o schopnosti účetní jednotky pokračovat ve svých aktivitách.

## 3 Přehled významných účetních pravidel a postupů

### 3.1. Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek

SŽDC hospodaří s majetkem státu ve smyslu zákona o transformaci.

Dlouhodobým majetkem v SŽDC se rozumí majetek, jehož doba použitelnosti je delší než jeden rok. U dlouhodobého hmotného majetku je jeho ocenění u samostatných movitých věcí a souborů v jednotlivém případě částka vyšší než 40 000 Kč a u dlouhodobého nehmotného majetku je vyšší než 60 000 Kč.

Nakupovaný dlouhodobý majetek je oceněn v pořizovacích cenách.

Pozemky nabyté do roku 1992 jsou oceněny dle vyhlášky ministerstva financí cenou obecně platnou v době nabytí majetku. Pozemky nabyté po roce 1992 jsou oceněny v pořizovacích cenách.

Ostatní dlouhodobý hmotný majetek je oceněn v pořizovacích cenách. Součástí pořizovací ceny jsou úroky z úvěrů poskytnutých pro financování pořízení majetku do doby jeho zařazení do užívání, včetně ostatních nákladů spojených s jeho pořízením.

Hmotný a nehmotný majetek pořízený vlastní činností je oceněn vlastními náklady zahrnujícími přímé náklady a podíl výrobní, případně správní režie.

Samostatné movité věci s pořizovací cenou do 40 000 Kč a nehmotný majetek s pořizovací cenou do 60 000 Kč jsou v okamžiku pořízení účtovány do nákladů a dále sledovány v operativní evidenci. Výjimku z tohoto pravidla tvoří dopravní prostředky označené registrační značkou a dle individuálního posouzení i významné majetky, u kterých SŽDC není prvním uživatelem a které mají významnou původní pořizovací cenu (např. majetky pořízené v rámci koupě části podniku). Zřízená věcná břemena na cizím majetku jsou evidována jako dlouhodobý nehmotný majetek, a to bez ohledu na výši pořizovací ceny.

Technické zhodnocení, pokud převýšilo u jednotlivého hmotného majetku v úhrnu za účetní období částku 40 000 Kč, zvyšuje pořizovací cenu dlouhodobého majetku.

Majetek zjištěný při inventarizaci, který nebyl dříve zahrnut v účetnictví, přijaté dary a dále případné bezúplatné převody v rámci státu Česká republika jsou oceněny reprodukční pořizovací cenou.

Pořizovací cena majetku, tvořícího železniční dopravní cestu, pořízeného po 1. 1. 2002 z dotací je snížena o částku těchto dotací. Majetek financovaný z dotací je evidován na podrozvahových účtech.

Většina dlouhodobého hmotného majetku SŽDC tvoří železniční dopravní cestu, která nebyla v letech 2003 a 2004 na základě § 26 zákona o transformaci účetně odpisována. Částka nezaúčtovaných odpisů by za oba roky činila cca 7,6 mld. Kč. Od 1. 1. 2005 začala SŽDC v souladu s novelou zákona o transformaci tento majetek odpisovat.

K datu účetní závěrky jsou k dlouhodobému majetku tvořeny opravné položky na základě individuálního posouzení reálného stavu a budoucí využitelnosti jednotlivých položek nebo skupin majetku v rámci prováděné inventarizace. Opravné položky se tvoří ve výši rozdílu mezi účetní zůstatkovou hodnotou a předpokládanou prodejní cenou nevyužitého majetku, pokud je tato nižší než dosavadní účetní hodnota.

Majetky pořízené koupěmi části podniku k 1. 7. 2008 a k 1. 9. 2011 byly oceněny soudem určeným znalcem a zařazeny do evidence majetku SŽDC v účetních zůstatkových hodnotách prodávající organizace ke dni nabytí části podniku. Znalecký posudek pro ocenění tzv. „Mrtvé dopravní cesty“ (k 1. 7. 2008) vypracoval znalecký ústav PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o. Znalecký posudek pro ocenění tzv. „Živé dopravní cesty“ (k 1. 9. 2011) vypracoval znalecký ústav E & Y Valuations s.r.o.

Rozdíl mezi celkovou účetní hodnotou aktiv a kupní cenou představuje oceňovací rozdíl k nabytému majetku, který je dle vyhlášky 500/2002 Sb., odpisován do nákladů rovnoměrně po dobu 15 let, respektive 180 měsíců.

### 3.2. Zásoby

Převážnou část zásob u SŽDC tvoří zásoby týkající se železničního svršku, a to jak nového, uloženého především ve střediscích svrškového materiálu, tak i vyzískaného z investiční činnosti nebo údržby. Ostatní zásoby jsou elektromateriály, zabezpečovací zařízení, betonové pražce a prefabrikáty, osobní ochranné pracovní prostředky a ostatní provozní materiál.

K 1. 9. 2011 byly zásoby SŽDC navýšeny při koupi části podniku především o stejnokrojové a výstrojní součásti, které jsou nyní uloženy ve skladu výstrojních součástí. Tyto zásoby, včetně provozních zásob na nově vzniklých organizačních jednotkách byly převzaty v původních pořizovacích cenách.

Drobný hmotný majetek včetně výpočetní techniky, je evidován v operativní evidenci v pořizovacích cenách, ve kterých byl vydán do spotřeby.

Nakoupené zásoby jsou oceňovány pořizovací cenou, která obsahuje cenu pořízení a vedlejší pořizovací náklady.

Materiál vyzískaný při likvidaci dlouhodobého majetku nebo opravách je oceňován reprodukční pořizovací cenou.

Opravné položky k zásobám jsou tvořeny dle návrhů dílčích inventarizačních komisí, které při inventarizaci zjišťují objem nevyužitých, poškozených nebo znehodnocených zásob. Opravné položky se tvoří buď ve výši účetní hodnoty zásob určených k likvidaci nebo u prodejních zásob ve výši rozdílu mezi účetní hodnotou a prodejní cenou sníženou o náklady spojené s prodejem, pokud je tato prodejní cena nižší než dosavadní účetní hodnota.

Účtování o pořízení a výdeji zásob je prováděno způsobem A.

### 3.3. Pohledávky

Pohledávky jsou účtovány při vzniku ve jmenovité hodnotě. Pohledávky nabyté postoupením jsou oceňovány pořizovací cenou.

Pohledávky splatné do jednoho roku od data účetní závěrky jsou vykázány jako krátkodobé. Ostatní pohledávky jsou vykázány jako dlouhodobé.

K datu účetní závěrky byly vytvořeny v souladu se zákonem č. 593/1992 Sb., o rezervách daňové opravné položky. Účetní opravné položky byly vytvořeny k pohledávkám na základě vlastní analýzy platební schopnosti zákazníků a věkové struktury pohledávek, zejména:

- do celkové výše 100 % pohledávek převzatých z ČD, s.o.,
- do celkové výše 100 % ostatních pohledávek se splatností do 30. 6. 2012, vyjma části pohledávek za náhrady škod za ČD Cargo, a.s. (viz bod 4.10.),

### 3.4. Závazky

Závazky jsou účtovány při vzniku ve jmenovité hodnotě.

Závazky splatné do 1 roku od data účetní závěrky jsou vykázány jako krátkodobé. Ostatní závazky jsou vykázány jako dlouhodobé.

### 3.5. Úvěry a dlouhodobé závazky

Úvěry a dlouhodobé závazky jsou účtovány ve jmenovité hodnotě.

Za krátkodobý úvěr a závazek se považuje i část dlouhodobých úvěrů a závazků, která je splatná do jednoho roku od data účetní závěrky, s výjimkou uvedenou v bodě 4.13.2.

Náklady související s poskytnutím úvěrů týkajících se pořízení a výstavby dlouhodobého majetku a vzniklé do doby jeho zařazení do užívání jsou kapitalizovány jako součást pořizovací ceny takového majetku.

### 3.6. Vlastní kapitál

Základní kapitál k 1. 1. 2003 byl roven účetní hodnotě majetku sníženého o závazky převzaté k datu vzniku SŽDC, jak je uvedeno v bodě 7.1.

Proti účtu základního kapitálu byl zaúčtován k datu 1. 7. 2004 převod majetku z Ministerstva dopravy na SŽDC, dle přílohy zákona o transformaci. Dále byla proti účtu základního kapitálu zaúčtována dotace, která byla poskytnuta Ministerstvem dopravy na kupovanou část podniku od ČD k 1. 7. 2008.

Změny základního kapitálu jsou účtovány v případech převodu pozemků na Pozemkový fond České republiky, v případech bezúplatných převodů majetku, privatizace (viz bod 3.17.), při opravách účetních chyb v evidenci pozemků nově vzniklých rozdělením geometrickým plánem na začátku a konci železničních stanic v rámci transformace ČD, s.o. na základě zákona o transformaci, nebo dalším zpřesněním rozsahu a hodnoty majetku a závazků převzatých SŽDC k 1. 1. 2003.

SŽDC vytváří zákonný rezervní fond při dosažení zisku.

SŽDC vytváří fond kulturních a sociálních potřeb („FKSP“) v souladu s vyhláškou č. 310/1995 Sb., o fondu kulturních a sociálních potřeb, ve znění pozdějších předpisů, a to prostřednictvím § 16 vyhlášky č. 114/2002 Sb., o fondu kulturních a sociálních potřeb. SŽDC čerpá FKSP dle schválených zásad a v souladu s Podnikovou kolektivní smlouvou.

### 3.7. Rezervy

SŽDC tvoří rezervy na soudní spory, na plnění za odškodnění pracovních úrazů a nemocí z povolání, na příplatky k důchodům bývalým zaměstnancům ČD, s.o. na náhrady škod a na hrozící sankce.

Rezerva na soudní spory je tvořena na základě odborného právního odhadu ztrát ze soudních sporů dle podrobné inventarizace stavu jednotlivých sporů.

Rezerva na plnění z titulu odškodňování pracovních úrazů a nemocí z povolání a rezerva na příplatky k důchodům bývalých zaměstnanců ČD, s.o. je tvořena na základě statistického vyhodnocení dostupných historických údajů ve výši současné hodnoty očekávaných budoucích plateb z titulu nároků vzniklých do data účetní závěrky a byla aktualizována k datu účetní závěrky.

Rezerva na náklady z titulu náhrad škod je vytvořena na základě právního stanoviska k účtovaným náhradám škod.

Rezerva na restrukturalizaci je tvořena v případě organizační změny po konci účetního období, která byla ohlášena v průběhu vykazovaného období. Rezerva je vypočtena ve výši odstupného zaměstnancům, kterých se reorganizace dotkla.

Rezervy na hrozící sankce jsou tvořeny v případech, kdy byly vydány platební výměry nebo obdobná rozhodnutí, ale dosud nebyla ukončena všechna řízení umožňující odvrácení povinnosti úhrady sankcí. Tvoří se s přihlédnutím k odhadu výsledku těchto řízení a ve výši vydaných platebních výměrů případně ve výši stanovené právními předpisy.

### 3.8. Transakce v cizích měnách

Pro účtování položek v cizích měnách je používán pevný kurz ČNB platný k prvnímu pracovnímu dni měsíce. V případě nákupu nebo prodeje cizí měny za českou měnu, je používán kurz banky, která transakci realizovala. Při vyúčtování zahraničního cestovního je používán kurz ČNB, který byl platný v okamžiku poskytnutí zálohy zaměstnanci.

K datu účetní závěrky jsou položky majetku a závazků vyjádřené v cizích měnách přepočteny na české koruny podle kurzu České národní banky platného k tomuto dni, tj. k 31. 12. 2012.

Zjištěné kurzové rozdíly jsou vykazovány ve prospěch ostatních finančních výnosů nebo na vrub ostatních finančních nákladů běžného období.

SŽDC nepoužívá žádné finanční nástroje k zajištění kurzových rizik.

### 3.9. Daně z příjmů

Splatná daň zahrnuje odhad daně vypočtený z daňového základu s použitím daňové sazby platné v první den účetního období a veškeré doměrky a vratky za minulé období. Daňový základ se odlišuje od zisku vykazaného ve výkazu zisku a ztráty, neboť nezahrnuje položky výnosů nebo nákladů, které jsou zdanitelné nebo uznatelné v jiných obdobích. Dále nezahrnuje položky, které nepodléhají dani, ani nejsou daňově odpočitatelné.

Výpočet odložené daně je založen na závazkové metodě vycházející z rozvahového přístupu. Závazkovou metodou se rozumí postup, kdy při výpočtu je použita sazba daně z příjmů platná v budoucím období, ve kterém bude daňový závazek nebo pohledávka uplatněna. Rozvahový přístup znamená, že závazková metoda vychází z přechodných rozdílů, jimiž jsou rozdíly mezi daňovou základnou aktiv, popřípadě pasiv a výší aktiv, popřípadě pasiv uvedených v rozvaze. Daňovou základnou aktiv, popřípadě pasiv je hodnota těchto aktiv, popřípadě pasiv uplatnitelná v budoucnosti pro daňové účely.

O odložené daňové pohledávce se účtuje pouze tehdy, je-li pravděpodobné, že bude v následujících účetních obdobích uplatněna. Odložená daň je vykázána ve výkazu zisku a ztráty s výjimkou případů, kdy se vztahuje k položkám účtovaným přímo do vlastního kapitálu a je také zahrnuta do vlastního kapitálu. Odložené daňové pohledávky a závazky jsou vzájemně započítány a v rozvaze vykázány v celkové netto hodnotě.

### 3.10. Finanční deriváty

Finanční deriváty se člení na deriváty k obchodování a deriváty zajišťovací. Za zajišťovací deriváty jsou považovány deriváty, u nichž jsou splněny následující podmínky:

- na počátku zajištění bylo rozhodnuto o zajišťovaných položkách, nástrojích použitých k zajištění, rizicích, která jsou předmětem zajištění a o způsobu výpočtu a doložení efektivnosti zajištění; zajišťovací vztah je formálně zdokumentován,
- zajištění je vysoce účinné (tj. v rozmezí od 80 % do 125 %),
- efektivita zajištění je spolehlivě měřitelná a je průběžně posuzována.

Deriváty, které výše uvedené podmínky pro zajišťovací deriváty nesplňují, jsou klasifikovány jako deriváty k obchodování.

K datu účetní závěrky jsou deriváty k obchodování oceněny v reálné hodnotě. Jako reálná hodnota je použito ocenění kvalifikovaným odhadem banky – účastníka finančního trhu.

Reálná hodnota finančních derivátů se stanovuje jako současná hodnota očekávaných peněžních toků plynoucích z těchto transakcí. Pro stanovení současné hodnoty se používají obvyklé na trhu akceptované modely. Do těchto oceňovacích modelů jsou pak dosazeny parametry zjištěné na aktivním trhu jako devizové kurzy, výnosové křivky, volatility příslušných finančních nástrojů atd. Všechny finanční deriváty jsou vykazovány v případě kladné reálné hodnoty jako aktiva a v případě záporné reálné hodnoty jako pasiva.

Změna v reálné hodnotě u derivátů k obchodování je účtována jako náklad, příp. výnos z derivátových operací. Ocenění finančních derivátů ovlivňuje vývoj úrokových sazeb na mezibankovním trhu.

SŽDC využívá deriváty (úrokové swapy) v souladu se strategií řízení rizik jako zajišťovací nástroje. Tyto deriváty však

k datu účetní závěrky nesplňují požadavky českých účetních předpisů pro zajišťovací účetnictví, a proto o nich SŽDC účtuje jako o derivátech určených k obchodování.

### 3.11. Dotace

Dotace jsou poskytovány SŽDC v souladu s předpisy platnými v České republice.

Neinvestiční dotace představují především dotace od Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) a ze státního rozpočtu ČR. Tyto dotace slouží k úhradě nákladů spojených se zabezpečením provozuschopnosti železniční dopravní cesty a jejího provozování. Po vyúčtování nákladů je dotace zúčtována ve prospěch ostatních provozních výnosů.

Investiční dotace představují dotace na pokrytí výdajů spojených s rekonstrukcí a modernizací železniční infrastruktury. Tyto dotace zahrnují zdroje vztahující se k jednotlivým projektům modernizace infrastruktury, které schvaluje vláda a zdroje týkající se vývojové fáze konkrétních projektů. Jedná se o prostředky ze SFDI, ze zdrojů EU a ze státního rozpočtu. Investiční dotace jsou účtovány jako snížení pořizovací ceny dlouhodobého majetku.

Do okamžiku přijetí dotace SŽDC eviduje nedokončený majetek. Po přijetí dotací a provedení úhrad dodavatelům je pořizovací cena nedokončeného majetku snížena o dotace a tento majetek dále evidován na podrozvahových účtech. O nároku na dotace SŽDC k datu účetní závěrky neúčtuje, protože nezpochybnitelný nárok na dotaci vzniká až použitím prostředků dotace. Do doby použití prostředky náleží poskytovateli.

Část investičních dotací přijatých od SFDI představuje tzv. předfinancování, kde se předpokládá, že tato dotace bude následně uhrazena dotací ze zdrojů EU. Následně přijaté finanční prostředky ze zdrojů EU jsou vráceny zpět SFDI. Z tohoto důvodu je částka dotací přijatá od SFDI jako předfinancování vykázána jako součást závazků vůči státu. O částku představující očekávanou dotaci z fondů EU je snížena pořizovací cena majetku a navýšena dohadná položka aktivní.

### 3.12. Výnosy

Výnosy jsou účtovány do období, se kterým souvisejí.

Největší část výnosů vedle neinvestičních dotací SŽDC tvoří tržby za užívání železniční dopravní cesty. Další významnou položkou jsou výnosy za distribuci a obchod s elektrickou energií, které SŽDC provozuje od 1. 1. 2008 na základě licence udělené SŽDC Energetickým úřadem.

### 3.13. Použití odhadů

Sestavení účetní závěrky vyžaduje, aby vedení organizace používalo odhady a předpoklady, jež mají vliv na vykazované hodnoty majetku a závazků k datu účetní závěrky a na vykazovanou výši výnosů a nákladů za sledované období. Vedení SŽDC je přesvědčeno, že použité odhady a předpoklady se nebudou významným způsobem lišit od skutečných hodnot v následných účetních obdobích.

### 3.14. Mimořádné náklady a mimořádné výnosy

V SŽDC nevznikl během roku 2012 žádný náklad ani výnos z mimořádných operací a ani vzhledem k běžné činnosti SŽDC žádné významné opravy minulých účetních období.

### 3.15. Změny v účetních metodách

V roce 2012 nedošlo ke změnám účetních metod.

### 3.16. Oddlužení

Ke dni svého vzniku převzala SŽDC dlouhodobé závazky vyplývající z garantovaných úvěrových smluv na financování koridorů a jiných programů, za které ručí stát ve smyslu zákona o transformaci. Dluhovou službu ze všech úvěrových smluv realizuje Ministerstvo financí.

Dále v roce 2004 SŽDC emitovala dluhopisy (ISIN CZ0003501397) v celkové hodnotě 7 mld. Kč. Emitované dluhopisy byly držitelům v celkové hodnotě ve lhůtě splatnosti, tj. v březnu 2011, proplaceny Ministerstvem financí.

Všechny úhrady jistin a úroků, splacení dluhopisů včetně úroků provedené ministerstvem se v účetnictví SŽDC evidují jako dlouhodobé závazky vůči státnímu rozpočtu.

Příjmy za použití železniční dopravní cesty nepostačují k pokrytí nákladů na její provoz, údržbu a další rozvoj. Na základě těchto skutečností SŽDC nevytváří volné zdroje, ze kterých by byla schopna vyrovnat své závazky vůči státnímu rozpočtu. Vláda proto přijala dne 30. 11. 2005 usnesení č. 1553, kterým stanovila postup promíjení závazků SŽDC až do doby jejich umoření. Vládní usnesení konstatuje, že „při dodržení uvedeného způsobu řešení závazků SŽDC se tato organizace považuje za bezdlužnou“.

Vlastní prominutí závazků nastává a je účtováno na základě „Smlouvy o prominutí závazků“ ve smyslu vládního usnesení č. 1553 ze dne 30. 11. 2005.

Částka, která bude v budoucích obdobích promíjena, se každoročně předkládá ke schválení vládě ČR do 30. 9. kalendářního roku.

Částka závazků promínutých v příslušném roce je účtována do ostatních provozních výnosů běžného období.

### 3.17. Privatizace

SŽDC převzala dle zákona o transformaci ke dni 1. 7. 2004 od Ministerstva dopravy majetek, který je určen k úhradě závazků převzatých od ČD, s.o.

Majetek, který je předmětem privatizačních projektů, je veden v historické ceně upravené o oprávků („zůstatková hodnota“). Po schválení privatizačních projektů byl tento majetek převáděn na Fond národního majetku České republiky, od 1. 1. 2006 na Ministerstvo financí v zůstatkové ceně v době jeho vyřazení. Vyřazení majetku je v souladu s Českým účetním standardem č. 22 zaúčtováno jako snížení dlouhodobého majetku proti úbytku vlastního kapitálu SŽDC.

Ministerstvo financí realizovalo v roce 2012 privatizaci majetku SŽDC formou prodeje třetím stranám. Příjmy z privatizace jsou následně převáděny na základě smluv z Ministerstva financí na SŽDC a v okamžiku přijetí jsou účtovány do ostatních provozních výnosů. Podrobnosti viz bod 7.5.

### 3.18. Prodej majetku

Prodej majetku tvořícího železniční dopravní cestu podléhá schválení vlády ČR dle § 20 odst. 4 zákona o transformaci. Prodej majetku z přílohy zákona o transformaci musí schvalovat Správní rada SŽDC.

### 3.19 Pronájem majetku

SŽDC pronajímá majetek tvořící železniční dopravní cestu a současně i majetek určený k úhradě závazků převzatých od ČD, s.o.



## 4. Doplnující údaje k rozvaze a výkazu zisku a ztráty

### 4.1. Dlouhodobý nehmotný majetek

	Ostatní nehmotný majetek	Nedokončený nehmotný majetek	Zálohy	Software	Celkem
<b>Pořizovací cena</b>					
Zůstatek k 1. 1. 2012	3 312	18 865	5	299 066	321 248
Přírůstky	488	40 481	7	60 256	101 232
Úbytky	-15	-600	--	-5 983	-6 598
Přeúčtování do PE	--	-2 029	--	--	-2 029
Přeúčtování	68	-68	--	--	--
Zůstatek k 31. 12. 2012	3 853	56 649	12	353 339	413 853
<b>Oprávký</b>					
Zůstatek k 1. 1. 2012	1 743	--	--	200 466	202 209
Odpisy	609	--	--	65 559	66 168
Oprávký k úbytkům	-3	--	--	-5 983	-5 986
Přeúčtování	--	--	--	--	--
Zůstatek k 31. 12. 2012	2 349	--	--	260 042	262 391
<b>Zůstatková hodnota 1. 1. 2012</b>	<b>1 569</b>	<b>18 865</b>	<b>5</b>	<b>98 600</b>	<b>119 039</b>
<b>Zůstatková hodnota 31. 12. 2012</b>	<b>1 504</b>	<b>56 649</b>	<b>12</b>	<b>93 297</b>	<b>151 462</b>

Nárůst nedokončeného dlouhodobého nehmotného majetku je způsoben především pořizováním technických softwarových aplikací a centrálních systémů.

## 4.2. Dlouhodobý hmotný majetek

### 4.2.1. Přehled pohybů majetku

	Pozemky	Stavby	Stroje a zařízení	Dopravní prostředky	Oceň. rozdíl k nabyt. majetku	Nedok. hmotný majetek	Umělecká díla	Zálohy	Celkem
<b>Pořizovací cena</b>									
Zůstatek k 1. 1. 2012	6 562 936	135 211 294	19 622 274	719 112	8 362 646	3 871 251	516	70 698	174 420 727
Přírůstky	24 256	83 171	25 511	1 835	--	8 355 952	--	18 701	8 509 426
Úbytky	-29 214	-655 025	-122 901	-14 115	-3 412	-195 930	-20	-6 123	-1 026 740
Přeúčtování do PE	--	--	--	--	--	-8 559 740	--	--	-8 559 740
Ostatní přeúčtování	--	60 901	7 658	157	--	-68 716	--	--	--
Zůstatek k 31. 12. 2012	6 557 978	134 700 341	19 532 542	706 989	8 359 234	3 402 817	496	83 276	173 343 673
<b>Oprávký</b>									
Zůstatek k 1. 1. 2012	--	77 540 212	12 728 976	353 867	1 868 290	--	--	--	92 491 345
Odpisy <sup>1)</sup>	--	2 779 648	771 779	73 660	557 377	--	--	--	4 182 464
Oprávký k úbytkům	--	-562 029	-113 125	-9 988	-152	--	--	--	-685 294
Přeúčtování	--	-633	712	-79	--	--	--	--	--
Zůstatek k 31. 12. 2012	--	79 757 198	13 388 342	417 460	2 425 515	--	--	--	95 988 515
<b>Opravné položky</b>									
Zůstatek k 1. 1. 2012	38 724	126 169	6 597	2 317	--	114 153	--	--	287 960
Změna stavu opr. položek	-18 795	74 673	6 995	-1 870	--	-47 778	--	--	13 225
Zůstatek k 31. 12. 2012	19 929	200 842	13 592	447	--	66 375	--	--	301 185
<b>Zůst. hodn. 1. 1. 2012</b>	<b>6 524 212</b>	<b>57 544 913</b>	<b>6 886 701</b>	<b>362 928</b>	<b>6 494 356</b>	<b>3 757 098</b>	<b>516</b>	<b>70 698</b>	<b>81 641 422</b>
<b>Zůst. hodn. 31. 12. 2012</b>	<b>6 538 049</b>	<b>54 742 301</b>	<b>6 130 608</b>	<b>289 082</b>	<b>5 933 719</b>	<b>3 336 442</b>	<b>496</b>	<b>83 276</b>	<b>77 053 973</b>

<sup>1)</sup> V údajích odpisy jsou zahrnuty odpisy na účtech 551/\*, 553/1000 a 557/1000 v souladu s výkazem zisků a ztráty.

Nejvýznamnější přírůstky hmotného majetku v roce 2012 kromě pořízení koupí představují bezúplatné převody a dary majetku v reprodukční pořizovací ceně 27 488 tis. Kč (např. most převzatý od Krajské správy a údržby silnic Karlovarského kraje).

Nejvýznamnější úbytky hmotného majetku v roce 2012 představuje likvidace majetku z důvodu nové investiční výstavby v souvislosti s modernizací železničních koridorů v pořizovací ceně 650 804 tis. Kč a zůstatkové ceně 98 886 tis. Kč.

Zůstatek účtu nedokončeného hmotného majetku je tvořen zejména náklady spojenými s výstavbou železničních koridorů, jak je popsáno v bodě 6.4. a náklady spojenými se stavebními pracemi na modernizaci a rekonstrukci železniční dopravní cesty. Jedná se konkrétně např. o stavby Optimalizace trati Beroun-Zbiroh, Optimalizace trati Zbiroh-Rokycany.

Přírůstky nedokončeného majetku jsou tvořeny především náklady na výstavbu železničních koridorů a stavebních prací na modernizaci a rekonstrukci železniční dopravní cesty v roce 2012, u nichž nedošlo do 31. 12. 2012 k zaúčtování dotace, ze které jsou financovány. Úbytky jsou představovány dokončenými částmi majetku rozestavěného k 31. 12. 2011, u nichž bylo provedeno v roce 2012 zaúčtování snížení pořizovací ceny o výši obdržené dotace. V roce 2012 byl na podrozvahové účty převeden dotovaný hmotný a nehmotný majetek v celkové hodnotě 8 561 769 tis. Kč (2011 - 10 896 317 tis. Kč).

#### 4.2.2. Investiční dotace

Celková částka přijatých investičních dotací za rok 2011 a 2012:

<b>(údaje v tis. Kč)</b>	<b>1. 1. – 31. 12. 2011</b>	<b>1. 1. – 31. 12. 2012</b>
SFDI na výstavbu a modernizaci, nár. podíl, OPD, EIB	10 831 310	9 429 317
Fondy EU	552 414	62 853
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	31 217	10 000
<b>Investiční dotace celkem</b>	<b>11 414 941</b>	<b>9 502 170</b>
Předfinancování SFDI	70 427	89 152
<b>Investiční dotace celkem včetně předfinancování</b>	<b>11 485 368</b>	<b>9 591 322</b>

Dotace ze SFDI na výstavbu a modernizaci zahrnují finanční prostředky z „Operačního programu Doprava“ a dotace ze SFDI na projekty financované z národních zdrojů.

V roce 2012 byly poskytnuty finanční prostředky z Operačního programu Doprava ve výši 4 099 541 tis. Kč a v roce 2011 ve výši 5 710 565 tis. Kč.

Dotace přijaté ze SFDI formou předfinancování v roce 2012 činily 89 152 tis. Kč a v roce 2011 činily 70 427 tis. Kč.

#### 4.2.3. Majetek neuvedený v rozvaze

Celková hodnota drobného hmotného majetku neuvedeného v rozvaze k 31. 12. 2012 je 960 769 tis. Kč a k 31. 12. 2011 byla 935 480 tis. Kč. Jedná se o položky v hodnotě do 40 tis. Kč, které jsou evidovány v operativní evidenci v historických pořizovacích cenách. Tyto položky jsou v souladu s platnou legislativou zaúčtovány do nákladů v okamžiku pořízení.

Navýšení drobného hmotného majetku v operativní evidenci o 25 289 tis. Kč vzniklo zřízením Centra dispečerského pracoviště Praha. Dále pak zakoupením drobné mechanizace a náradí pro organizační jednotky.

Hodnota dlouhodobého majetku financovaného z dotací a z ostatních zdrojů zaúčtovaného na podrozvahových účtech k 31. 12. 2012 činí 149 713 049 tis. Kč. K 31. 12. 2011 činila pořizovací cena 141 190 839 tis. Kč.

#### 4.2.4. Přehled pohybů majetku financovaného z dotací evidovaného v podrozvaze

	Software	Ostatní nehmotný majetek	Nedok. nehmotný majetek	Pozemky	Stavby	Stroje a zařízení	Dopravní prostředky	Nedok. hmotný majetek	Celkem
Pořizovací cena									
Zůstatek k 1. 1. 2012	7 799	24 820	1 004	471 929	79 044 638	22 009 446	317 875	39 313 328	141 190 840
Přírůstky (Přeúčtování z rozvahy)	--	115	1 912	17 188	606 114	163 374	--	7 773 066	8 561 769
Úbytky	--	--	--	--	--	-505	--	-39 055	-39 560
Přeúčtování	3 120	44	-61	19 506	9 731 724	2 119 917	9 598	-11 883 848	--
Zůst. k 31. 12. 2012	10 919	24 979	2 855	508 623	89 382 476	24 292 232	327 473	35 163 492	149 713 049

Nedokončený hmotný majetek tvoří především stavby modernizace a rekonstrukce železniční dopravní cesty, které nebyly do dne účetní závěrky řádně zkolaudovány a nemohly být proto účetně uvedeny do používání.

Nejvýznamnější přírůstky nedokončeného hmotného majetku představují stavby Modernizace trati Votice - Benešov u Prahy, Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany a Rekonstrukce železniční stanice Přerov.

#### 4.2.5. Majetek daný do zástavy

SŽDC neměla k 31. 12. 2012 ani k 31. 12. 2011 žádný majetek zatížený zástavním právem.

#### 4.2.6. Majetek ve finančním a operativním pronájmu

K 31. 12. 2012 eviduje SŽDC dlouhodobý majetek pořízený na operativní a zpětný leasing v celkové pořizovací ceně 127 922 tis. Kč (2011 – 0 tis. Kč). Operativním leasingem jsou na základě smlouvy pronajaty osobní automobily. Zpětným leasingem jsou pronajaty drobná kolejová vozidla (MUV – motorový univerzální vozík) sloužící pro opravy a údržbu železniční dopravní cesty.

Majetek v operativním pronájmu tvoří zejména nebytové prostory vlastněné ČD, které SŽDC užívá jako místnosti pro umístění technologií zabezpečujících provozuschopnost dráhy a jako kancelářské prostory pro zaměstnance zajišťující provozuschopnost dráhy v ročním objemu cca 77 mil. Kč (2011 – 62 mil. Kč) a kancelářské prostory pro zaměstnance řízení provozu v ročním objemu cca 43 mil. Kč (2011 – 51 mil. Kč). Nájemní smlouvy jsou uzavřeny na dobu neurčitou s výpovědní dobou a možností snižování velikosti pronajatých prostor.

#### 4.2.7. Bezúplatně pořízený majetek

V roce 2012 SŽDC bezúplatně pořídila dlouhodobý hmotný majetek v reprodukční pořizovací ceně 10 470 tis. Kč (2011 – 67 629 tis. Kč) a darem nabyla dlouhodobý majetek v reprodukční pořizovací ceně 17 017 tis. Kč (2011 – 32 310 tis. Kč). Bezúplatně a darem pořízený majetek eviduje k 31. 12. 2012 SŽDC ve výši 1 237 724 tis. Kč (2011 – 1 210 237 tis. Kč). Bezúplatně pořízený a darovaný majetek představuje majetek zařazený do evidence Dlouhodobého hmotného majetku

na základě smluvního ujednání, obvykle smlouvy o bezúplatném převodu či darovací. Jedná se především o majetek převedený na SŽDC v souvislosti s vyvolanými investicemi subjektů např. Ředitelství silnic a dálnic, Povodí či měst a obcí, kdy majetek spadá pod železniční dopravní cestu, která přísluší ze zákona do správy SŽDC.

#### 4.3. Zásoby

<b>(údaje v tis. Kč)</b>		
	<b>Zůstatek k 31. 12. 2011</b>	<b>Zůstatek k 31. 12. 2012</b>
Materiál na skladě	334 109	386 605
Materiál na cestě	159	74
Nedokončená výroba	744	236
Zboží na skladě	12	10
Zálohy poskytnuté na zásoby	8	53
Opravná položka k zásobám	-95	- 5 094
<b>Zásoby celkem</b>	<b>334 937</b>	<b>381 884</b>

Celkový stav zásob ovlivnil nárůst materiálu na skladě o 52 496 tis. Kč. Jeho stav byl způsoben navýšením pojistných zásob a předzásobením ve střediscích svrškového materiálu o 70 224 tis. Kč pro provozní zajištění nejdůležitějších komponentů k opravám na období I. – II. čtvrtletí roku 2013, snížením stavu zásob ostatních jednotek o 4 997 tis. Kč a snížením stavu zásob ve skladu výstrojních součástek Hradec Králové o 12 731 tis. Kč.

Opravné položky ve výši 5 094 tis. Kč byly vytvořeny na základě doporučení dílčí inventarizační komise ve skladu výstrojních součástek Hradec Králové k zásobám, které byly převedeny od ČD, a.s. a u kterých byl minimální pohyb.

#### 4.4. Krátkodobé pohledávky

##### 4.4.1. Pohledávky z obchodních vztahů

Věková struktura krátkodobých pohledávek z obchodních vztahů:

<b>(údaje v tis. Kč)</b>								
<b>31. 12. 2011</b>	<b>Po splatnosti (dnů)</b>						<b>Celkem po splatnosti</b>	<b>Celkem</b>
	<b>Do splatnosti</b>	<b>0–90 dní</b>	<b>91–180</b>	<b>181–365</b>	<b>1–2 roky</b>	<b>2 roky a více</b>		
Brutto	1 382 735	48 595	2 334	57 228	86 182	498 502	692 841	2 075 576
Opr. položka	--	--	--	-6 238	-85 961	-426 467	-518 666	-518 666
Netto	1 382 735	48 595	2 334	50 990	221	72 035	174 175	1 556 910

<b>31. 12. 2012</b>	<b>Po splatnosti (dnů)</b>						<b>Celkem po splatnosti</b>	<b>Celkem</b>
	<b>Do splatnosti</b>	<b>0–90 dní</b>	<b>91–180</b>	<b>181–365</b>	<b>1–2 roky</b>	<b>2 roky a více</b>		
Brutto	1 266 578	76 116	85 515	9 741	80 650	573 700	825 722	2 092 300
Opr. položka	--	--	--	-5 331	-3 397	-506 720	-515 448	-515 448
Netto	1 266 578	76 116	85 515	4 410	77 253	66 980	310 274	1 576 852

Celkový stav pohledávek k 31. 12. 2012 zůstal na úrovni předchozího roku. Výše pohledávek po splatnosti zaznamenala mírný nárůst. Podstatnou výši pohledávek ve splatnosti i po splatnosti tvoří pohledávky za použití dopravní cesty

a využívání komunikačních technologií za ČD, a.s. a ČD Cargo, a.s.

Součástí opravných položek je částka 297 203 tis. Kč (2011 – 297 203 tis. Kč) zaúčtovaná k pohledávkám za ČD Cargo, a.s. z titulu neuhrazených faktur za dodávku trakční elektrické energie, z toho částka 278 684 tis. Kč (2011 – 193 695 tis. Kč) vytvořená v souladu se zákonem č. 593/1992 Sb., o rezervách pro zjištění základu daně z příjmů. Pohledávky nebyly ČD Cargo, a.s. uhrazeny v plné výši z důvodu nesouhlasu ČD Cargo, a.s. s fakturovanou cenou. V současné době je vydán Městským soudem Praha mezitímní rozsudek, žalovaný podal odvolání k Vrchnímu soudu v Praze.

V roce 2003 získala SŽDC při transformaci pohledávky za bývalými jugoslávskými železnicemi. V témže roce byly pohledávky postoupeny třetí straně. Postupník ovšem nedodržel své závazky a neplatil, proto SŽDC v roce 2006 od této smlouvy odstoupila a stala se opět věřitelem těchto pohledávek. Tato pohledávka k 31. 12. 2012 činí 112 981 tis. Kč (2011 – 112 981 tis. Kč), k pohledávce je vytvořena opravná položka v hodnotě 112 981 tis. Kč (2011 – 112 981 tis. Kč).

#### 4.4.2. Stát - daňové pohledávky

Daňové pohledávky k 31. 12. 2012 jsou tvořeny zejména pohledávkou z titulu daně z přidané hodnoty v celkové výši 80 269 tis. Kč, k 31. 12. 2011 byla tato pohledávka evidována ve výši 1 029 852 tis. Kč. Výrazné snížení částky nadměrného odpočtu je způsobeno režimem přenesení daňové povinnosti u stavebních a montážních prací.

#### 4.4.3. Jiné pohledávky

Struktura jiných pohledávek:

<b>(údaje v tis. Kč)</b>		
<b>Druh pohledávky</b>	<b>Stav k 31. 12. 2011</b>	<b>Stav k 31. 12. 2012</b>
Pohledávky převzaté po ČD, s.o.	12 106	11 138
Z toho:		
Škody vzniklé na majetku ČD, s.o.	9 274	8 421
Ostatní	2 832	2 717
Pohledávky z titulu náhrady škod	45 715	66 130
Pohledávky z koupě části podniku	22 390	22 390
Zálohový příděl do Fondu kulturních a sociálních potřeb („FKSP“)	37 892	58 875
Ostatní	927	2 837
<b>Jiné pohledávky celkem</b>	<b>119 030</b>	<b>161 370</b>
Opravné položky	-79 045	-98 062
<b>Jiné pohledávky celkem netto</b>	<b>39 985</b>	<b>63 308</b>

V částce pohledávky z titulu náhrady škod jsou významné položky, které se týkají škody z titulu pádu mostu v železniční stanici Studénka ve výši 3 708 tis. Kč (2011 – 11 124 tis. Kč) předané k právnímu vymáhání, škody při vykolejení vlaku během realizace stavebních prací rovněž předané k právnímu vymáhání ve výši 9 302 tis. Kč (2011 – 9 302 tis. Kč), reklamace nefunkčního modulu ultrazvukové kontroly kolejnic ve výši 9 400 tis. Kč (2011 – 9 400 tis. Kč), vymáhání škody na zabezpečovacím zařízení ve výši 2 888 tis. Kč (2011 – 2 888 tis. Kč), soudní cestou vymáhaná škoda, která byla způsobena při vzniku mimořádné události v železniční stanici Prackovice nad Labem a železniční stanici Lovosice, která činí celkem 20 985 tis. Kč (2011 – dohadná položka aktivní 31 958 tis. Kč).

Výše zálohového přídělu do FKSP je vyšší v návaznosti na vyšší počet zaměstnanců zajišťujících řízení provozu.

#### 4.5. Dohadné účty aktivní

<b>(údaje v tis. Kč)</b>		
	<b>Zůstatek k 31. 12. 2011</b>	<b>Zůstatek k 31. 12. 2012</b>
Očekávaná dotace z fondů EU (viz bod 3.11.)	125 519	193 335
Dohadná položka na vyúčtování za použití železniční dopravní cesty z titulu nákladní dopravy	997	--
Uplatnění náhrady škody z titulu mandátní smlouvy s ČD	977	--
Dohadná položka k přeúčtování nákladů na správu bytových objektů, jejichž prodej nenabyl právní moci	988	269
Dohadná položka podílu přenosu sítě ČD	1 334	1 373
Nevyfakturovaná spotřeba el. energie	7 532	8 997
Hasičské záchranné služby pro ČD	14 076	6 147
Hasičské záchranné služby pro ČD Cargo, a. s.	10 503	4 921
Dohadná položka k uplatnění škod	86 793	90 315
Odběr tepla nájemci	7 719	6 290
Nájemné železničních kabelových sítí	--	24 360
Ostatní položky	21 194	11 792
<b>Dohadné účty aktivní celkem</b>	<b>277 632</b>	<b>347 799</b>
<b>Opravné položky</b>	<b>-977</b>	<b>--</b>
<b>Dohadné účty aktivní celkem netto</b>	<b>276 655</b>	<b>347 799</b>

Navýšení očekávaných dotací z fondů EU v roce 2012 souvisí s jejich neuhrazením. Jedná se zejména o projekty ETCS Poříčany – Kolín, Sudoměřice – Votice, Veselí – Doubí II a dále Tábor – Sudoměřice.

Služby HZS pro ČD a ČD Cargo, a.s. byly poskytnuty na základě smlouvy o sdružení v roce 2012, jejich fakturace na základě vyúčtování proběhla v roce 2013 dle skutečných nákladů.

Největšími částkami uplatňovaných škod v dohadných položkách jsou uplatňované škody při vykolejení vlaku v železniční stanici Štětí a železniční stanici Liběchov (v roce 2012) a dále v železniční stanici Jihlava (v roce 2011).

Největší částku v ostatních položkách tvoří dohadné položky za vyúčtování vedlejších služeb souvisejících s pronájmem vyúčtované v následujícím roce nájemcům.

#### 4.6. Derivátové finanční nástroje

<b>(údaje v tis. Kč)</b>		
	<b>31. 12. 2011 Reálná hodnota</b>	<b>31. 12. 2012 Reálná hodnota</b>
Deriváty určené k obchodování:		
Úrokové swapy	-56 806	-31 696
<b>Celkem</b>	<b>-56 806</b>	<b>-31 696</b>

Rámcová smlouva o obchodování na finančním trhu (dále Rámcová smlouva) byla uzavřena mezi Českou spořitelnou, a.s. („ČS, a.s.“) a SŽDC dne 5. 2. 2008. Tato smlouva se váže ke státem negarantovanému bankovnímu úvěru poskytnutému od ČS, a.s. na financování racionalizačních akcí na železniční dopravní cestě v celkové výši 1,5 mld. Kč. Součástí Rámcové smlouvy je Zajišťovací smlouva „Interest Rate Swap“, která je platná do 31. 12. 2013. Zajištění úrokových sazeb se váže k postupnému čerpání úvěrové linky až do 1,5 mld. Kč a je stanoveno na bázi fixu 3M Pribor ± odchylka.

Tento závazek z derivátových operací je vykázán v řádku rozvahy Jiné závazky, dopad změny reálné hodnoty z přecenění derivátu je uveden ve výsledovce na řádcích Ostatní finanční náklady (4.24) a Ostatní finanční výnosy (4.23).

#### 4.7. Krátkodobý finanční majetek

(údaje v tis. Kč)	31. 12. 2011	31. 12. 2012
Pokladní hotovost a peníze na cestě	1 075	1 560
Ceniny	2 005	303
Účty v bankách	1 203 167	1 043 022
<b>Finanční majetek celkem</b>	<b>1 206 247</b>	<b>1 044 885</b>

Hodnota položky Účty v bankách je ovlivněna čerpáním povoleného debetního limitu kontokorentního úvěru v částce 660 342 tis. Kč (2011 – 927 287 tis. Kč) (viz bod 4.13.3.). Po odečtení vlivu načerpaného kontokorentního úvěru činí k 31. 12. 2012 celkový zůstatek disponibilních zdrojů SŽDC 382 680 tis. Kč (2011 – 275 880 tis. Kč).

#### 4.8. Náklady příštích období

Tuto položku tvoří zejména časově rozlišené provozní náklady SŽDC týkající se běžné činnosti následujícího roku (pojištění, předplatné, dálniční známky apod.).



#### 4.9. Vlastní kapitál

Přehled pohybů vlastního kapitálu za období od 1. ledna 2012 do 31. prosince 2012

	Základní kapitál	Kapitálové fondy	Zákonný rezervní fond/ Nedělitelný fond	Statutární a ostatní fondy	Nerozděl. zisk minulých let	Výsledek hospod. běžného období	Celkem
Zůstatek k 1. 1. 2012	52 777 172	943 632	913 087	25 015	3 457 548	833 625	58 950 079
Přijaté dary	--	17 562	--	--	--	--	17 562
Inventarizační nálezy majetku	--	5 368	--	--	--	--	5 368
Bezúplatné převody majetku a ostatní převody	8 736	--	--	--	--	--	8 736
Soulad pozemků s KN	-10 357	--	--	--	--	--	-10 357
Privatizovaný majetek	-46 962	--	--	--	--	--	-46 962
Rozdělení výsledku hospodaření	--	--	83 363	73 998	676 264	-833 625	--
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb	--	--	--	-65 984	--	--	-65 984
Zálohový příděl do fondu kulturních a sociálních potřeb	--	--	--	20 982	--	--	20 982
Výsledek hospodaření za běžné období	--	--	--	--	--	75 459	75 459
<b>Zůstatek k 31. 12. 2012</b>	<b>52 728 589</b>	<b>966 562</b>	<b>996 450</b>	<b>54 011</b>	<b>4 133 812</b>	<b>75 459</b>	<b>58 954 883</b>

Údaje o charakteru jednotlivých položek vlastního kapitálu jsou uvedeny v bodě 3.6.

Hodnota základního kapitálu byla v roce 2012 a 2011 v souladu s Českým účetním standardem č. 22 snížena o zůstatkovou hodnotu privatizovaného majetku.

Změny základního kapitálu ovlivnily i pohyby z důvodu delimitací, kdy přijatý majetek činí 10 470 tis. Kč a předaný 1 734 tis. Kč.

Z důvodu zpřesňování transformace ČD, s.o. nebyl do majetku a souvztažně do vlastního kapitálu SŽDC zaúčtován v roce 2012 žádný přírůstek ani úbytek majetku. V roce 2012 byly zařazeny nálezem pozemky v hodnotě 5 368 tis. Kč.

Přírůstek ostatních kapitálových fondů představuje především zaúčtování přijatých darů a bezúplatných převodů majetků od státních organizací, krajů, měst a obcí.

#### 4.10. Rezervy

(údaje v tis. Kč)

	Zůstatek k 31. 12. 2011	Tvorba	Čerpání	Zůstatek k 31. 12. 2012
Rezerva na soudní spory	841 006	1 165 569	40 545	1 966 030
Rezerva na odškodnění pracovních úrazů a nemocí z povolání	87 215	73 829	87 215	73 829
Rezerva na příplatky k důchodům	46 299	38 987	46 299	38 987
Rezerva na náklady z náhrad škod – ČD Cargo, a.s.	157 521	31 693	--	189 214
Rezerva na restrukturalizaci	34 192	--	34 192	--
Rezerva na porušení rozpočtové kázně	--	458 995	--	458 995
<b>Rezervy celkem</b>	<b>1 166 233</b>	<b>1 769 073</b>	<b>208 251</b>	<b>2 727 055</b>

Údaje o charakteru jednotlivých položek rezerv jsou uvedeny v bodě 3.7.

Tvorba rezervy na soudní spory vyplývá ze stavu vzniklých a probíhajících pasivních sporů SŽDC a jejich aktuálních soudních, případně mimosoudních jednání. Významnou část výše rezervy představuje rezerva na náhradu škody uplatněné ČEZ Prodej, s.r.o. z titulu neodebrání nasmlouvaného množství elektrické energie v letech 2010 a 2011 (viz bod 6.2.).

Rezerva na náklady z náhrad – ČD Cargo, a.s. byla vytvořena na případný závazek z titulu náhrady škody, kterou ČD Cargo, a.s. požaduje za zvýšené náklady spojené s objízdnými trasami z důvodu vzniku výluk na tratích (viz bod 6.2.).

V roce 2012 vytvořila SŽDC rezervu na úhradu odvodu za porušení rozpočtové kázně a na penále k tomuto odvodu v celkové výši 458 995 tis. Kč. Tato rezerva byla vytvořena na základě platebních výměrů vydaných Specializovaným finančním úřadem za porušení předpisů u investiční akce „Rekonstrukce tratí Plzeň – Česká Kubice“. SŽDC se proti rozhodnutí o odvodu dotace odvolala a u penále požádala o prominutí. Dosud však nebylo v předmětné věci rozhodnuto.

#### 4.11. Dlouhodobé závazky

##### 4.11.1. Závazky z obchodních vztahů

(údaje v tis. Kč)

Druh závazku	31. 12. 2011	31. 12. 2012
Pozastávky	1 359 671	524 060
Vádia, kauce, jistoty	3 000	3 000
Peněžní kauce přijaté od odběratelů	14 739	14 948
<b>Celkem</b>	<b>1 377 410</b>	<b>542 008</b>

Snížení pozastávek je způsobeno nižší investiční činností na železniční dopravní cestě a uvolněním pozastávek zhotovitelům po uplynutí smluvní doby v průběhu roku 2012.

## 4.11.2. Jiné závazky

<b>(údaje v tis. Kč)</b>		
<b>Věřitel</b>	<b>31. 12. 2011</b>	<b>31. 12. 2012</b>
MF ČR – úhrada negarantovaných úvěrů na jistiny a úroky z úvěrů, a dluhopisů	2 548 947	--
MF ČR – úhrada dle státní záruky za úroky z úvěrů po prominutí	488 171	280 011
MF ČR – úhrada dle státní záruky za jistiny z úvěrů po prominutí	1 897 210	1 130 627
<b>Celkem</b>	<b>4 934 328</b>	<b>1 410 638</b>

Závazky za státem (Ministerstvo financí) vyplývají ze splátek jistin a úroků z úvěrů, které v rámci státní záruky (dle jednotlivých smluv, resp. dle zákona o transformaci) provedl za SŽDC stát. Zůstatky těchto závazků nejsou úročené. Závazky vyplývající z proplacení emitovaných dluhopisů byly dle rozhodnutí vlády prominuty do výše konečného zůstatku.

V roce 2005 bylo přijato usnesení vlády ČR č. 1553 o způsobu promíjení těchto závazků, na jehož základě byly dlouhodobé závazky sníženy. V roce 2012 byly prominuty závazky ve výši 5 646 mil. Kč a v roce 2011 ve výši 5 877 mil. Kč.

## 4.12. Krátkodobé závazky

## 4.12.1. Závazky z obchodních vztahů

Věková struktura závazků z obchodních vztahů:

<b>Rok</b>	<b>Po splatnosti (dnů)</b>						<b>Celkem po splatnosti</b>	<b>Celkem</b>
	<b>Do splatnosti</b>	<b>0–90 dní</b>	<b>91–180</b>	<b>181–365</b>	<b>1–2 roky</b>	<b>2 roky a více</b>		
2011	3 301 670	17 436	8 666	4 07	90	--	26 599	3 328 269
2012	3 137 122	20 036	737	1 777	-109	67	22 508	3 159 630

Celková výše závazků k 31. 12. 2012 zaznamenala mírný pokles oproti předchozímu roku.

Podstatná část závazků ve lhůtě splatnosti se týká investiční výstavby vůči zhotovitelům OHL ŽS, a.s., EUROVIA CS, a.s. a Skanska a.s.

## 4.12.2. Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění

Ke konci roku 2012 jsou na závazcích z titulu sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění evidovány pouze závazky ve splatnosti.

## 4.12.3. Stát – daňové závazky a dotace

<b>(údaje v tis. Kč)</b>		
	<b>Zůstatek k 31. 12. 2011</b>	<b>Zůstatek k 31. 12. 2012</b>
Nevyčerpané investiční dotace ze SFDI	15 626	28 191
Vratná dotace ze SFDI – FS	40 813	40 813
Vratná dotace SFDI – TEN-T	88 978	87 143
Investiční dotace TEN-T	531 401	308 431
Vratná dotace - OPD	--	70 469
Příspěvky měst, obcí, krajů a dalších subjektů na investice	23 510	9 875
Daň z příjmů sražená zaměstnancům	64 695	64 918
Ostatní daně	136	281
<b>Daňové závazky a dotace celkem</b>	<b>765 159</b>	<b>610 121</b>

Převážná část zůstatku investičních dotací k 31. 12. 2012 je představována závazkem z nevyčerpaných dotací EU – TEN-T ve výši 308 431 tis. Kč. V roce 2011 byl zůstatek z předfinancování investičních dotací ve smyslu vratné dotace (viz bod 3.11.) u staveb spolufinancovaných ze zdrojů Evropské unie („EU“), a to ve výši 129 791 tis. Kč, v roce 2012 je zůstatek z předfinancování staveb 198 425 tis. Kč.

Daňové nedoplatky u místně příslušných finančních orgánů SŽDC neeviduje.

## 4.12.4. Krátkodobé přijaté zálohy

Krátkodobé přijaté zálohy k 31. 12. 2012 činí 117 912 tis. Kč a k 31. 12. 2011 činily 119 821 tis. Kč. Zálohy jsou přijaté výkony Hasičské záchranné služby pro ČD, a.s. a ČD Cargo, a.s., na vedlejší služby související s pronájmem bytových i nebytových prostor, na poskytnutí věcných břemen, kdy SŽDC je osoba povinná, a dále na zálohy za odběr elektrické energie.

## 4.12.5. Dohadné účty pasivní

<b>(údaje v tis. Kč)</b>		
	<b>Zůstatek k 31. 12. 2011</b>	<b>Zůstatek k 31. 12. 2012</b>
Nevyfakturované neinvestiční dodávky	192 702	336 244
Nevyfakturované investiční dodávky	122 425	--
Dohadná položka nákladových úroků na koridory	30 849	21 214
Ostatní	6 375	12 849
<b>Dohadné účty pasivní celkem</b>	<b>352 351</b>	<b>370 307</b>

V nevyfakturovaných neinvestičních dodávkách jsou zaúčtovány poplatky za užití dopravní cesty ve výši rozdílu cen roku 2011 a roku 2012, dohadné vedlejší náklady, které souvisejí s nájmy, a dále náklady na interní spotřebu elektrické energie.

#### 4.13. Bankovní úvěry a výpomoci

##### 4.13.1. Bankovní úvěry dlouhodobé

Dluhové portfolio SŽDC tvoří zejména závazky z úvěrových smluv bývalých ČD, s.o. Jedná se o úvěry garantované státem, které byly přijaty zejména v souvislosti s financováním výstavby a rekonstrukce železničních koridorů ve smyslu vládních usnesení č. 798/1999 a 1201/2000. Dále do dluhového portfolia patří negarantovaný úvěr od ČS, a.s. na racionalizační akce, kde SŽDC hradí všechny náklady související s úvěrovou smlouvou, včetně úroků z vlastních zdrojů.

(údaje v tis. Kč)

Banka	Měna	Zůstatek k 31. 12. 2011	Čerpání 1-12.2012	Splátky 1-12.2012	Kurzové rozdíly	Zůstatek k 31. 12. 2012
<b>I. koridor:</b>						
KfW Frankfurt	EUR	131 913	--	32 874	-2 635	96 404
EIB Lucemburk	EUR	640 303	--	211 672	-12 682	415 949
Japon. EXIM bank	JPY	621 212	--	190 012	-75 352	355 848
EIB Lucemburk	EUR	715 995	--	126 129	-19 038	570 828
Komerční banka, a.s.	CZK	521 000	--	174 000	--	347 000
KfW Frankfurt	EUR	553 840	--	78 838	-12 426	462 576
<b>II. koridor:</b>						
EIB Lucemburk	EUR	1 720 000	--	339 820	-39 380	1 340 800
EIB Lucemburk	EUR	2 653 714	--	292 051	-63 149	2 298 514
KfW Frankfurt	EUR	1 451 047	--	263 141	-31 057	1 156 849
<b>Mezisoučet</b>		<b>9 009 024</b>		<b>1 708 537</b>	<b>-255 719</b>	<b>7 044 768</b>
<b>Racionalizační akce</b>						
ČS, a.s.	CZK	1 124 995	--	225 000	--	899 995
<b>Mezisoučet</b>		<b>1 124 995</b>		<b>225 000</b>	<b>--</b>	<b>899 995</b>
<b>Celkem</b>		<b>10 134 019</b>		<b>1 933 537</b>	<b>-255 719</b>	<b>7 944 763</b>

Úrokové sazby u výše uvedených úvěrů se pohybují na bázi pevných sazeb v rozpětí 3–8 % ročně nebo na bázi pohyblivých sazeb PRIBOR, LIBOR, EURIBOR s marží v rozpětí 0,15–0,287 % ročně.

##### 4.13.2. Přehled splatnosti úvěrů

(údaje v tis. Kč)

	Splaceno v roce 2012	Splatné v roce 2013	Splatné v následujících letech
Dlouhodobé úvěry	1 933 537	1 846 533	6 098 230
<b>Celkem</b>	<b>1 933 537</b>	<b>1 846 533</b>	<b>6 098 230</b>

Dluhovou službu z dlouhodobých úvěrů, ve smyslu záruk poskytnutých státem podle zvláštních zákonů, nebo záruk vyplývajících ze zákona o transformaci, za SŽDC hradí stát, resp. MF. V okamžiku úhrady splátky státem je daná položka převedena na účet jiných dlouhodobých závazků. V roce 2012 MF na jistinách zaplatilo celkem 1 708 537 tis. Kč.

Dluhová služba vyplývající z negarantovaného úvěru poskytnutého ČS, a.s. byla hrazena z vlastních zdrojů ve výši 225 000 tis. Kč.

Vzhledem k tomu, že úvěry SŽDC jsou placené státem a jsou pak dále evidovány jako dlouhodobé závazky, není část těchto dlouhodobých úvěrů splatných do jednoho roku ve výkazech klasifikována jako krátkodobá.

#### 4.13.3. Krátkodobé bankovní úvěry

<b>(údaje v tis. Kč)</b>		
	<b>31. 12. 2011</b>	<b>31. 12. 2012</b>
Kontokorentní účet	927 287	660 342
<b>Krátkodobé bankovní úvěry</b>	<b>927 287</b>	<b>660 342</b>

V závěru roku 2012 došlo k čerpání povoleného debetního limitu z cash poolového účtu na zajištění úhrad závazků z provozuschopnosti a provozování železniční dopravní cesty včetně obsluhy dráhy.

#### 4.14. Odložená daň

Odložená daň je tvořena následujícími tituly:

<b>(údaje v tis. Kč)</b>		
	<b>31. 12. 2011</b>	<b>31. 12. 2012</b>
Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	-3 910 806	- 4 047 076
Opravné položky k majetku	47 355	53 439
Opravné položky k zásobám	--	968
Pohledávky z obchodních vztahů	42 807	28 999
Rezervy	221 584	474 536
Daňová ztráta minulých let	150 524	--
<b>Celkem odložená daň (pohledávka +, závazek -)</b>	<b>-3 448 536</b>	<b>-3 489 134</b>

SŽDC eviduje daňové ztráty ve výši 4 494 046 tis. Kč (2011 – 4 724 766 tis. Kč) Z důvodu obezřetnosti byla ve výpočtu odložené daně v roce 2011 zohledněna jen část daňové ztráty z minulých let, a to ve výši, jejíž uplatnění je považováno za pravděpodobné. K 31. 12. 2012 nebylo o odložené daňové pohledávce z titulu daňových ztrát účtováno z důvodu nejistoty při stanovení a dosahování zdanitelných základů, proti kterým by mohla být v budoucnu použita. V souladu s účetními postupy uvedenými v bodě 3.9. byla pro výpočet odložené daně použita daňová sazba 19 % (2011 – 19 %).

#### 4.15. Časové rozlišení

<b>(údaje v tis. Kč)</b>		
	<b>Zůstatek k 31. 12. 2011</b>	<b>Zůstatek k 31. 12. 2012</b>
Dohoda o narovnání – paušální náhrada budoucích nákladů	79 664	79 364
Nájemné přijaté předem	5 245	2 308
Výdaje příštích období na odvod za nedodržení povinného podílu osob se ZP	10 721	27 234
Výdaje příštích období – doklady přijaté po ročním zúčtování DPH	9 660	15 457
Ostatní	6 831	8 681
<b>Časové rozlišení pasiv celkem</b>	<b>112 121</b>	<b>133 044</b>

Předmětem dohody o narovnání je finanční vypořádání plynoucí z dodávek vadného materiálu, který bude nejpozději do 31. 12. 2018 postupně vyměňován.

#### 4.16. Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb

<b>(údaje v tis. Kč)</b>		
<b>Položka</b>	<b>Rok 2011</b>	<b>Rok 2012</b>
Výnosy z použitých dopravních cest ČD – nákladní doprava	57 903	41 970
Výnosy z použitých dopravních cest ČD – osobní doprava	1 577 338	1 579 023
Výnosy z použitých dopravních cest ČD Cargo, a.s. – nákladní doprava	2 326 022	2 234 696
Výnosy z použitých dopravních cest mimo skupinu ČD – nákladní doprava	431 448	552 312
Výnosy z použitých dopravních cest mimo skupinu ČD – osobní doprava	12 632	48 409
Výnosy za provozování dráhy	65 952	72 943
Tržby za nájmy	189 989	268 708
Tržby za ostatní externí služby	485 703	434 584
Tržby za elektrickou energii	1 674 497	1 677 167
Tržby od cizích dopravců za poskytnuté služby (mimořádné zásilky, apod.)	2 139	2 289
<b>Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb celkem</b>	<b>6 823 623</b>	<b>6 912 101</b>

Veškeré výnosy byly realizovány v tuzemsku.

Výnosy z použitých dopravních cest v roce 2012 jsou vykázány v cenách roku 2011. Ve správním řízení rozhodl Drážní úřad dne 10. září 2012, resp. Ministerstvo dopravy dne 8. ledna 2013, tak, že mají být použity ceny roku 2011. SŽDC se proti tomuto rozhodnutí odvolala k civilnímu soudu a podala žádost k rozkladné komisi MD.

Osobní doprava u rozhodujícího dopravce ČD, a.s. vykazuje srovnatelné výkony jako v předchozím roce a tedy i tržby jsou na obdobné úrovni. K výraznému nárůstu tržeb u ostatních dopravců došlo nárůstem výkonů dopravce RegioJet a.s. a především zahájením pravidelné dopravy dopravce LEO Express a.s. Trend tohoto růstu bude s největší pravděpodobností pokračovat i v roce 2013.

U nákladní dopravy je poměrně značný pokles výkonů dopravce ČD Cargo v tržbách kompenzován růstem tržeb i výkonů ostatních dopravců.

## 4.17. Nákup služeb

<b>(údaje v tis. Kč)</b>		
<b>Položka</b>	<b>Rok 2011</b>	<b>Rok 2012</b>
Náklady na řízení provozu železniční dopravní cesty ČD	3 266 666	--
Náklady na opravy a udržování stavebního charakteru	2 654 099	2 864 028
Náklady na opravy bytů	30 594	32 257
Náklady na služby od statutárního auditora	6 765	2 625
Z toho: - náklady za povinný audit účetní závěrky pro daný rok	1 250	1 250
- náklady za jiné ověřovací služby statutárnímu auditorovi	2 129	160
- náklady za jiné neauditorské služby statutárnímu auditorovi	3 386	1 215
Náklady na součinnost při přidělování kapacity dopravní cesty	87	516
Zadatelná údržba	690 327	610 449
Ostatní	1 891 177	1 700 625
Z toho: opravy a udržování	728 044	900 501
nájemné, software do 60 tis. Kč, úklid nástupišť, apod.	1 163 133	800 124
<b>Služby celkem</b>	<b>8 539 715</b>	<b>5 210 500</b>

Náklady na řízení provozu železniční dopravní cesty jsou následně po koupi části podniku od 1. 9. 2011 v SŽDC zachyceny na nákladových účtech podle jejich druhů, především však ve mzdových nákladech.

Z důvodu přehlednější evidence zadatelných prací na údržbu jsou od 1. 1. 2011 tyto služby sledovány zvlášť. Zadatelná údržba jsou práce prováděné na smluvním základě třetími subjekty.

## 4.18. Osobní náklady

<b>(údaje v tis. Kč)</b>					
	<b>Osobní náklady celkem 2011</b>	<b>Mzdové náklady</b>	<b>Soc. a zdrav. zabezpečení</b>	<b>Ostatní náklady</b>	<b>Osobní náklady celkem 2012</b>
Doprovodný sociální program (DSP)	25 954	6 172	--	--	6 172
Běžné náklady	5 333 989	5 703 308	1 952 471	459 864	8 115 643
Ostatní	88 308	143 856	--	--	143 856
<b>Celkem</b>	<b>5 448 251</b>	<b>5 853 336</b>	<b>1 952 471</b>	<b>459 864</b>	<b>8 265 671</b>

Běžné osobní náklady představují náklady na zaměstnance SŽDC za rok 2012. Ve sloupci zdravotní a sociální zabezpečení jsou uváděny platby za zaměstnavatele.

Ostatní náklady zahrnují náklady za ztrátu na výdělků, příspěvky na závodní stravování, zvláštní příplatky k důchodům bývalým zaměstnancům ČD, s.o., příspěvky na penzijní připojištění, kapitálové pojištění a motivační příspěvky pro studenty.



#### 4.19. Změna stavu rezerv a opravných položek

(údaje v tis. Kč)

Položka	Rok 2011	Rok 2012
Změna stavu rezerv	22 256	1 560 822
Změna stavu opravných položek k pohledávkám	4 321	14 772
Změna stavu opravných položek k dlouhodobému hmotnému majetku	-25 920	13 225
Změna stavu opravných položek k zásobám	22	5 000
<b>Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti celkem</b>	<b>679</b>	<b>1 593 819</b>

V roce 2012 změnu stavu rezerv ovlivňuje zaúčtování rezerv na platební rozkaz ČEZ Prodej, s.r.o. za rok 2011, platební výměry za odvod dotace a penále k tomuto odvodu za investiční akci „Plzeň – Česká Kubice“ a úroky z prodlení k platebním rozkazům ČEZ Prodej, s.r.o.

#### 4.20. Ostatní provozní výnosy

(údaje v tis. Kč)

Položka	Rok 2011	Rok 2012
Dotace SFDI na opravy a udržování železniční dopravní cesty	8 053 645	8 658 856
Dotace SFDI na opravy a údržbu po povodních	459 698	--
Neinvestiční dotace ze státního rozpočtu	1 230 000	550 000
Neinvestiční dotace ze SFDI – účelově vázané	--	495
Neinvestiční dotace – program OPD	5 806	4 229
Dotace SFDI na jmenovité akce neinvestiční	--	124 611
Ostatní dotace	87	--
Dotace ze SR na doprovodný sociální program dle nařízení vlády	26 000	6 172
Prominutí závazku	5 877 350	5 646 630
Tržby z výzisku materiálu	264 942	229 215
Výnosy z privatizace	30 126	752
Přijaté smluvní pokuty a úroky z prodlení	10 490	7 603
Nároky na náhrady za manka a škody	96 754	90 348
Ostatní	53 130	52 718
<b>Ostatní provozní výnosy celkem</b>	<b>16 108 028</b>	<b>15 371 629</b>

#### 4.21. Ostatní provozní náklady

<b>(údaje v tis. Kč)</b>		
<b>Položka</b>	<b>Rok 2011</b>	<b>Rok 2012</b>
Neinvestiční a investiční úroky z prodlení	2 739	3 994
Pokuty a penále	10 322	1 308
Odpisy pohledávek	9 330	9 343
Odpis zmařených investic	1 243	10 454
Vyplacené renty	16 305	14 352
Náklady spojené s nezaměstnáváním osob se sníženou pracovní schopností	10 721	27 234
Pojistné majetku a odpovědnosti	38 579	63 082
Členské příspěvky	5 206	5 871
Manka a škody	985	3 998
Škody v odpovědnosti způsobené na cizím majetku	21 062	15 904
Ostatní	9 037	15 487
<b>Ostatní provozní náklady celkem</b>	<b>125 529</b>	<b>171 027</b>

K odpisu zmařených investic došlo na základě rozhodnutí inventarizační komise SŽDC vyřazením projektové dokumentace, o které bylo rozhodnuto na základě inventarizace, že nebude realizována. Nárůst pojistného majetku a odpovědnosti je ovlivněn zákonným pojištěním zaměstnanců z odpovědnosti pracovních úrazů.

V ostatních provozních nákladech jsou zaúčtovány příspěvky na údržbu osobních ochranných pracovních prostředků.

#### 4.22. Výnosové úroky

Výnosové úroky v roce 2012 činily 2 763 tis. Kč, v roce 2011 činily 5 523 tis. Kč.

#### 4.23. Ostatní finanční výnosy

Ostatní finanční výnosy zahrnují zejména kurzové zisky z přepočtu cizoměnových transakcí a výnosy z derivátových operací.

#### 4.24. Ostatní finanční náklady

Ostatní finanční náklady zahrnují zejména kurzové ztráty z přepočtu cizoměnových úvěrů, dopady změn reálné hodnoty z přecenění derivátů (viz bod 4.6.) a bankovní poplatky.

## 5. Zaměstnanci, vedení společnosti a statutární orgány

### 5.1. Osobní náklady a počet zaměstnanců

Průměrný přepočtený počet zaměstnanců a členů vedení SŽDC a související běžné osobní náklady za rok 2011 a 2012:

(údaje v tis. Kč)

2011	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. a zdrav. zabezpečení	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	11 588	3 817 673	1 266 272	283 406	5 367 351
Vedení	55	59 890	20 040	970	80 900
<b>Celkem</b>	<b>11 643</b>	<b>3 877 563</b>	<b>1 286 312</b>	<b>284 376</b>	<b>5 448 251</b>

(údaje v tis. Kč)

2012	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. a zdrav. zabezpečení	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	17 335	5 782 696	1 932 996	458 112	8 173 804
Vedení	45	70 640	19 475	1 752	91 867
<b>Celkem</b>	<b>17 380</b>	<b>5 853 336</b>	<b>1 952 471</b>	<b>459 864</b>	<b>8 265 671</b>

V průběhu roku 2012 došlo z důvodu optimalizace a racionalizace činností a zvýšení produktivity práce k několika významným změnám organizačního uspořádání SŽDC.

Dne 31. 12. 2011 došlo ke zrušení 13 organizačních jednotek správ dopravní cesty (Olomouc, Ostrava, Brno, Zlín, Jihlava, Pardubice, Praha, Hradec Králové, Liberec, Ústí nad Labem, Karlovy Vary, Plzeň, České Budějovice) a tří organizačních jednotek stavebních správ (Plzeň, Praha, Olomouc).

K 1. 1. 2012 vzniklo 7 správ dopravní cesty (střední Čechy se sídlem v Praze, severozápadní Čechy se sídlem v Ústí nad Labem, jihozápadní Čechy se sídlem v Plzni, severovýchodní Čechy se sídlem v Hradci Králové, severní Morava se sídlem v Ostravě, střední Morava se sídlem v Olomouci a jižní Morava se sídlem v Brně) a dále ke vzniku 2 organizačních jednotek stavebních správ (západ se sídlem Praze a východ se sídlem v Olomouci).

V návaznosti na usnesení Správní rady SŽDC proběhla k datu 1. 4. 2012 integrace základních činností provozovatele dráhy. Organizační změnou bylo k 31. 3. 2012 zrušeno těchto 14 organizačních jednotek: 7 správ dopravní cesty (v daném regionu zabezpečovaly zejména správu, kontrolu, dohled, opravy a údržbu železniční dopravní cesty), 6 regionálních center provozu (v daném regionu zabezpečovaly zejména obsluhu železniční dopravní cesty, řízení železničního provozu a organizování drážní dopravy) a Ekonomicko personální servis (zajišťoval pro regionální centra provozu ekonomické a personální činnosti). S účinností od 1. 4. 2012 bylo s důrazem na využití synergických efektů zřízeno 7 oblastních ředitelství se sídly v Olomouci, Ostravě, Brně, Hradci Králové, Praze, Ústí nad Labem a v Plzni, která zajišťují provozuschopnost železniční dopravní cesty i řízení jejího provozu.

S účinností od 1. 12. 2012 došlo vyčleněním ze stávající organizační struktury ke vzniku nové organizační jednotky Centrální dispečerské pracoviště Praha, která slouží pro dálkové řízení vlakové dopravy českých tratí.

K 31. 12. 2012 bylo u SŽDC zaměstnáno 17 331 zaměstnanců. V důsledku organizačních změn a další racionalizací a optimalizací na úrovni organizačních složek se od 31. 12. 2011 do konce roku 2012 evidenční počet zaměstnanců snížil o 434 zaměstnanců, tj. o 2,4 %.

## 5.2. Poskytnuté půjčky, úvěry či ostatní plnění

Členové vedení organizace neobdrželi v letech 2012 a 2011 žádné půjčky a úvěry, či jiné odměny nad rámec základních odměn.

V roce 2012 byly členům orgánů SŽDC – Správní rady - vyplaceny odměny v celkové výši 1 752 tis. Kč.

## 6. Podmíněné a další neuvedené závazky v účetnictví

### 6.1. Závazky nezahrnuté v rozvaze

#### 6.1.1. Ekologické závazky

Dle výstupů z dříve provedeného plošného ekologického auditu majetku státu s právem hospodaření pro SŽDC (2008) a z dalších dostupných analýz vyplývá, že stav prokazaného znečištění je menší než se původně předpokládalo (souvisí to i s rozdělením majetku po ČD, s.o. v minulosti dle zák. č. 77/2002 Sb.), a proto nebude třeba tyto lokality dále intenzivně sledovat; jednalo se však pouze o dílčí vzorek míst s potenciální kontaminací z minulosti, proto nelze vyčíslit celkové možné budoucí závazky související se škodami způsobenými minulou činností (případná stará zátěž ve formě znečištění půdy, podzemní vody apod.).

Nelze stanovit ani závazky související s prevencí možných škod budoucích (zejména následkem havarijních úniků závadných látek do životního prostředí při mimořádných událostech). Skutečně vynaložené náklady na řešení případného odvrácení ekologických zátěží (i potencionálních) jsou účtovány jako provozní náklady v rámci zabezpečení provozuschopnosti železniční dopravní cesty – při prokázání původce ekologické havárie jsou jemu takové náklady přeúčtovány.

Současně bude pokračovat i postupné odstraňování hlukové zátěže v koridorových i mimokoridorových úsecích. V případě modernizace železniční dopravní cesty je ochrana životního prostředí nedílnou součástí přípravné projektové dokumentace a náklady na životní prostředí jsou součástí pořizovací ceny nové investiční výstavby.

Za rok 2012 se celkové neinvestiční náklady na oblast životního prostředí pohybovaly ve výši cca 389 mil. Kč (2011 – 382 mil. Kč). Investiční náklady za oblast protihlukové ochrany při modernizaci tratí byly vyčísleny na 100,4 mil. Kč (2011 – 340 mil. Kč). Oproti předchozím rokům probíhala v roce 2012 modernizace tratí převážně v úsecích mimo velké sídelní aglomerace (tedy v úsecích, kde není předpoklad tak masivní sanace hlukové zátěže jako např. na trati Praha – Benešov apod.), částečně došlo ke snížení nákladů i díky změnám v legislativě v roce 2011 (úprava, resp. dílčí zmírnění některých požadavků).

Další investiční náklady, které se týkají především plánované činnosti na údržbu budov v majetku SŽDC a svým charakterem rovněž přispívají k ochraně životního prostředí (snížením energetické náročnosti), byly v roce 2012 vyčísleny na 29 mil. Kč.

## 6.2. Soudní spory

### 6.2.1. ČEZ Prodej, s.r.o.

SŽDC uzavřela na základě výběrového řízení v roce 2008 se společností ČEZ Prodej, s.r.o. smlouvu o dodávce trakční elektrické energie na roky 2009 až 2011. Vzhledem ke změně legislativních podmínek přestala SŽDC od 1. 1. 2010 dodávat trakční elektrickou energii dopravcům a příslušným způsobem také snížila odběr od společnosti ČEZ Prodej, s.r.o. Přestože se SŽDC domnívá, že postupovala v souladu s uzavřenou smlouvou, společnost ČEZ Prodej, s.r.o. podala žalobu na náhradu škody ve výši rozdílu mezi sjednaným a realizovaným náhradním prodejem za roky 2010 a 2011. Celá věc je v současné době řešena soudně. Přestože je SŽDC přesvědčena o správnosti svého postupu, byly vzhledem k existujícím nejistotám vytvořeny rezervy.

### 6.2.2. ČD Cargo, a.s.

ČD Cargo, a.s. vystavuje vůči SŽDC faktury za náhrady škody vyplývající ze zvýšených nákladů spojených s objízdny trasami z důvodů výluk na tratích. SŽDC tyto faktury neuznává a také o nich neúčtuje. ČD Cargo, a.s. však takto vzniklé pohledávky jednostranně započítává proti SŽDC vystaveným fakturám za použití železniční dopravní cesty. SŽDC tyto jednorázové zápočty rovněž neuznává a dne 17. srpna 2011 požádala Městský soud Praha o vydání Platebního rozkazu na úhradu nedoplatku faktur za použití železniční dopravní cesty. ČD Cargo, a.s. podalo proti tomuto platebnímu rozkazu odpor.

ČD Cargo, a.s. nezaplatilo část odebrané elektrické energie za rok 2009 fakturované ze strany SŽDC. SŽDC se žalobou domáhá vydání bezdůvodného obohacení ve výši 294 681 tis. Kč s příslušenstvím. Městský soud v Praze vydal platební rozkaz ve prospěch SŽDC. ČD Cargo podalo proti platebnímu rozkazu rozklad. Nyní se čeká na rozhodnutí Vrchního soudu v Praze.

## 6.3. Majetkoprávní vztahy

SŽDC převzala do své evidence i některé pozemky s nevyjasněnými majetkoprávními vztahy. Tyto případy jsou průběžně prověřovány na základě digitalizace údajů v katastru nemovitostí. Případné úpravy se účtují proti účtům vlastního kapitálu (viz bod 3.6.).

## 6.4. Budoucí závazky z koridorové výstavby

S cílem komplexního propojení české železniční infrastruktury s evropskou železniční infrastrukturou zajišťuje SŽDC výstavbu tranzitních železničních koridorů (TŽK), z nichž výstavba I. koridoru skončila v roce 2004 a výstavba II. koridoru v roce 2007. V současné době probíhá realizace III. a IV. TŽK.

Aktuální předpoklady konečné částky nákladů jsou:

<b>(údaje v tis. Kč)</b>			
<b>Stav k 31. 12. 2012</b>	<b>Dosud provedená výstavba</b>	<b>Zbývající odhadované náklady</b>	<b>Celkové odhadované náklady</b>
I. koridor	40 759 568	--	40 759 568
II. koridor	39 016 291	--	39 016 291
III. koridor	36 317 472	24 748 119	61 065 591
IV. koridor	18 511 927	27 544 729	46 056 656
<b>Celkem</b>	<b>134 605 258</b>	<b>52 292 848</b>	<b>186 898 106</b>

Realizaci III. tranzitního železničního koridoru v trase st. hranice Mosty u Jablunkova – Dětmárovice – Přerov – Česká Třebová – Praha – Plzeň – Cheb, státní hranice schválila vláda ČR usnesením č. 575 ze dne 5. 6. 2002.

Realizaci IV. tranzitního železničního koridoru v trase státní hranice Horní Dvořiště – České Budějovice – Praha schválila vláda ČR usnesením č. 1317 ze dne 10. 12. 2001.

Obě usnesení vlády ČR byla dne 13. 7. 2005 aktualizována usnesením vlády ČR č. 885, které bylo následně usnesením vlády ČR č. 570 ze dne 20. 7. 2011 zrušeno. Dokončení III. a IV. tranzitního železničního koridoru se předpokládá v roce 2018.

## 7. Další informace

### 7.1. Vznik organizace

Dne 1. 3. 2002 nabyl účinnosti zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů („zákon o transformaci“). Na základě tohoto zákona došlo dne 31. 12. 2002 k ukončení činnosti ČD, s.o. a od 1. 1. 2003 ke vzniku SŽDC a společnosti ČD jako jejích právních nástupců.

SŽDC převzala majetek tvořící železniční dopravní cestu, zatímco společnost ČD převzala majetek sloužící k provozování železniční dopravy a provozování železniční dopravní cesty. SŽDC zároveň převzala většinu pohledávek a závazků, zatímco společnost ČD převzala pouze nesplacené pohledávky a závazky z obchodně přepravních vztahů a pohledávky a závazky z pracovněprávních vztahů svých zaměstnanců. Oba subjekty převzaly majetek a závazky v jejich účetních hodnotách.

V dubnu 2004 byl novelizován zákon o transformaci. Na základě této novely byl k 1. 7. 2004 na SŽDC převeden majetek ČD, s.o. určený k úhradě závazků ČD, s.o., který dle původní podoby zákona o transformaci přešel na Ministerstvo dopravy České republiky.

I když bylo při dělení majetku na jednotlivé nástupnické organizace postupováno se snahou zajistit správné a právně konzistentní rozdělení majetku, přetrvávají i nadále možnosti alternativního výkladu některých ustanovení zákona o transformaci. To se týká zvláště položek majetku obsažených v zakladatelské listině ČD. Účetní závěrka SŽDC neobsahuje žádné úpravy, které by mohly vyplynout z takových případných budoucích změn použitých výkladů a z nich vyplývajících dopadů do vykazovaných položek a hodnot majetku a závazků SŽDC.

### 7.2. Významné faktory ovlivňující činnost SŽDC

SŽDC vznikla a její činnost se řídí zákonem o transformaci, zákonem č. 266/1994 Sb., a dalšími obecnými právními předpisy upravujícími postavení státní organizace. Z výše uvedených zákonů vyplývá mimo jiné rozsah majetku, se kterým hospodář SŽDC, nebo její role při provozování a zabezpečení provozuschopnosti železniční dopravní cesty ve veřejném zájmu.

Novelizací zákona o transformaci přešla na SŽDC ke dni 1. 7. 2008 činnost provozovatele dráhy. Z toho důvodu byla k 30. 6. 2008 ukončena platnost smlouvy mezi SŽDC a ČD o zabezpečení provozuschopnosti dráhy a tato byla nahrazena jednotlivými dílčími smlouvami zabezpečujícími vzájemné vztahy mezi SŽDC a ČD.

Na základě usnesení vlády České republiky č. 486 ze dne 22. 6. 2011 o převedení zbývajících činností, které jsou obsahem provozování dráhy (Obsluha dráhy), z ČD na SŽDC, a v návaznosti na obchodní zákoník byla k 1. 9. 2011 realizována koupě části podniku. Předmětem nákupu byla Obsluha dráhy, tj. řízení provozu ve stanicích a na tratích.

SŽDC poskytuje železniční dopravní cestu dopravcům k užívání ve veřejném zájmu za úředně stanovenou cenu v souladu se zákonem č. 526/1990 Sb., o cenách. Příjmy z úhrady za používání železniční dopravní cesty nepostačují na pokrytí nákladů na její provoz, údržbu a další rozvoj. Financování činnosti SŽDC je tudíž závislé na dotacích od státu, případně dalších subjektů.

Pro rok 2013 má SŽDC smluvně zajištěno financování od Státního fondu dopravní infrastruktury na investiční i neinvestiční činnosti ve výši 21 889 846 tis. Kč a od Ministerstva dopravy na neinvestiční činnosti ve výši 550 000 tis. Kč. Tento rozsah finančních prostředků umožní SŽDC poskytovat služby ve stejném rozsahu jako v roce 2012.

### 7.3. Vztahy s významnými odběrateli ČD a ČD Cargo, a.s.

Náklady a výnosy SŽDC realizované ve vztahu k ČD:

<b>(údaje v tis. Kč)</b>		
<b>2011</b>	<b>Náklady</b>	<b>Výnosy</b>
<b>ČD</b>		
Náklady na řízení provozu na železniční dopravní cestě	3 266 666	--
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – osobní doprava	--	1 577 338
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – nákladní doprava	--	57 903
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	--	43 843
Výnosy za elektrickou energii – SŽE	--	1 420 223
Výkony Hasičské záchranné služby	--	30 236
Výkony za provoz telekomunikačních sítí	--	83 801
<b>Celkem</b>	<b>3 266 666</b>	<b>3 213 344</b>

<b>(údaje v tis. Kč)</b>		
<b>2012</b>	<b>Náklady</b>	<b>Výnosy</b>
<b>ČD</b>		
Náklady na řízení provozu na železniční dopravní cestě	3 415	--
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – osobní doprava	--	1 579 023
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – nákladní doprava	--	41 970
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	--	50 005
Výnosy za elektrickou energii – SŽE	--	1 433 397
Výkony Hasičské záchranné služby	--	14 050
Výkony za provoz telekomunikačních sítí	--	72 785
<b>Celkem</b>	<b>3 415</b>	<b>3 191 230</b>

K 31. 12. 2012 eviduje SŽDC pohledávky a závazky za ČD v celkové čisté hodnotě 612 826 tis. Kč (2011 – 524 997 tis. Kč). Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů, činí za ČD 644 611 tis. Kč (2011 – 569 406 tis. Kč). Závazek z obchodních vztahů včetně přijatých záloh představuje částku ve výši 31 785 tis. Kč (2011 – 44 409 tis. Kč). Vůči ČD je z titulu snížení výnosů za používání železniční dopravní cesty zaúčtována dohadná položka ve výši 43 mil. Kč (viz bod 4.16.).

Náklady a výnosy SŽDC realizované ve vztahu k ČD Cargo, a.s.:

<b>(údaje v tis. Kč)</b>		
	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Výnosy za použití železniční dopravní cesty-nákladní doprava	2 326 022	2 234 696
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	13 797	12 936
Výnosy za elektrickou energii – SŽE	4 148	503
Výkony Hasičské záchranné služby	20 298	11 240
Výkony za provoz telekomunikačních sítí	53 944	52 393
<b>Celkem</b>	<b>2 418 209</b>	<b>2 311 768</b>

K 31. 12. 2012 eviduje SŽDC pohledávky a závazky vůči ČD Cargo, a.s., jejichž celková čistá hodnota představuje pohledávku SŽDC ve výši 937 406 tis. Kč (2011 – 935 318 tis. Kč). Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů, činí za ČD Cargo, a.s. 949 740 tis. Kč (2011 – 938 341 tis. Kč). Závazek z obchodních vztahů včetně přijatých záloh představuje částku ve výši 12 334 tis. Kč (2011 – 9 265 tis. Kč). Část pohledávek vůči ČD Cargo, a.s. je v současné době předmětem rozhodčího řízení, viz bod 4.4.1. Vůči ČD Cargo, a.s. je z titulu doúčtování výnosů za používání železniční dopravní cesty zaúčtována dohadná položka ve výši 30 mil Kč (viz bod 4.16.).

#### **7.4. Ekonomický přínos dlouhodobého majetku**

Životnost a ekonomický přínos významné části existujícího dlouhodobého majetku tvořícího železniční dopravní cestu závisí na dostupnosti finančních prostředků a budoucích rozhodnutích o jeho obnově, modernizaci a racionalizaci. Z důvodu existujících nejistot v uvedených oblastech nelze konečnou životnost a ekonomický přínos evidovaného dlouhodobého majetku určit, a proto nebyly v účetní závěrce z tohoto titulu provedeny žádné úpravy ocenění.

#### **7.5. Privatizace**

SŽDC eviduje majetek určený k privatizaci. Tento majetek je v účetnictví oddělen účetním okruhem – Majetek k oddlužení závazků (MOZ).

V roce 2012 bylo realizováno celkem 24 privatizačních projektů na majetek v účetním okruhu MOZ, jehož účetní zůstatková hodnota činila celkem 46 962 tis. Kč (2011 – 1 175 tis. Kč).

V roce 2012 nebyl realizován žádný privatizační projekt na privatizaci bytových domů. Realizoval se pouze doprodej pozemků zbylých po privatizaci bytového fondu, a to v počtu 21 privatizačních projektů.

Z ostatního majetku mimo bytové domy byly v roce 2012 realizovány 3 privatizační projekty.

K 31. 12. 2012 SŽDC eviduje majetek určený k úhradě závazků převzatých po ČD, s.o. uvedený v příloze zákona o transformaci v celkové zůstatkové hodnotě 576 555 tis. Kč. K 31. 12. 2011 činila účetní zůstatková hodnota tohoto majetku 587 763 tis. Kč.



## 7.6. Prodej majetku

### 7.6.1 Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh ZDC

Za rok 2012 bylo v okruhu Železniční dopravní cesty („ZDC“) uzavřeno celkem 116 obchodních případů prodeje nemovitého majetku po schválení vládou ČR, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 31 570 tis. Kč (2011 – 60 370 tis. Kč).

### 7.6.2. Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh MOZ

Za rok 2012 byly uzavřeny celkem 3 obchodní případy prodeje z okruhu MOZ, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 508 tis. Kč (2011 – 1 611 tis. Kč).

## 7.7. Pronájem majetku

### 7.7.1 Pronájem majetku vedený v účetním majetku MOZ

K 31. 12. 2012 bylo evidováno 103 nájemních smluv na byty, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 2 914 tis. Kč (2011 – 2 546 tis. Kč).

Na ostatní majetek mimo bytový fond bylo evidováno 269 nájemních smluv, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 39 369 tis. Kč (2011 – 40 374 tis. Kč).

Tržby z pronájmu nemovitostí celkem činily 42 283 tis. Kč (2011 – 42 920 tis. Kč).

### 7.7.2 Pronájem majetku vedený v účetním majetku ZDC

K 31. 12. 2012 bylo evidováno 1 626 nájemních smluv na byty, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 42 968 tis. Kč (2011 – 44 825 tis. Kč).

Na ostatní majetek mimo bytový fond bylo evidováno 5 425 nájemních smluv, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 157 219 tis. Kč (2011 – 75 216 tis. Kč).

Tržby z pronájmu nemovitostí celkem činily 200 187 tis. Kč (2011 – 120 041 tis. Kč).

## 8. Události po datu účetní závěrky

### 8.1. Změny organizační struktury SŽDC k 1. 1. 2013

S účinností od 1. 1. 2013 došlo vyčleněním ze stávající organizační struktury ke vzniku nové organizační jednotky Centrum sdílených služeb Praha, která zajišťuje personální a mzdovou agendu pro organizační jednotky SŽDC.

### 8.2. Změny ve vedení organizace

Usnesením vlády České republiky č. 224 ze dne 27. 3. 2013 bylo rozhodnuto o změnách ve složení členů Správní rady SŽDC takto:

Ke dni 27. 3. 2013 byli odvoláni:

Mgr. Ivan Adamec

Ing. Libor Joukl

Mgr. Jakub Hodinář

Roman Jurečko

Ing. Radim Vysloužil

S účinností od 28. 3. 2013 byli jmenováni noví členové:

Ing. Jaroslav Deml

Jiří Žák

Ke dni sestavení účetní závěrky byli členy Správní rady:

Ing. Adolf Jílek

Ing. Lukáš Hampl

Ing. Jaroslav Deml

Jiří Žák

Správní rada na svém zasedání dne 28. 3. 2013 usnesením č. 22/2013 odvolala z Výboru pro audit Mgr. Jakuba Hodináře. Ke dni sestavení účetní závěrky byli členy auditního výboru:

Doc. Ing. Hana Březinová, CSc.

Ing. Lukáš Hampl

### 8.3. „DG Regio“

V roce 2012 Evropská komise provedla audit týkající se operačního programu Doprava. Cílem auditu bylo získat jistotu o fungování řídicích a kontrolních systémů operačního programu. Auditovanými subjekty byly řídicí orgán (MD), zprostředkující subjekt (SFDI) a auditní orgán (MF).

Audit byl prováděn i na vybraném vzorku projektů SŽDC. Jednotlivá dílčí zjištění byla předána na ÚOHS a FÚ k posouzení podle národní legislativy.

Vzhledem k tomu, že tato posouzení probíhají, nelze s dostatečnou jistotou předjímat konečný výsledek ani případný finanční dopad na SŽDC v budoucích obdobích.

#### 8.4. „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, 1. stavba“

V roce 2011 proběhla kontrola MD, která prověřovala průběh zadávacího řízení. V protokolu z kontroly bylo uvedeno, že zadání uvedené veřejné zakázky vyvolává pochybnosti ve vztahu k transparentnosti a nediskriminačnímu přístupu při jednání hodnotící komise a to při posuzování mimořádně nízké ceny nabídky uchazeče a jeho vyloučení z důvodu jejího neodůvodnění.

Na základě výše uvedené pochybnosti byl tento případ postoupen MD dne 10. 1. 2012 k posouzení ÚOHS. ÚOHS rozhodl dne 17. 10. 2012, že se SŽDC dopustila správního deliktu tím, že při vyloučení uchazeče nedodržela postup stanovený v ZVZ v případech mimořádně nízké nabídkové ceny a porušila zásadu transparentnosti při zadávání veřejné zakázky. Na základě této skutečnosti byla uložena SŽDC pokuta ve výši 900 000 Kč. SŽDC podala proti tomuto rozhodnutí ve stanovené lhůtě 15 dní rozklad k předsedovi ÚOHS. Podání rozkladu má odkladný účinek na uhrazení pokuty. Nové rozhodnutí ÚOHS dosud nevydal.

S výjimkou skutečností popsanych v předcházejících bodech této přílohy nedošlo po datu účetní závěrky k žádným dalším významným událostem, jež by vyžadovaly úpravu účetních výkazů nebo zveřejnění v účetní závěrce.

V Praze, dne 6. června 2013



Ing. Jiří Kolář, Ph.D.  
generální ředitel

# Výroční zpráva o činnosti v oblasti poskytování informací ve smyslu § 18 zákona 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím

## Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

## Výroční zpráva

o činnosti v oblasti poskytování informací ve smyslu § 18 zákona 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím

## za rok 2012

V souladu se zákonem č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím s ustanovením § 18 tohoto zákona zveřejňujeme k 1. 3. 2013 výroční zprávu za rok 2012 o činnosti v oblasti poskytování informací.

Žádosti podle výše uvedeného zákona vyřizují jménem SŽDC pověřeni zaměstnanci Kanceláře generálního ředitele ve spolupráci se všemi organizačními jednotkami a odbornými útvary SŽDC podle charakteristiky žádosti.

1. Počet podaných žádostí o informace 18
2. Počet podaných rozkladů proti rozhodnutí o neposkytnutí informace 1  
s odůvodněním na vytváření nových informací dle § 2 odst. 4 zákona o svobodném přístupu k informacím
3. Neprobíhalo žádné soudní řízení vztahující se k zákonu č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím.
4. Za uvedené období, tj. za rok 2012, zpracovala SŽDC cca 4 000 dotazů a podnětů od občanů a organizací prostřednictvím centrální e-mailové adresy. V souladu se zákonem č. 106/1999 Sb., bylo za předmětné období a při splnění formálních zákonných podmínek zodpovězeno 18 dotazů (viz výše), u ostatních zpracovaných dotazů se nejednalo o podání ve smyslu již citovaného zákona.

V Praze dne 28. 2. 2013



Ing. Vladimír Brzek

ředitel odboru

Kancelář generálního ředitele

---

# Identifikační a kontaktní údaje

Název organizace:	Správa železniční dopravní cesty
Právní forma:	státní organizace
Zakladatel:	Česká republika (výkonem funkce zakladatele je pověřeno Ministerstvo dopravy)
Datum vzniku:	1. 1. 2003
Identifikační číslo:	70994234
Rejstříkový soud:	Praha
Spisová značka:	oddíl A, vložka 48384
Sídlo organizace:	Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00
Telefon:	222 335 911
Email:	szdc@szdc.cz
Internetová adresa:	www.szdc.cz

## Fotografie na titulní straně:

1. řada: Jirka Zápalka – 150.222-8 R710

2. řada (zleva): Jan Fichtner – Setkají se v nekonečnu, Michal Vlček – Noční Kladno a Marek Binko – Říkovský tunel

**Uvedené fotografie byly vybrány z prvního ročníku fotosoutěže SŽDC  
a zobrazují železnici očima veřejnosti.**

© 2013

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Design, produkce a výroba: ENTRE s.r.o.

