

# Výroční zpráva

## 2016



*el*



Správa železniční dopravní cesty

# OBSAH



<b>Úvodní slovo</b>	<b>6</b>
<b>Profil organizace</b>	<b>10</b>
Základní údaje o organizaci	10
Vedení organizace	11
Správa a řízení organizace	14
<b>Strategie</b>	<b>18</b>
<b>Činnost organizace v roce 2016</b>	<b>21</b>
Hlavní události roku 2016	21
Výročí tratí 1841–2016	22
Provozní schopnost železniční dopravní cesty	25
Provozování železniční dopravní cesty	26
Správa majetku osobních nádraží	27
Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty	28
Používání železniční dopravní cesty dopravci	32
Lidské zdroje	34
Mezinárodní spolupráce	37
<b>Hospodaření organizace</b>	<b>41</b>
Hospodaření SŽDC	41
Předpokládaná hospodářská situace	43
Řízení rizik	43
<b>Společenská odpovědnost</b>	<b>47</b>
<b>Finanční část</b>	<b>51</b>
Zpráva nezávislého auditora pro zřizovatele Správy železniční dopravní cesty, státní organizace	52
Účetní závěrka	57
Příloha v účetní závěrce	67
Osoby odpovědné za výroční zprávu	102
<b>Výroční zpráva o činnosti v oblasti poskytování informací ve smyslu § 18 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím</b>	<b>105</b>
<b>Seznam zkratk</b>	<b>108</b>
<b>Identifikační a kontaktní údaje</b>	<b>111</b>



# ÚVODNÍ SLOVO

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC), pokračovala v roce 2016 v úspěšném čerpání finančních prostředků z fondů Evropské unie (dále EU) na zvýšení kvality železniční infrastruktury. V létě se také realizovala dlouho očekávaná transakce, kdy SŽDC v zastoupení státu odkoupila část závodu Českých drah, a.s. (dále ČD), která znamenala přechod správy většiny nádraží pod SŽDC.

V roce 2016 vyčerpala SŽDC 18,6 miliardy Kč investičních dotací na modernizaci železniční dopravní cesty, další 3,31 miliardy Kč bylo uhrazeno za koupi části závodu od ČD. Dokončovaly se významné projekty z programového období 2007–2013 a rozjely se první investiční akce z navazujícího Operačního programu Doprava 2 (dále OPD2).

„Rok 2016 vnímáme jako rok úspěšného nastartování čerpání evropských finančních prostředků z OPD2 pro současné programové období EU 2014–2020 jako nástupce předchozího Operačního programu Doprava (dále OPD1). Proinvestovaných 8,4 miliardy Kč je na počátku rozpočtového období velmi dobrý výsledek. Výrazně přispěl k tomu, že se Operační program Doprava stal jedním z nejlépe čerpaných operačních programů v ČR v roce 2016,“ říká generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Cílem je v tomto trendu pokračovat a eliminovat posun staveb a čerpání dotačních prostředků do závěrečné fáze programového období.

Dotace z OPD2 byly mimo jiné využity na dofinancování 2. fází tzv. fázovaných projektů, tedy akcí zahájených z OPD1 a dokončených v rámci navazujícího programu OPD2. V roce 2016 se čerpaly dotační prostředky také na nově zahájené stavby, např. Rekonstrukce koleje č. 1 a 2 Ostrov nad Oslavou

– Žďár nad Sázavou, Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav, Revitalizace trati Okříšky – Zastávka u Brna a Revitalizace mezistaničních úseků Petřikov – Borovany (mimo) – České Budějovice (mimo).

„V menší míře se podařilo zahájit financování staveb z nového evropského dotačního programu CEF (Connecting Europe Facility, česky Nástroj pro propojení Evropy), který je zaměřen na poskytování finanční pomoci EU na transevropské síť. SŽDC zahájila v závěru roku významné investice především v rámci III. koridoru, a to u staveb Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr a Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská,“ doplňuje Pavel Surý.

Rok 2016 se vedle samotných staveb nesl ve znamení projektových příprav významných miliardových investic. Finišovaly přípravy na rekonstrukci Negrelliho viaduktu či optimalizaci traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n. Zelenou dostala příprava projektu železničního spojení mezi pražským Veveřským nádražím a Letištěm Václava Havla. Modernizace trati Praha – Kladno s připojením Letiště Václava Havla je prioritní dopravní stavbou české vlády a jedním z nejrozsáhlejších připravovaných infrastrukturních projektů v ČR.

Dlouho očekávanou událostí roku 2016 byla koupě části závodu ČD, jejíž součástí bylo 1 569 budov a 1,385 milionu metrů čtverečních pozemků v bezmála 950 lokalitách osobních nádraží. ČD je odprodaly za cenu 3,3 miliardy Kč. Součástí převodu budov byl i přesun 316 zaměstnanců. Transakce se netýkala hlavního nádraží v Brně a Masarykova nádraží v Praze.

Budovy nádraží jsou v řadě případů ve velmi neutěšeném stavu, protože v posledních letech nepostačovaly dostupné finanční zdroje původního vlastníka na potřebné opravy. Před SŽDC je tedy hodně práce s postupnou obnovou a modernizací nádražních budov. Konkrétní podoba a harmonogram stavebních prací budou sestaveny na základě podrobné analýzy stavu z hlediska nového vlastníka a provozovatele dráhy a po vyhodnocení potřeb a rozvojových záměrů všech lokalit železničních stanic. Očekáváme, že náklady na opravy i investice budou v řádu miliard korun, odborné odhady předpokládají, že si celkově stavební práce vyžádají kolem 10 miliard Kč. Jejich realizace potrvá několik let v návaznosti na dostupnost zdrojů.

„S ohledem na stav nádraží jsme ještě do konce roku 2016 neprodleně zahájili přípravu a realizaci drobných oprav v celkové hodnotě 125 milionů Kč. Jednalo se především o práce akutního charakteru, jejich realizace je prvním příkladem dlouhodobé vize SŽDC uvést nádraží do dobrého technického, provozního i estetického stavu. Zpravidla se jednalo o výměnu oken a dveří, opravy přístřešků, střešních

krytin a fasád. Upravovaly se také prostory pro cestující, například interiéry čekáren, nádražních hal či sociálních zařízení. Opravy se dotkly celkem 161 nádražních budov,“ upřesňuje Pavel Surý.

Při plánování, přípravě i vlastní realizaci staveb nádraží je nezbytné v maximální možné míře komunikovat a spolupracovat s městy, kraji, ale také s dopravci tak, aby stavební činnost směřovala především k navyšování kvality služeb pro cestující. Vedle oprav nádraží se SŽDC zabývá i jejich dalším perspektivním využitím. Nevyužívané prostory jsou nabízeny úřadům a orgánům státní správy a samosprávy. Oživení nádraží s sebou přinese další možnosti pronajmout zbylé prostory soukromým firmám.

„Všech těchto výsledků by se nám nepodařilo dosáhnout bez velkého úsilí, profesionálního přístupu a nasazení našich zaměstnanců. Patří jim naše velké poděkování. I rok 2016 byl z pohledu investic nebo přechodu správy nádraží náročný a všichni se zhostili svých úkolů s maximální zodpovědností,“ konstatuje generální ředitel SŽDC Pavel Surý.



# PROFIL ORGANIZACE

## Základní údaje o organizaci

### KDO JSME

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, na základě platné právní úpravy plní funkci provozovatele a vlastníka dráhy.

### PRÁVNÍ POSTAVENÍ

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 jen 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 ČD. Státní organizace vznikla bez založení, funkci zakladatele vykonává jménem státu Ministerstvo dopravy ČR.

### PŘEDMĚT ČINNOSTI

- provozování železniční dopravní cesty,
- provozuschopnost železniční dopravní cesty,
- údržba a opravy železniční dopravní cesty,
- rozvoj a modernizace železniční dopravní cesty,
- příprava podkladů pro sjednávání závazků veřejné služby,
- kontrola užívání železniční dopravní cesty, provozu a provozuschopnosti dráhy.

### HOSPODAŘÍME

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

### PODNIKÁME

- v souladu se zákonem o živnostenském podnikání.

### NAŠE STRATEGICKÉ CÍLE

- spolehlivý, bezpečný, plynulý a k životnímu prostředí šetrný provoz železniční dopravy,
- zvyšování rychlosti a kapacity na železniční infrastruktuře,
- zefektivnění správy, kontroly, údržby a oprav železniční infrastruktury,
- zajištění interoperability – zavádění moderních interoperabilních systémů a technologií,
- posílení prozákaznické orientace a aktivní komunikace,
- zvýšení tržního podílu železniční dopravy,
- posílení pozice SŽDC jako významného a atraktivního zaměstnavatele.

SŽDC nevyvíjí žádné významné aktivity v oblasti výzkumu a vývoje.

## Vedení organizace

### STATUTÁRNÍ ORGÁN (k 8. 6. 2017)

#### Generální ředitel

**Ing. Pavel Surý**

(věk 58 let, absolvent Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice, ve funkci od 1. 6. 2014)

#### Zástupce generálního ředitele

**Bc. Jiří Svoboda**

(věk 47 let, absolvent Evropského polytechnického institutu, s.r.o., v Kunovicích, generálního ředitele v případě jeho nepřítomnosti zastupuje od 27. 8. 2016)

### VEDENÍ SŽDC (k 8. 6. 2017)

#### Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

**Ing. Aleš Krejčí**

(věk 57 let, absolvent Fakulty výrobně-ekonomické Vysoké školy ekonomické v Praze, ve funkci od 1. 6. 2012)

#### Náměstek generálního ředitele pro správu majetku

**Tomáš Drmola, MBA**

(věk 54 let, absolvent Universität Nürnberg a Institutu pro průmyslový a finanční management Praha, ve funkci od 1. 11. 2014)

#### Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy

**Ing. Mojmír Nejezchleb**

(věk 54 let, absolvent Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně, ve funkci od 1. 7. 2013)

#### Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy

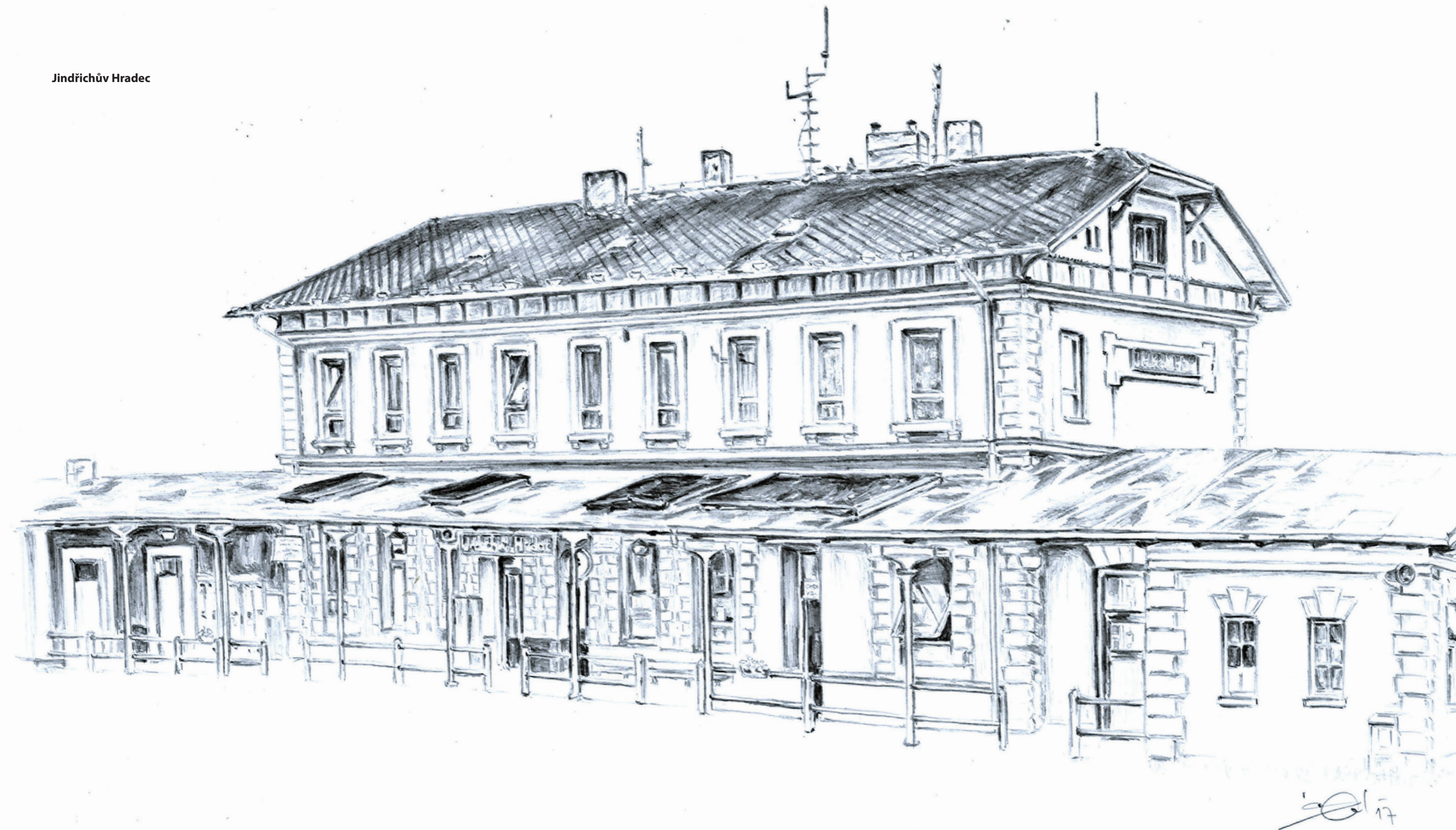
**Bc. Jiří Svoboda**

(věk 47 let, absolvent Evropského polytechnického institutu, s.r.o., v Kunovicích, ve funkci od 1. 7. 2016)

#### Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

**Ing. Josef Hendrych**

(věk 63 let, absolvent Vysoké školy dopravní v Žilině, ve funkci od 1. 8. 2014)



## Správa a řízení organizace

### STATUTÁRNÍ ORGÁN

Statutární orgán organizace řídí její činnost a jedná jejím jménem. Rozhoduje o všech záležitostech organizace, pokud nejsou vyhrazeny do působnosti správní rady nebo Ministerstva dopravy ČR.

#### Generální ředitel

Ing. Pavel Surý

#### Zástupce generálního ředitele

Bc. Jiří Svoboda

#### Změny během roku 2016 a 2017

**Zástupce generálního ředitele**  
do 26. 8. 2016 Ing. Bohuslav Navrátil  
od 27. 8. 2016 Bc. Jiří Svoboda

### VEDENÍ SŽDC

Složení k 31. 12. 2016

#### Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Aleš Krejčí

#### Náměstek generálního ředitele pro správu majetku

Tomáš Drmola, MBA

#### Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy

Ing. Mojmír Nejezchleb

#### Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy

Bc. Jiří Svoboda

#### Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

Ing. Josef Hendrych

Složení k 8. 6. 2017

#### Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Aleš Krejčí

#### Náměstek generálního ředitele pro správu majetku

Tomáš Drmola, MBA

#### Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy

Ing. Mojmír Nejezchleb

#### Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy

Bc. Jiří Svoboda

#### Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

Ing. Josef Hendrych

#### Změny během roku 2016 a 2017

**Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy**  
do 30. 6. 2016 Ing. Bohuslav Navrátil  
od 1. 7. 2016 Bc. Jiří Svoboda

### SPRÁVNÍ RADA

Složení k 31. 12. 2016

#### předseda:

Ing. Vladimír Novotný

#### místopředseda:

Mgr. Milan Feranec

Složení k 8. 6. 2017

#### předseda:

Ing. Vladimír Novotný

#### místopředseda:

Mgr. Milan Feranec

#### Změny během roku 2016 a 2017

V průběhu roku 2016 a 2017 nedošlo k žádným změnám.

#### členové:

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.

Jaroslav Foldyna

Ing. Václav Horák

Ing. Karel Korytář

Ing. Jan Volný

#### členové:

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.

Jaroslav Foldyna

Ing. Václav Horák

Ing. Karel Korytář

Ing. Jan Volný

Správní rada dohlíží na výkon působnosti generálního ředitele, uskutečňování činnosti organizace a na soulad činnosti organizace s právními předpisy. Správní rada schvaluje na návrh generálního ředitele zásadní otázky koncepce organizace. Dále projednává výroční zprávu, výsledky hospodaření a schvaluje roční plán hospodaření.

### VÝBOR PRO AUDIT

Složení k 31. 12. 2016

#### předseda:

Mgr. Milan Feranec

Ing. Vladimír Novotný

Ing. Václav Horák

Ing. Eva Janoušková

Složení k 8. 6. 2017

#### předseda:

Mgr. Milan Feranec

Ing. Vladimír Novotný

Ing. Václav Horák

Ing. Eva Janoušková

#### Změny během roku 2016 a 2017

#### Členové

od 1. 1. 2016 Ing. Eva Janoušková

Výbor pro audit sleduje postup sestavování účetní závěrky, hodnotí účinnost vnitřní kontroly organizace, interního auditu a případně systémů řízení rizik, sleduje proces povinného auditu účetní závěrky, posuzuje nezávislost statutárního auditora a auditorské společnosti a zejména poskytování doplňkových služeb organizaci, doporučuje auditora k ověření účetní závěrky organizace. V této souvislosti je oprávněn nahlížet do účetních knih nebo jiných dokladů a kontrolovat tam obsažené údaje.

### VÝBOR PRO STRATEGII A ROZVOJ

Složení k 31. 12. 2016

#### předseda:

Ing. Václav Horák

#### členové:

Ing. Karel Korytář

Ing. Jan Volný

Složení k 8. 6. 2017

#### předseda:

Ing. Václav Horák

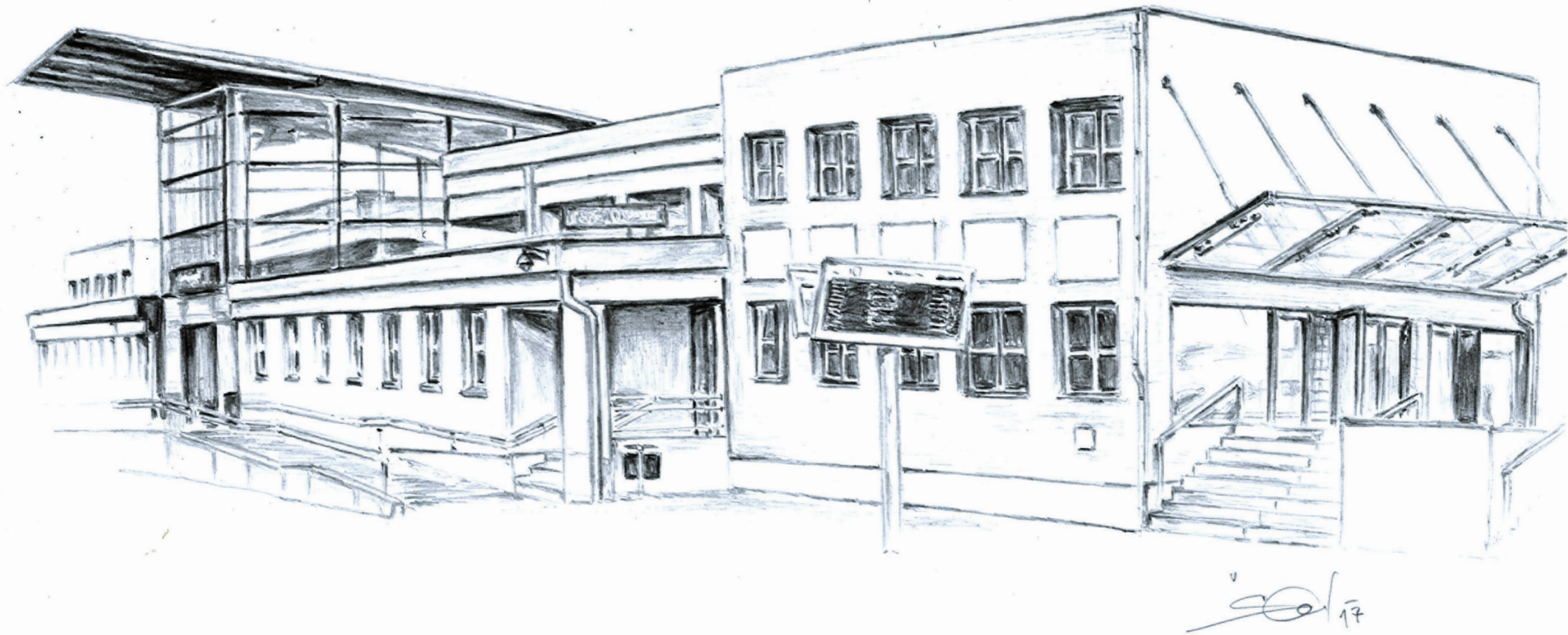
#### členové:

Ing. Karel Korytář

Ing. Jan Volný

Výbor pro strategii a rozvoj zaujímá stanoviska, případně zpracovává poziční dokumenty, zejména ke strategickým materiálům SŽDC, ke strategickým návrhům Ministerstva dopravy ČR legislativního i nelegislativního charakteru s dopadem na železniční sektor, k návrhům uspořádání železničního sektoru, ke strategickým návrhům dopravní politiky EU a ke směrnícím přímo ovlivňujícím činnost SŽDC, k systému řízení SŽDC, k organizační struktuře SŽDC a k jejím změnám.





# STRATEGIE

Strategické cíle SŽDC vychází jednak z dopravní politiky ČR a EU a jednak z vize a poslání organizace. Hlavním tématem modernizace železniční sítě se stává napojení ČR na evropskou síť vysokorychlostních tratí. V oblasti provozování železniční dopravní cesty (dále ŽDC) je naší prioritou zajištění spolehlivého, bezpečného, plynulého a k životnímu prostředí šetrného provozu železniční dopravy. Pro zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty aktivně provádíme správu, kontrolu, údržbu a opravu železniční infrastruktury.

Aktivně se účastníme programů a projektů EU, spolupracujeme s partnerskými organizacemi, institucemi a orgány EU a mezinárodními organizacemi. Usilujeme o vnímání železnice jako systému strategického významu, na kterém jsou závislá klíčová odvětví národního hospodářství ČR.

## Zvýšení tržního podílu železniční dopravy

EU si klade za cíl zvýšení tržního podílu železniční dopravy, a to zejména z důvodu rozložení rizik a zajištění energetické bezpečnosti. Naším cílem je komplexní rozvoj železniční infrastruktury s důrazem na postupné zvyšování kapacity a rychlosti prostřednictvím účelného využití dostupných finančních prostředků z EU. Nadále rozvíjíme svůj vstřícný postoj k zákazníkům a dodržujeme zásadu rovného přístupu ke všem dopravcům. Prvořadým cílem je zajistit poskytování služeb dopravcům v rozsahu stanoveném evropskou legislativou.

## Příprava výstavby vysokorychlostních tratí

V souladu s dokumentem Dopravní politika ČR pro léta 2014–2020 SŽDC dokončuje proces budování tranzitních železničních koridorů a pokračuje v modernizaci tratí na hlavní síti TEN-T a tratí zařazených do sítě železničních nákladních koridorů. V dlouhodobém časovém horizontu

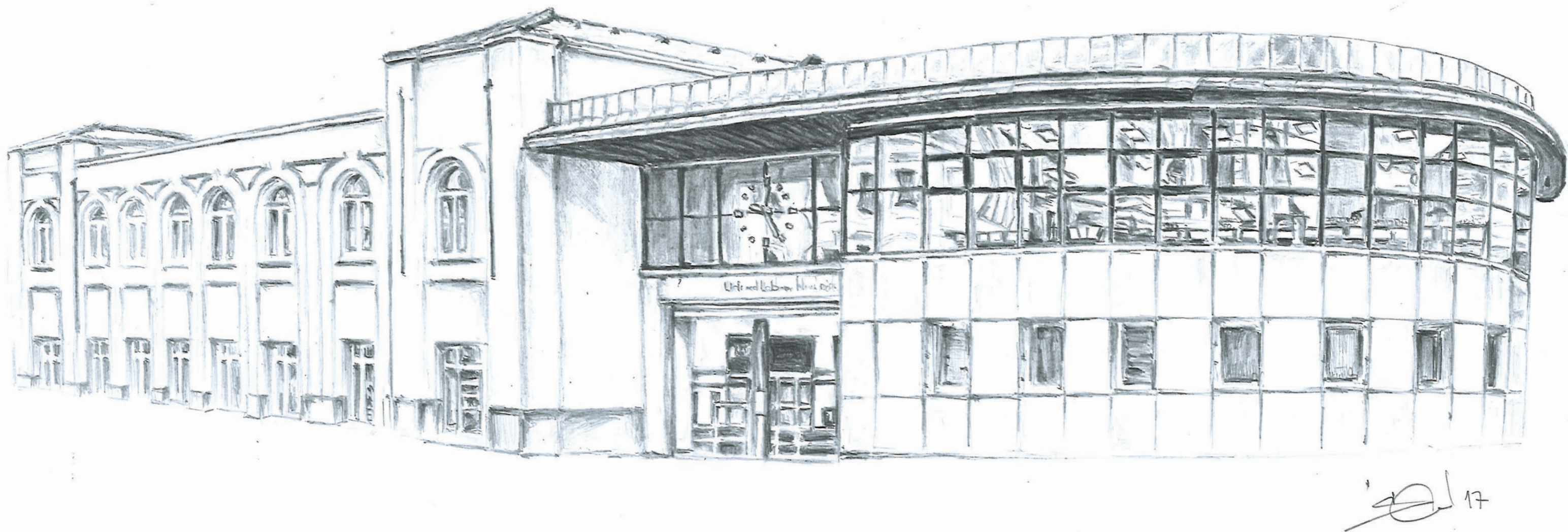
sleduje již zmíněnou přípravu výstavby vysokorychlostních tratí (dále VRT). V roce 2016 byla dokončena fáze pořizování studií územně-technického charakteru, které řeší variantně konkrétní trasy VRT a jejich začlenění do území. Snahou SŽDC je, aby navrhované trasy byly v maximálním možném rozsahu akceptovatelné i pro místní samosprávy. V současné době se připravují nebo již zadávají studie proveditelnosti na VRT Praha – Drážďany a VRT Praha – Brno. Tyto studie budou sloužit Ministerstvu dopravy ČR a SŽDC jako podklad pro strategické rozhodnutí o realizaci projektu a jeho hlavních parametrech. VRT Praha – Drážďany napojí naši republiku na evropský vysokorychlostní systém. VRT Praha – Brno představuje jednoznačnou prioritu z vnitrostátního hlediska, protože je jádrovým úsekem VRT nejen pro samotnou ČR, ale pro celou střední Evropu. Jeho realizace zásadním způsobem přispěje ke zlepšení většiny dálkových relací ve vnitrostátní i mezinárodní železniční dopravě.

## Podpora regionů

Kromě zkvalitňování infrastruktury prostřednictvím větších projektů v regionech nadále realizujeme také menší projekty s financováním především z národních zdrojů. Jedná se o odstraňování omezení rychlosti a také její zvyšování ve stávající stopě. Důležitým úkolem je i provedení racionalizace provozu na vybraných regionálních dráhách při respektování objednávky dopravy z krajů.

## Optimalizace procesů

Zaměřujeme se na optimalizaci interních procesů pomocí moderních nástrojů řízení, posilujeme prozákaznickou externí i interní komunikaci, zavádíme nové trendy v koncepci řízení lidských zdrojů. Usilujeme o to, aby SŽDC byla vnímána jako spolehlivý partner a významný a atraktivní zaměstnavatel s jedinečným know-how.



# ČINNOST ORGANIZACE V ROCE 2016

## Hlavní události roku 2016

### Leden

Zlepšení parametrů se dočkaly traťové úseky Most – Chomutov a Liberec – Tanvald stejně jako trať Posázavského pacifiku z Prahy do Čerčan s odbočkou do Dobříše.

### Únor

Skončila rekonstrukce traťového úseku mezi brněnskými čtvrtěmi Maloměřice a Královo Pole. Pohodlnější cestování vlakem přinesly také úpravy tratě Liberec – Turnov.

Zkušební provoz zahájilo Centrální dispečerské pracoviště (dále CDP) v Praze na Balabence.

### Březen

Trať z Berouna do Rokycan se stala první, která začala být dálkově řízená z CDP Praha.

Zavedení nového státního svátku na Velký pátek, který připadl na 25. března, znamenalo mimořádnou změnu jízdního řádu na železnici.

### Duben

Pilotním projektem v Libereckém kraji zahájila SŽDC ve spolupráci s Policií ČR bezpečnostně-preventivní program Riskuješ? Zaplatíš!

Byla dokončena rekonstrukce mostu přes řeku Labe v mezistaničním úseku Lovosice – Litoměřice horní nádraží. Při jeho výměně se použila říční plavidla.

### Květen

Rychlejší a pohodlnější cestování na dalším traťovém úseku v Brně přineslo dokončení rekonstrukce kolejí mezi Židenicemi a Maloměřicemi.

### Červen

Na okraji Plzně byl proražen první tubus tunelu Ejpovice, který se stane nejdelším na české železnici.

Další úsek čtvrtého koridoru získal díky dokončení prací mezi Veselím nad Lužnicí a Horusicemi druhou kolej.

### Červenec

SŽDC převzala v rámci převodu části závodu ČD 1 569 nádražních budov.

Železnici na jihu Čech slouží první tunel. Nachází se na modernizovaném úseku z Tábora do Sudoměřic u Tábora. Na stejné trati rovněž skončila přestavba stanice Praha-Hostivař.

### Srpen

Zajímavou architektonickou dominantou se stal nový most přes jedno z ramen Dyje v přeshraničním úseku Břeclav – Hohenau.

Spolehlivější provoz elektrických vlaků zajistila rekonstrukce trakční napájecí stanice v Mostu.

### Září

Skončila modernizace posledního tříkolejného úseku Praha-Běchovice – Úvaly. Na veletrhu InnoTrans v Berlíně se uskutečnil křest inovované grafické prezentace polohy vlaků GRAPP.

### Říjen

Děčín se stal dalším hostitelským městem Student Cupu SŽDC.

Skončila celá řada investičních akcí SŽDC, například rekonstrukce tratě Klatovy – Železná Ruda, stanice Horažďovice předměstí nebo revitalizace kolejí mezi Českými Budějovicemi a Volary.

### Listopad

Byl vybrán projektant dlouho odkládané výstavby železnice na pražské letiště. Navrhne konkrétní podobu její části z Prahy-Veleslavína.

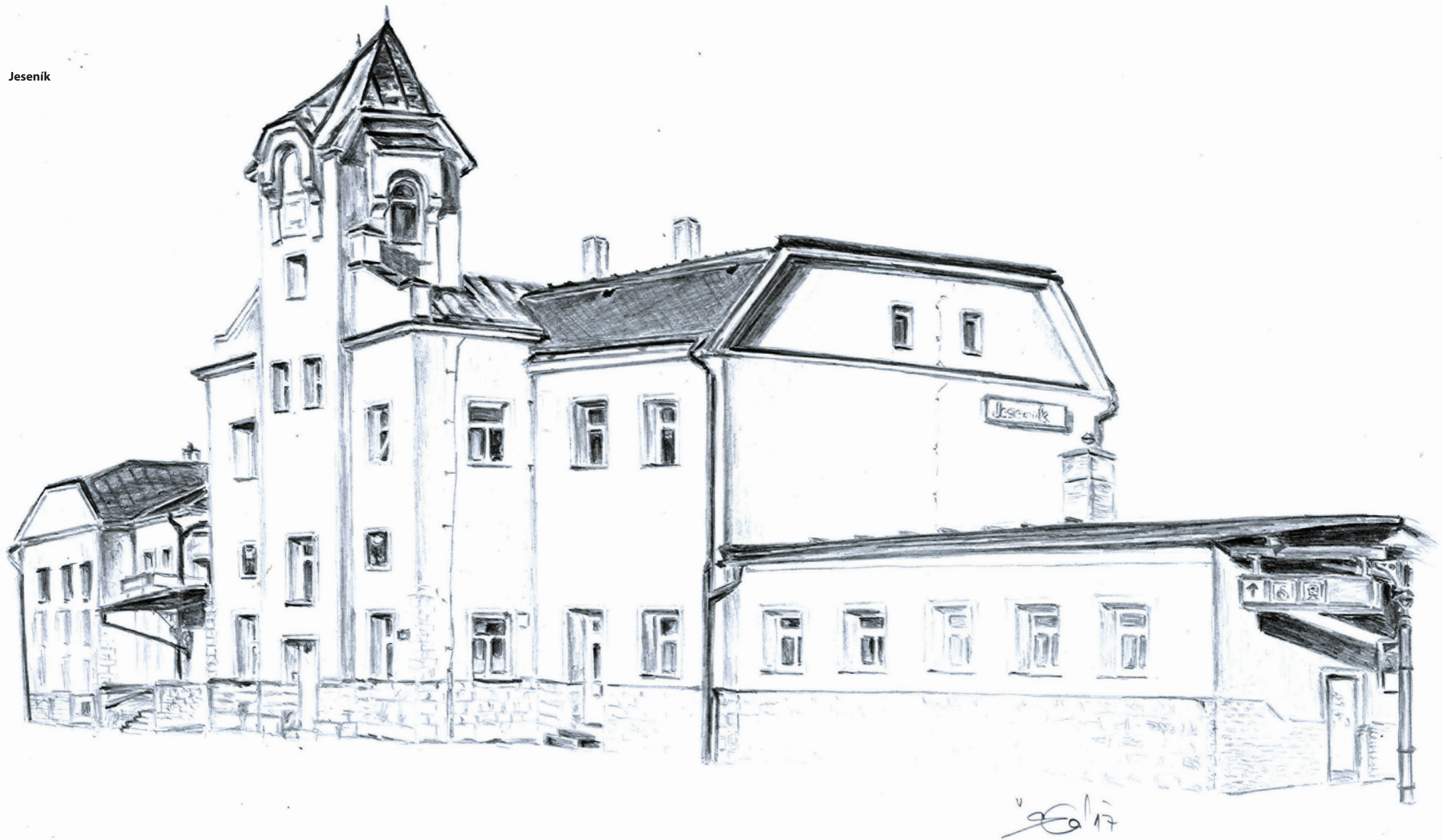
Na 42 místech byla instalována diagnostická zařízení pro kontrolu jedoucích vozidel.

### Prosinec

Byla dokončena výstavba dálkového řízení provozu z Jaroměře do Staré Paky.

## Výročí tratí 1841–2016

Rok	Událost	Výročí
1. 5. 1841	Břeclav – Staré Město u Uherského Hradiště – zahájení veškeré dopravy	175
1. 9. 1841	Staré Město u Uherského Hradiště – Hulín – Přerov – zahájení veškeré dopravy	175
17. 10. 1841	Olomouc hlavní nádraží – Přerov osobní nádraží – zahájení veškeré dopravy	175
8. 4. 1851	Ústí nad Labem jih – Děčín hlavní nádraží – Dolní Žleb – zahájení veškeré dopravy	165
30. 6. 1856	Brno dolní nádraží – odbočka Stará silnice – Střelice – Zastávka u Brna – zahájení veškeré dopravy	160
15. 10. 1861	Plzeň-Skvřňany – Domažlice – Česká Kubice státní hranice – zahájení veškeré dopravy	155
1. 1. 1871	Ostrava střed – Ostrava-Kunčice - Frýdlant nad Ostravicí – zahájení veškeré dopravy	145
8. 1. 1871	Český Těšín – Jablunkov státní hranice – zahájení veškeré dopravy	145
25. 1. 1871	Jihlava – Havlíčkův Brod – zahájení veškeré dopravy	145
4. 2. 1871	Rakovník zastávka – Lužná – Žatec – Březno – Chomutov – zahájení veškeré dopravy	145
1. 4. 1871	České Budějovice – Kaplice – Rybník – zahájení veškeré dopravy	145
23. 4. 1871	Jihlava – Znojmo – zahájení veškeré dopravy	145
3. 9. 1871	Benešov u Prahy – Veselí nad Lužnicí – České Velenice – zahájení veškeré dopravy	145
20. 9. 1871	Plzeň hlavní nádraží – Klatovy – Nýrsko – zahájení veškeré dopravy	145
1. 10. 1871	Kunčice nad Labem – Vrchlabí – zahájení veškeré dopravy	145
1. 10. 1871	Zábřeh na Moravě – Bludov – Šumperk, Šumperk – Petrov nad Desnou – Sobotín – zahájení veškeré dopravy	145
5. 2. 1876	Starkoč – Václavice – zahájení osobní dopravy	140
30. 4. 1876	Beroun – Rakovník – zahájení veškeré dopravy	140
1. 6. 1876	Sokolov – Kraslice předměstí – zahájení veškeré dopravy	140
6. 1. 1881	Čáslav – Žleby, Skovice – Vrdu – zahájení veškeré dopravy	135
18. 8. 1881	Kaštice – Krásný Dvůr – zahájení veškeré dopravy, nyní trať se sezonním provozem	135
10. 2. 1886	Česká Kamenice – Kamenický Šenov – zahájení veškeré dopravy, nyní trať se sezonním provozem	130
4. 6. 1886	Zastávka u Brna – Okříšky – zahájení veškeré dopravy	130
13. 6. 1886	Studenec – Velké Meziříčí staré nádraží – zahájení veškeré dopravy	130
10. 7. 1886	Litovel předměstí – Červenka – zahájení veškeré dopravy	130
20. 11. 1891	České Budějovice – Kájov – zahájení veškeré dopravy	125
25. 7. 1896	Štramberk – Veřovice – zahájení veškeré dopravy	120
15. 9. 1896	Svitavy – Polička – zahájení veškeré dopravy	120
31. 10. 1896	Mikulovice – Zlaté Hory – zahájení veškeré dopravy	120
9. 11. 1896	Moravské Budějovice – Jemnice – zahájení veškeré dopravy, nyní trať se sezonním provozem	120
9. 5. 1901	Chlumec nad Cidlinou – Městec Králové – zahájení veškeré dopravy	115
30. 8. 1901	Zadní Třebaň – Lochovice – zahájení veškeré dopravy	115
1. 6. 1906	Lomnice nad Popelkou – Stará Paka – zahájení veškeré dopravy	110
15. 10. 1906	Doudleby nad Orlicí – Rokytice v Orlických horách – zahájení veškeré dopravy	110
16. 5. 1926	Výhybna Praha-Vítkov – Praha-Libeň – zahájení veškeré dopravy	90



## Provozní schopnost železniční dopravní cesty

Zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty je jednou ze základních povinností SŽDC jako provozovatele dráhy. Tím se rozumí technický stav železniční dopravní cesty, který zaručuje její bezpečný a plynulý provoz.

SŽDC má na starosti provozuschopnost dráhy celostátní a regionálních drah ve vlastnictví státu, zajišťuje včasné odstraňování závad v provozuschopnosti železniční infrastruktury ve správě SŽDC, eviduje omezující parametry ŽDC a dbá na ochranu životního prostředí jako nedílnou a nezastupitelnou součást každodenní činnosti SŽDC. Dále stanovuje zásady pro zajištění řádného technického stavu, rozvoje a úprav zařízení železniční infrastruktury, schvalování použití nových výrobků a zařízení v oblasti traťového hospodářství, automatizace a elektrotechniky.

### Tabulka vybraných činností

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství
úprava GP kolejí	km	1 509
úprava GP výhybek	v. j.	876
čištění lože – koleje	km	199
čištění lože – výhybky	v. j.	339
BK, svařování – koleje	km	436
BK, svařování – výhybky	v. j.	697
výměna kolejnic	km	750
výměna pražců	ks	411 005

### Základní charakteristika železniční sítě

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství
délka tratí celkem	km	9 463
délka elektrizovaných tratí	km	3 217
délka tratí normálního rozchodu	km	9 440
délka úzkorozchodných tratí	km	23
délka jednokolejných tratí	km	7 498
délka dvou a více kolejových tratí	km	1 965
stavební délka kolejí celkem	km	15 435
počet výhybkových jednotek	v. j.	23 278
počet mostů	ks	6 779
počet tunelů	ks	164
celková délka mostů	m	153 670
celková délka tunelů	m	45 745
počet železničních přejezdů	ks	7 961

Základem zajištění provozuschopnosti je správcovská činnost odborných správ jednotlivých oblastních ředitelství, která z úrovně svých provozních středisek zajišťují diagnostiku technického stavu provozované ŽDC. Na základě analýzy jejich výstupů sestavují plány oprav a údržby tak, aby v této oblasti zajistily všechny povinnosti provozovatele dráhy.

Jedním z ukazatelů provozuschopnosti ŽDC je také počet omezení traťové rychlosti, tzv. pomalých jízd. Pro rok 2016 byl stanoven limit hodnocených pomalých jízd v celé síti k 31. 12. 2016 v délce 8 km. Skutečná délka hodnocených pomalých jízd k tomuto datu byla 2,682 km. Hodnocené pomalé jízdy jsou ty, které byly zavedeny kvůli nevyhovujícímu technickému stavu infrastruktury a z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů na přejezdech.

## Náklady na zajištění provozuschopnosti

SŽDC zabezpečuje provozuschopnost celostátních a regionálních drah, a to v odvětvích železničních tratí (svršku a spodku), stavbách železničního spodku, mostech a tunelech, budovách a pozemních stavbách, zařízení elektrotechniky a energetiky a zařízení sdělovací a zabezpečovací techniky ve své správě. K tomu využívá jak vlastní personální, strojní či technické kapacity (především prostřednictvím organizačních jednotek – oblastních ředitelství a specializovaných jednotek), tak smluvní vztahy s dodavateli působícími na příslušném trhu. Výběr těchto dodavatelů probíhá formou veřejných zakázek. Zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty v roce 2016 bylo hrazeno z rozpočtu SFDI, který poskytuje SŽDC neinvestiční prostředky k financování oprav a údržby celostátních a regionálních drah v majetku státu. V roce 2016 v rámci provozuschopnosti pokračovaly opravy tratí, které byly zařazeny do neinvestičních akcí spolufinancovaných z OPD1. Opravy byly zaměřeny na výměnu svršku, zlepšení zabezpečení přejezdů, opravy nástupišť a osvětlení stanic a zastávek, úpravy odvodnění a opravy mostů a propustků. Tyto opravy byly v roce 2016 financovány z poskytnutých záloh OPD a národních zdrojů SFDI. Akce byly postupně dokončovány včetně realizací dokumentace skutečného provedení staveb. Celkové náklady bez odpisů vynaložené na zajištění provozuschopnosti ŽDC dosáhly v roce 2016, včetně příslušného podílu centrálně vedených nákladů úseku náměstka generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy, výše 15 596 mil. Kč.

## Provozování železniční dopravní cesty

V souladu se zákonem o dráhách je SŽDC povinna zajistit provozování dráhy ve veřejném zájmu. Provozováním ŽDC se rozumí činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava. Pravidla a postupy k zabezpečování těchto činností stanovují vnitřní předpisy SŽDC.

I v roce 2016 se kladl důraz na maximálně vstřícný přístup vůči dopravcům při organizování výlukové činnosti potřebné pro obnovu a údržbu ŽDC nebo její modernizaci.

Rozsah drah, které provozuje SŽDC, je v současné době stabilizovaný na délku tratí 9 463 km. Případné změny kategorie drah z celostátní na regionální jejich provozování neovlivňují.

Na základě nájemních smluv je na několika regionálních tratích provozovatelem dráhy jiný subjekt. Jedná se o trať Trutnov hl. n. – Svoboda nad Úpou a Sokolov – Kraslice (celkem 37 km), kde je provozovatelem společnost PDV RAILWAY a.s., a o trať Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem (celkem 20 km), kde je provozovatelem společnost Advanced World Transport a.s.

SŽDC je provozovatelem dráhy i na vlečkách ve vlastnictví státu (např. Oldřichov u Duchcova – Duchcov, Vranovice – Pohořelice, vlečky Správy státních hmotných rezerv) a na některých dalších vlečkách v majetku soukromých osob. K 31. 12. 2016 provozovala SŽDC 58 vleček. SŽDC je také provozovatelem regionální dráhy Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport, která je ve vlastnictví Moravskoslezského kraje. V průběhu roku došlo k prodeji regionálních drah Čížkovice – Obrnice a Dolní Bousov – Kopidlno, kde SŽDC nadále zůstala provozovatelem dráhy.

V oblasti rádiového provozu bylo dne 24. 5. 2016 provedeno plánované přeladění kmitočtů v pásmu 150 MHz na kmitočtovou rozteč 12,5 kHz podle nařízení ČTÚ a zahájeno jejich používání.

V národním prostředí železniční dopravní cesty a interoperabilním systému GSM-R CZ bylo dne 1. 6. 2016 zahájeno využití dostupnosti systému pro posun v režimu „bod-bod“ a zavedení jednotného číslování posunu mezi dopravními (PMD) s využitím předčísli 8, včetně vyřešení této problematiky v pohraničních oblastech s ohledem na legislativu sousedních států. Dále byly dne 6. 9. 2016 zveřejněny výsledky soutěže na stavbu implementace funkce Generální stop v rádiové síti GSM-R CZ, jejíž ukončení je stanoveno na září roku 2017. Poté SŽDC počítá pro další aktivní zvýšení bezpečnosti a prevence předcházení projetí hlavních návštěvidel v poloze Stůj s využitím funkce Generální stop v síti GSM-R pro další funkci, a to Výstraha při nedovoleném projetí návštěvidla, podobně jako je již aplikována z analogové rádiové sítě TRS.

### Podpora provozu aplikací

Jako významná služba pro dopravce byl spuštěn národní server s elektronickými tabelárními jízdními řády. Současně v rámci provozních aplikací bylo zavedeno do rutinního provozu on-line vyhledávání plánu vlakové dopravy.

### Projekt CDP Praha

Výstavba budovy CDP Praha byla ukončena v rámci schváleného harmonogramu, v únoru 2016 byla uvedena do zkušebního provozu a předána uživateli. Zároveň byl zahájen výcvik zaměstnanců na cvičném sále a v březnu 2016 došlo k zapojení prvního úseku Beroun (mimo) – Rokycany (včetně) do dálkového ovládání z CDP Praha. Následně byl v červenci 2016 zapojen úsek Česká Třebová (mimo) – Kolín (včetně), mimo železniční stanice Pardubice hlavní nádraží a Brandýs nad Orlicí, které zatím neprošly modernizací. V měsíci srpnu 2016 byl do dálkového ovládání z CDP Praha zapojen úsek Praha-Uhřetěves (mimo) – Olbramovice (včetně) a v říjnu úsek Rokycany – Nezvěstice (mimo). V průběhu 4. čtvrtletí 2016 byl částečně zapojen do CDP Praha úsek Kolín (mimo) – Kralupy nad Vltavou (mimo), a to dílčími úseky Velim – Úvaly a Praha-Holešovice – Libčice nad Vltavou. Aktivace zbylé části tohoto úseku byla ukončena v dubnu 2017 přepnutím železničních stanic Praha-Běchovice, Praha-Libeň a Praha Masarykovo nádraží. V závěru roku 2017 se zároveň předpokládá aktivace úseku Plzeň (mimo) – Cheb (mimo) do dálkového ovládání z budovy CDP Praha.

### CDP Přerov

V roce 2016 byla dokončena rekonstrukce železniční stanice Olomouc hl. n. a její řízení bylo začleněno do dálkového ovládání tratě Přerov (mimo) – Česká Třebová (mimo). Dále probíhaly přípravné práce k rekonstrukci zabezpečovacího zařízení železniční stanice Veselí nad Moravou a její zapojení do dálkového ovládání z CDP Přerov, aktualizace přípravné dokumentace DOZ Ostrava-Svinov – Petrovice u Karviné st. hr., Dětmárovice (mimo) – Mosty u Jablunkova st. hr. a příprava na zhotovení přípravné dokumentace a záměru projektu Modernizace a elektrizace tratí Otrokovice – Vizovice a zapojení úseku do dálkového ovládání z CDP Přerov.

### Náklady na zajištění řízení provozu

Náklady na zajištění řízení provozu ŽDC zahrnují zejména výkony obsluhy dráhy zajišťované oblastními ředitelstvími a centrálními dispečerskými pracovišti a dále centrálně

vedené náklady úseku náměstka GŘ pro řízení provozu. Zaměstnanci SŽDC zajišťují operativní řízení železničního provozu, dispečerské řízení, obsluhu zabezpečovacích zařízení a informačních systémů pro cestující, tvorbu jízdního řádu a přidělování kapacity dopravní cesty dopravcům. Náklady v této činnosti v roce 2016 jsou kryty převážně tržbami za použití ŽDC a přidělení kapacity a sestavení jízdního řádu od provozovatelů drážní dopravy a z příspěvku Ministerstva dopravy ČR na dopravní cestu nehraněného ze SFDI. Náklady na zajištění řízení provozu železniční dopravní cesty dosáhly v roce 2016 celkové výše 5 031 mil. Kč.

### Správa majetku osobních nádraží

K datu 24. 6. 2016 podepsaly ČD jako prodávající a SŽDC jako kupující smlouvu o úplatném převodu části závodu Železniční stanice v hodnotě 3,3 miliardy korun. SŽDC na základě uvedené smlouvy od 1. 7. 2016 zabezpečuje provoz cca 950 osobních nádraží a stovek dalších provozních a technologických budov. Spolu s částí závodu přešlo od ČD k SŽDC i 316 zaměstnanců. Z řad těchto zaměstnanců byly vytvořeny na generálním ředitelství SŽDC odbor správy osobních nádraží a odbor stavební a 6 regionálních správ osobních nádraží (Praha, Plzeň, Ústí nad Labem, Brno, Olomouc a Hradec Králové). Převod části závodu se netýkal hlavního nádraží v Brně a Masarykova nádraží v Praze. Převedená část závodu Železniční stanice byla k 31. 12. 2016 plně integrována do struktury SŽDC.

Drtivá většina budov osobních nádraží, které byly do správy SŽDC převedeny, vyžaduje stavební úpravy. U některých nádražních budov bude postačovat oprava, jinde je třeba naplánovat, připravit a zrealizovat rekonstrukci či modernizaci. Dle prvotních hrubých odhadů si stavební práce vyžádají celkem více než 10 mld. Kč. Časový plán stavební obnovy a rekonstrukcí osobních nádraží bude odpovídat dostupnosti zdrojů i projekčních a stavebních kapacit v daném roce.

Již v průběhu druhého pololetí roku 2016 zahájily správy osobních nádraží opravy ve vybraných železničních stanicích. První vlna se týkala především oprav akutního charakteru, výměn oken a dveří, oprav střešních krytin a fasád. Upravovaly se také prostory pro cestující, například interiéry čekáren, nádražních hal či sociálních zařízení. Jmenovité opravy se týkaly 161 nádražních budov, k tomu je nutno připočítat další desítky drobných oprav. Celková částka vynaložená na stavební počiny tak dosáhla 125 milionů korun.

Na rok 2017 pak SŽDC počítá s částkou cca 480 mil. Kč na opravy (140 jmenovitých stavebních akcí) a 123 mil. Kč na rekonstrukce (8 jmenovitých stavebních akcí). Dalších cca 127 mil. Kč je v plánu vynaložit na přípravu 57 jmenovitých staveb (projektová dokumentace) na roky příští. Další stavební práce na osobních nádražích budou také připravovány a realizovány v rámci velkých dopravních investic (modernizace koridorů, přestavby železničních uzlů), které jsou v gesci stavebních správ SŽDC.

Jmenovité rekonstrukce (investice) zahajované v roce 2017 se týkají osobních nádraží v železničních stanicích Turnov, Přerov, Lipník nad Bečvou, Břeclav, Kuřim, Sokolov a Hradec Králové hl. n. Rekonstrukce nádražní budovy žst. Náchod již probíhá a bude v roce 2017 dokončena.

Kromě oprav budov osobních nádraží se SŽDC zabývá i jejich dalším perspektivním využitím. Nevyužívané prostory jsou nabízeny úřadům a orgánům státní správy a samosprávy. Přesídlením úřadů tak mimo jiné dojde k oživení nádraží, které s sebou přinesou další možnosti pronajmout zbylé prostory za komerční ceny soukromým firmám.

Dlouhodobou vizí SŽDC po převzetí části závodu Železniční stanice jsou nádraží a zastávky v technickém, provozním i estetickém stavu, který odpovídá nárokům moderní dopravy ve 21. století.

### Přehled staveb III. koridoru

Stavba	Délka stavby km	Stav realizace	Realizace	
			zahájení	ukončení
Modernizace tratí Rokycany – Plzeň	20,2	realizace	7/2013	1/2019
Optimalizace tratí Beroun – Králův Dvůr	4,9	realizace	11/2016	6/2019
Optimalizace tratí Český Těšín – Dětmárovice	20,9	příprava	2017	2019
Optimalizace tratí Praha Smíchov – Černošice	8,8	příprava	2018	2020
Optimalizace tratí Černošice – Odb. Berounka	5,9	příprava	2020	2025
Optimalizace tratí Odb. Berounka – Karlštejn	15,5	příprava	2020	2025
Optimalizace tratí Karlštejn – Beroun	5,7	příprava	2020	2025

### 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 železničních uzlů,
- modernizace ostatních tratí zařazených do evropského železničního systému,
- zajištění interoperability vybraných tratí,
- investice do železniční infrastruktury pro rozvoj příměstské dopravy a integrovaných dopravních systémů.

### Modernizace tranzitních železničních koridorů

Modernizace tranzitních železničních koridorů představuje kvalitativní zlepšení železniční dopravy v ČR a výrazné zkrácení jízdních dob na důležitých dopravních relacích, zejména Praha – Ostrava a Praha – Brno. Na dokončenou modernizaci I. koridoru v trase Břeclav – Brno – Česká Třebová – Praha – Děčín a II. koridoru v trase Břeclav – Přerov – Ostrava – Petrovice u Karviné navázala modernizace III. a IV. koridoru.

III. koridor je veden v trase Mosty u Jablunkova, státní hranice SR/ČR – Dětmárovice – Ostrava – Přerov – Česká Třebová – Praha – Plzeň – Cheb, státní hranice ČR/SRN. Úsek Česká Třebová – Praha byl realizován v rámci I. koridoru a úsek Přerov – Dětmárovice v rámci II. koridoru. V následující tabulce jsou uvedeny zatím nedokončené úseky III. koridoru, které jsou ve fázi realizace nebo projektové přípravy.

Na IV. koridoru, který je veden v úseku Horní Dvořiště – České Budějovice – Praha, jsou ve stádiu realizace nebo projektové přípravy následující stavby.

#### Přehled staveb IV. koridoru

Stavba	Délka stavby km	Stav realizace	Realizace	
			zahájení	ukončení
Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 1. část	22,2	příprava	2019	2020
Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část	4,3	příprava	2018	2019
Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor, II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí	8,6	příprava	2018	2021
Modernizace trati Sudoměřice – Votice	17,0	příprava	2017	2021

#### Modernizace železničních uzlů

V návaznosti na modernizaci koridorových tratí jsou modernizovány důležité železniční uzly v jejich trase. Dokončeny jsou již průjezdy uzly Děčín, Ústí nad Labem, Kolín, Choceň, Ústí nad Orlicí, Břeclav, Přerov (1. stavba) a Bohumín. V realizaci je stavba průjezdů železničními uzly Plzeň a Olomouc. V pražském uzlu byly již dokončeny úseky Úvaly – Praha Běchovice – Praha Libeň a Praha Holešovice – Praha Bubeneč, jejichž zprovozněním byl dokončen průjezd I. koridoru tímto uzlem. Dokončena je také realizace stavby žst. Praha Hostivař a v roce 2017 bude zahájena stavba v úseku Praha Hostivař – Praha Vršovice, která zajistí zaústění IV. koridoru do pražského uzlu. Dále pokračují přípravné práce pro stavbu Praha hl. n. – Praha-Smíchov, které zapojí III. koridor do pražského uzlu. Pokračuje také další projektová příprava pro průjezdy uzly Brno, Plzeň, Přerov, Ostrava, Pardubice a Česká Třebová.

#### Modernizace ostatních tratí zařazených do evropského železničního systému

Postupně probíhá rekonstrukce a modernizace jednotlivých úseků trati Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno, kde již byly některé úseky dokončeny. Připravovány jsou modernizace tratí v úsecích Lysá nad Labem – Čelákovice – Praha Vysočany, Kolín – Nymburk – Všetaty – Ústí nad Labem – Děčín a Plzeň – Domažlice. Dále se připravují stavby v úsecích Ústí nad Labem – Most – Cheb a České Budějovice – Plzeň. V projektové přípravě je i výstavba nových tratí v úsecích Ústí nad Orlicí – Choceň a Brno – Přerov.

#### Zajištění interoperability vybraných tratí

Mezi další významné investiční akce patří stavby zajišťující interoperabilitu železniční sítě v oblasti sdělovací a zabezpečovací techniky. Po výstavbě digitálního rádiového systému GSM-R na I. koridoru Břeclav – Česká Třebová – Praha – Děčín a na II. koridoru Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné byla dokončena výstavba GSM-R na úsecích Mosty u Jablunkova – Ostrava, Přerov – Česká Třebová, Kolín – Všetaty – Děčín, Beroun – Praha – Benešov, Benešov – Votice a Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno. V realizaci je výstavba GSM-R v úsecích Beroun – Plzeň – Cheb a Ústí nad Orlicí – Lichkov, v přípravě jsou další úseky.

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 Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav. Připravuje se realizace úseků Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín a Přerov – Česká Třebová, ostatní úseky budou následovat.

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

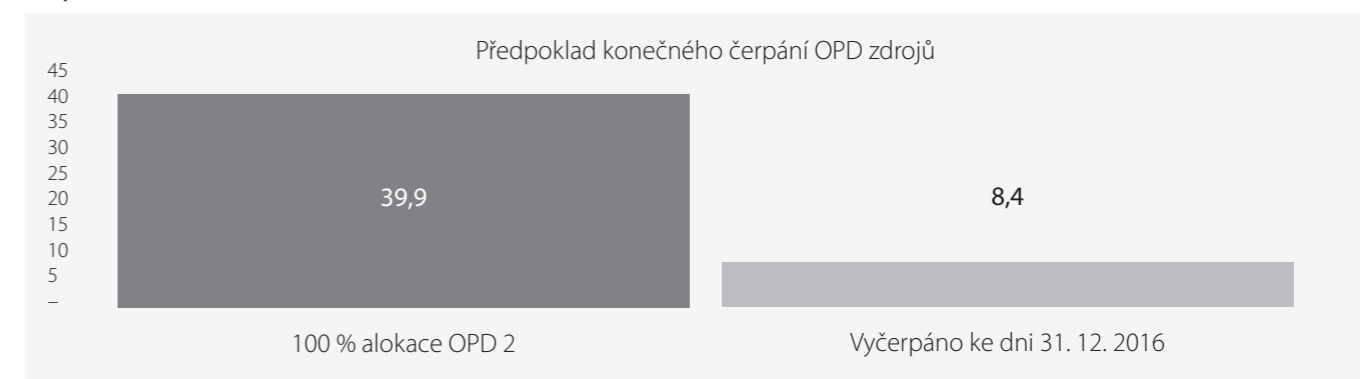
Pro zkvalitnění příměstské dopravy v uzlu Praha se připravuje modernizace, elektrizace a zdvoukolejnění trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Václava Havla v Ruzyni. Modernizace je rozdělena na několik samostatných staveb, z nichž první, rekonstrukce Negrelliho viaduktu, bude zahájena v roce 2017. Současně bude zahájena i rekonstrukce úseku Praha Smíchov – Hostivice, která zajistí zvýšení propustnosti této trati. Dokončena byla revitalizace trati Praha – Vrané nad Vltavou.

Další zlepšení příměstské dopravy přinesou připravované optimalizace tratí Praha Vysočany – Lysá nad Labem a Praha hl. n. – Praha Smíchov – Beroun nebo prodloužení podchodů na pražském hlavním nádraží. Z ostatních akcí je nejdále příprava zdvoukolejnění úseku Brno – Zastávka u Brna včetně elektrizace a Hradec Králové – Pardubice, kde již v úseku Stéblová – Opatovice nad Labem modernizace spojená se zdvoukolejněním proběhla.

#### Čerpání Operačního programu Doprava 2 (rozpočtové období 2014–2020)

V průběhu roku 2016 se SŽDC podařilo úspěšně zahájit čerpání dotačních prostředků v novém evropském programovém období 2014–2020 (OPD2). Dotace z OPD2 byly mimo jiné využity na dofinancování 2. fází tzv. fázovaných projektů, tedy akcí zahájených z OPD1 a dokončených v rámci navazujícího programu OPD2. Zahájena byla také řada akcí výhradně spolufinancovaných již z OPD2. Z celkové alokace OPD2, která činí na celé programové období (s možností čerpání až do roku 2023) přibližně (dle aktuálně použitého přepočtového kurzu) 39,9 mld. Kč, se již v prvním roce čerpání podařilo využít celkem 8,4 mld. Kč z tohoto evropského dotačního titulu.

#### Čerpání celkové alokace OPD2 2014–2020 (v mld. Kč)



#### Investiční dotace

##### Přijaté investiční dotace za rok 2016 (v mil. Kč)

Investiční dotace	Částka
SFDI na výstavbu a modernizaci, nár. podíl, OPD, CEF, dotace MD	18 404
Fondy EU (předfinancování)	157
MD na nákup DLM	31
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	1
<b>Investiční dotace celkem</b>	<b>18 593</b>
Dotace MD na koupi části závodu ČD	3 310
<b>Investiční dotace vč. koupi části závodu ČD</b>	<b>21 903</b>

Dotace ze SFDI na výstavbu a modernizaci zahrnují finanční prostředky z OPD, infrastrukturálního fondu CEF a dotace ze SFDI a Ministerstva dopravy ČR (MD).



Financování investiční výstavby probíhalo především z veřejných zdrojů. Objemově nejvýznamnějším zdrojem finančních prostředků v roce 2016 v oblasti investiční výstavby byly národní zdroje zprostředkované cestou rozpočtu SFDI. Dále se významnou měrou na financování výstavby a modernizace ŽDC podílely v roce 2016 poprvé čerpané nové evropské dotační tituly, zejména OPD2 pro současné evropské programové období 2014–2020, v menší míře také infrastrukturalní fond CEF, zpětně byly také poskytnuty dotace z OPD1 (programové období 2007–2013). V oblasti železniční infrastruktury je SŽDC hlavním subjektem odpovědným za využívání fondů EU v ČR v roli konečného příjemce a současně i investora.

Největší podíl finančních prostředků tvořily národní zdroje SFDI vč. zdrojů na krytí národních podílů evropských akcí (8 613 mil. Kč), významným objemem se v prvním roce svého čerpání podílel na financování investiční činnosti SŽDC také OPD2 pro období 2014–2020 (8 426 mil. Kč). Další zdroje představovaly prostředky z dotace MD, OPD1, fondu CEF; v ojedinělých případech i drobné příspěvky krajů, měst a obcí.

V rámci přípravy a realizace investičních akcí na železniční dopravní cestě činil v roce 2016 objem přijatých investičních dotací 18 593 mil. Kč. Po připočtení částky získané od MD na úhradu koupě části závodu od ČD 3 310 mil. Kč činí celkový součet investičních dotací v roce 2016 úhrnou částku 21 903 mil. Kč.

#### Další vývoj

Po roce 2016, ve kterém bylo úspěšně zahájeno čerpání dotačních prostředků v rámci nového evropského programového období 2014–2020 ze zdrojů OPD2 a CEF, se v roce 2017 i dalším výhledu očekává především pokračování v čerpání těchto dotačních titulů, které doplní využití národních dotačních prostředků, a také se předpokládá využití objemově menších dotačních prostředků EU (např. Operační program Životní prostředí 2).

Oproti roku 2016, kdy k čerpání zdroje OPD2 výrazně přispělo pokračování financování tzv. fázovaných staveb, které byly realizačně zahájeny před rokem 2016 s využitím dotací z OPD1 a následné pokračování prací v roce 2016 bylo financováno z OPD2, se v letech 2017 a 2018 očekává vzrůstající podíl akcí

výhradně financovaných z OPD2. Vzhledem k dostatečné přípravě vhodných významných investičních projektů pro OPD2 se nepředpokládá spolufinancování drobnějších akcí z EU zdrojů.

#### CEF (Connecting Europe Facility)

V rámci programu CEF je možné financovat výhradně projekty na hlavní evropské železniční síti (Core network). Kromě modernizace tratí budou prostředky směřovány rovněž do modernizace vybraných uzlů a staveb implementace ETCS. V roce 2017 se očekává rozhodnutí Evropské komise (dále EK) o možném zařazení dalších staveb předložených SŽDC do tohoto evropského dotačního programu v rámci tzv. třetí výzvy. V současné době již EK schválila veškeré akce, které SŽDC předložila v rámci první a druhé výzvy. V roce 2017 by měl výrazně stoupnout objem proinvestovaných zdrojů CEF oproti roku 2016, neboť se podařilo realizačně zahájit několik významných staveb.

Akce s nejvyšším očekávaným čerpáním dotací CEF v roce 2017:

- Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská
- Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr
- Rekonstrukce Negrelliho viaduktu
- ETCS Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav

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 v dalších letech pokračovat podle výkonnostních parametrů TSI. Pozornost bude věnována také aplikaci standardů TSI Energie a naplňování Evropského implementačního plánu pro subsystém řízení a zabezpečení.

Naplňování uvedených standardů je cílem 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.

#### Používání železniční dopravní cesty dopravci

Celkový počet dopravců, kteří mají se SŽDC uzavřenou Smlouvu o provozování drážní dopravy na dráze celostátní a regionální ve vlastnictví státu, vzrostl v roce 2016 na 96. Neznamená to však, že všichni tito dopravci realizují výkony na železniční dopravní cestě pravidelně v průběhu celého roku. Jsou dopravci, kteří realizují výkony sezonně, příležitostně nebo ad hoc. V průměru realizovalo měsíčně výkony 65 dopravců.

V osobní dopravě došlo k poměrně výraznému nárůstu celkových výkonů oproti roku 2015, a to u vlakových kilometrů (vlkm) o 2,7 % a hrubých tunových kilometrů (hrtkm) o 3,4 %. Tento nárůst zaznamenal především národní dopravce ČD, jehož podíl na celkových výkonech ve vlkm na infrastruktuře

SŽDC činí 94,43 % a hrtkm 91,22 %. Nárůst výkonů v osobní dopravě však zaznamenali i ostatní dopravci, a to především dopravci RegioJet a.s. a LEO Express a.s., mírně také například Die Länderbahn GmbH, DLB.

V nákladní dopravě došlo k mírnému nárůstu celkových výkonů u vlkm o 1,1 %. U ostatních dopravců mimo ČD Cargo, a.s., tato položka vzrostla o 7,2 % a současně se zvýšil podíl těchto dopravců na celkových výkonech o 1,14 %. Přesto si dopravce ČD Cargo, a.s., stále drží s 63,98 % rozhodující pozici mezi nákladními dopravci. K nárůstu výkonů došlo zejména u dopravců IDS CARGO a.s., METRANS Rail s.r.o. a PKP CARGO S.A. U ukazatele hrtkm jsou výkony podobné jako v roce 2015, přičemž mírný pokles u ČD Cargo, a.s., je kompenzován ostatními dopravci. Výrazným stimulem pro nákladní dopravu po železnici jsou nabídkové ceny (slevy), které SŽDC poskytuje dopravcům. Jedná se zejména o nabídkovou cenu K pro nákladní vlaky kombinované dopravy a J pro nákladní vlaky dopravující jednotlivé vozové zásilky.

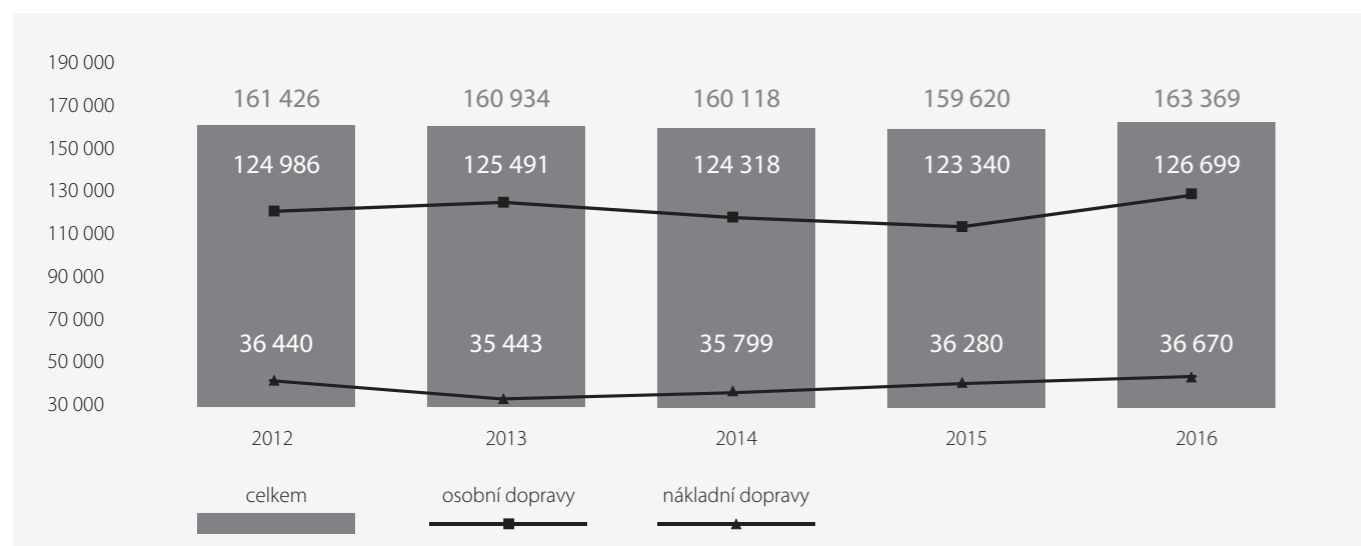
#### Procentní podíl dopravců na výkonech osobní dopravy (porovnání let 2015 a 2016)

Doprovce/ukazatel, rok	vlkm 2015	hrtkm 2015	vlkm 2016	hrtkm 2016
České dráhy, a.s.	95,01	92,68	94,43	91,22
RegioJet a.s.	2,17	5,44	2,49	6,77
LEO Express a.s.	1,87	1,60	1,90	1,61
Die Länderbahn GmbH, DLB	0,38	0,14	0,38	0,15
GW Train Regio a.s.	0,35	0,08	0,36	0,08
ostatní dopravci	0,22	0,06	0,44	0,17

#### Procentní podíl dopravců na výkonech nákladní dopravy (porovnání let 2015 a 2016)

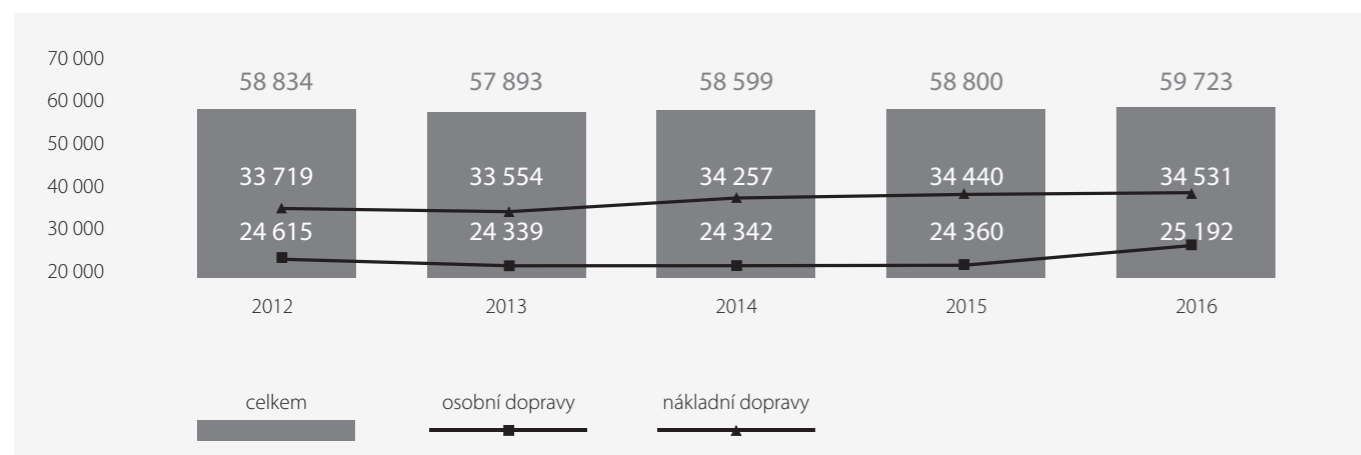
Doprovce/ukazatel, rok	vlkm 2015	hrtkm 2015	vlkm 2016	hrtkm 2016
ČD Cargo, a. s.	65,12	66,52	63,98	64,81
Advanced World Transport a.s.	7,57	9,21	7,65	8,99
METRANS Rail s.r.o.	3,90	6,14	4,69	6,96
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.	3,55	4,21	3,41	3,73
IDS CARGO a.s.	2,64	2,58	3,38	3,38
Rail Cargo Carrier – Czech Republic s.r.o.	1,63	2,33	1,59	2,22
SD – Kolejová doprava a.s.	1,45	1,95	1,51	2,06
LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o.	1,11	1,71	0,90	1,25
PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA	0,71	0,89	0,90	1,11
BF Logistics s.r.o.	0,82	0,98	0,86	1,14
ostatní dopravci	11,50	3,48	11,13	4,35

### Výkony dopravců na síti provozované SŽDC (tis. vlkm)



Vlakový kilometr (vlkm) je dán ujetou vzdáleností vlaku v kilometrech.

### Výkony dopravců na síti provozované SŽDC (mil. hrtkm)



Hrubý tunový kilometr (hrtkm) je dán součinem mezi hroubou hmotností železničních kolejových vozidel (hnacích vozidel, železničních vozů a jiných vozidel na vlastních kolech) zařazených do vlaku a ujetou vzdáleností v kilometrech.

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

Rok	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Počet dopravců	53	56	53	62	68	75	79	84	89	94	96

SŽDC zajišťuje prostřednictvím přidělení kapacity dráhy realizaci požadavků dopravců na vlakové trasy ať už na období celého roku, nebo pro jednotlivé případy. Pružná reakce ze strany SŽDC podporuje ekonomickou jistotu našich zákazníků a přispívá i ke kultivaci podnikatelského prostředí.

### Počet vlakových tras v jízdním řádu podle kategorie (bez ohledu na dopravce)

Ukazatel	2015	2016
Osobní vlaky (Os)	8 063	8 308
Spěšné vlaky (Sp)	362	379
Rychlíky (R, Rx)	446	426
Vlaky vyšší kvality (EC, EN, Ex, IC, LE, SC, railjet, RegioJet, Arriva express)	171	199
Nákladní expresy (Nex)	306	314
Průběžné nákladní vlaky (Pn)	696	623
Manipulační a vlečkové vlaky (Mn, Vleč)	767	765
Soupravové vlaky (Sv)	550	575
Lokomotivní vlaky (Lv)	472	428
Katalogové (nabídkové) trasy SŽDC	1 925	1 923
<b>CELKEM</b>	<b>13 758</b>	<b>13 940</b>

Celkem 13 940 vlaků v roce 2016 představuje nárůst o 182 vlaků oproti roku 2015.

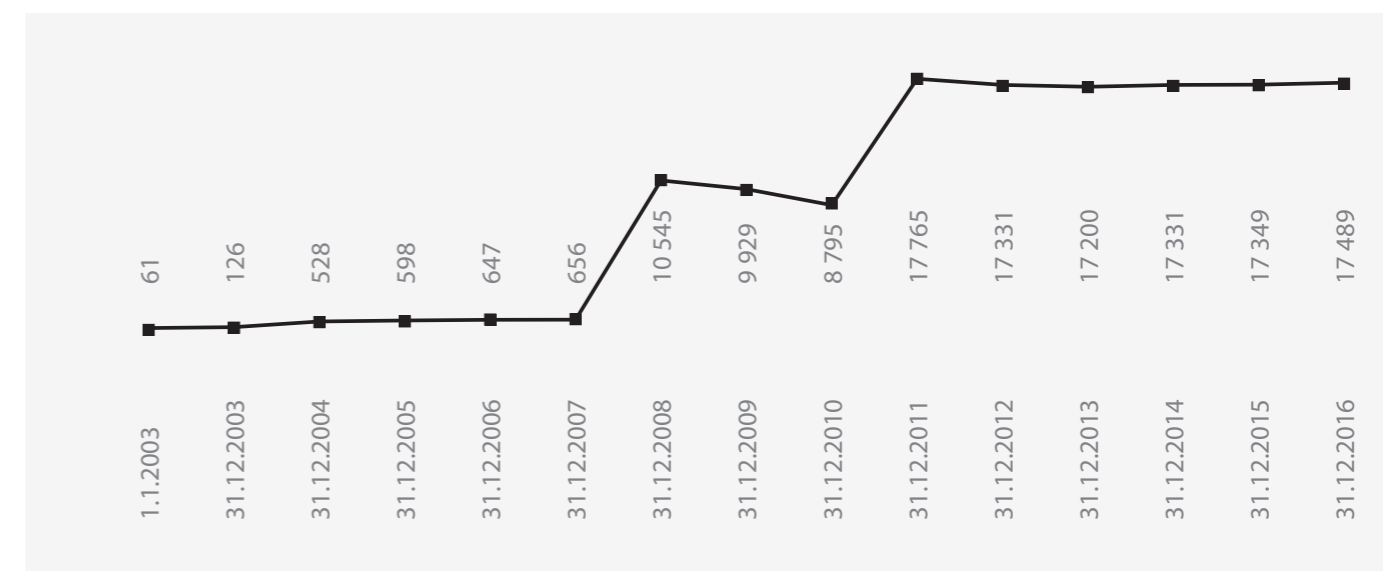
### Lidské zdroje

#### Zaměstnanci

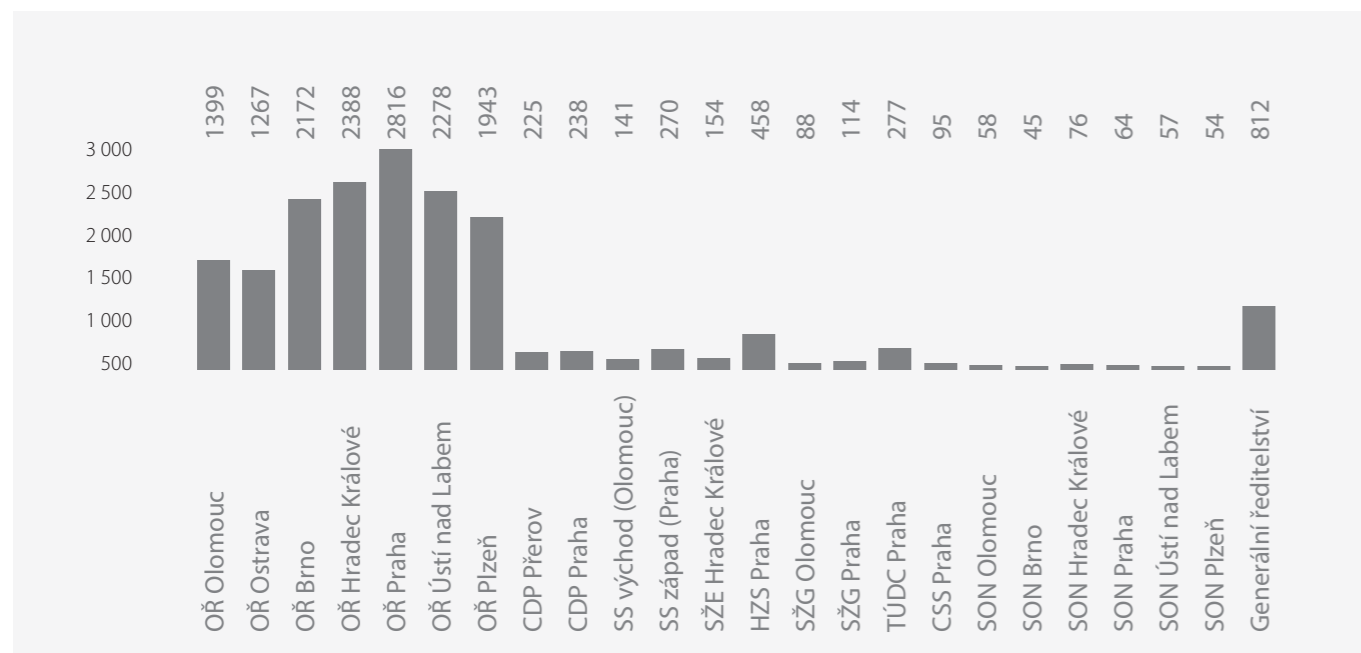
K 1. 1. 2016 zaměstnávala SŽDC 17 292 zaměstnanců pracujících ve 186 profesích a v 18 organizačních složkách působících v jednotlivých regionech ČR. Na základě rozhodnutí vlády ČR došlo s účinností k 1. 7. 2016 k převodu části závodu, označené jako organizační jednotka Železniční stanice, z ČD k SŽDC. V návaznosti na tento převod došlo i ke změně organizační struktury SŽDC a s účinností od 1. 9. 2016 k vytvoření 6 nových organizačních jednotek správa osobních nádraží.

Po 13 letech své existence, kdy SŽDC dne 1. 1. 2003 zahájila svoji činnost s pouhými 61 zaměstnanci, se stala jedním z největších zaměstnavatelů v ČR a největším zaměstnavatelem v železniční dopravě.

#### Vývoj evidenčního počtu zaměstnanců SŽDC v letech 2003–2016



### Evidenční počet zaměstnanců podle organizačních složek k 31. 12. 2016

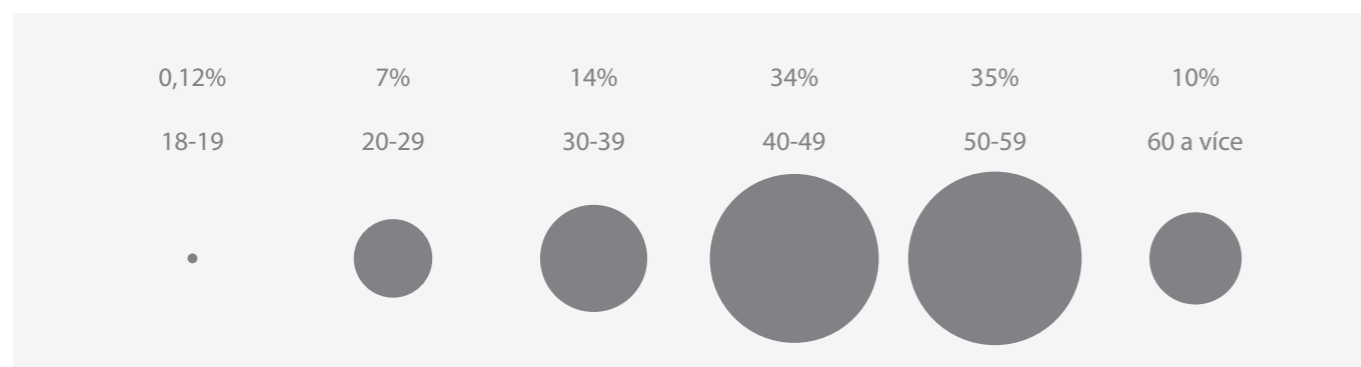


Z důvodu dosažení optimálního počtu provozních zaměstnanců v odborných správách infrastruktury (trať, elektrotechniky a energetiky a sdělovací a zabezpečovací techniky) byl v 1. čtvrtletí 2016 dokončen nábor 469 zaměstnanců, který byl prováděn na základě závěru Správní rady ze dne 5. 9. 2014. K zajištění splnění stanovených cílů v oblasti investiční činnosti, přípravy projektů a také z důvodu naplnění tematických předběžných podmínek pro OPD2 (programové období 2014–2020) došlo k posílení stavu počtu zaměstnanců úseku modernizace dráhy. Současně

však pokračoval proces racionalizace a optimalizace související s předáváním investičních staveb do provozu, v jehož důsledku se snížil počet provozních zaměstnanců řízení provozu o 312 (tj. o 3,7 %). V průběhu roku 2016 bylo vyplaceno odstupné 230 zaměstnancům.

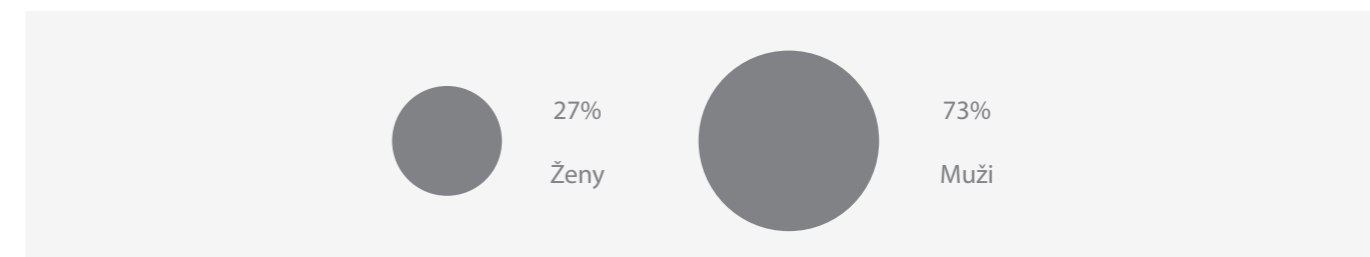
Průměrný přepočtený počet zaměstnanců na plně zaměstnané v roce 2016 činil 17 325,11 (meziroční nárůst o 13,7 zaměstnance, tj. o 0,08 %).

### Věková struktura zaměstnanců k 31. 12. 2016



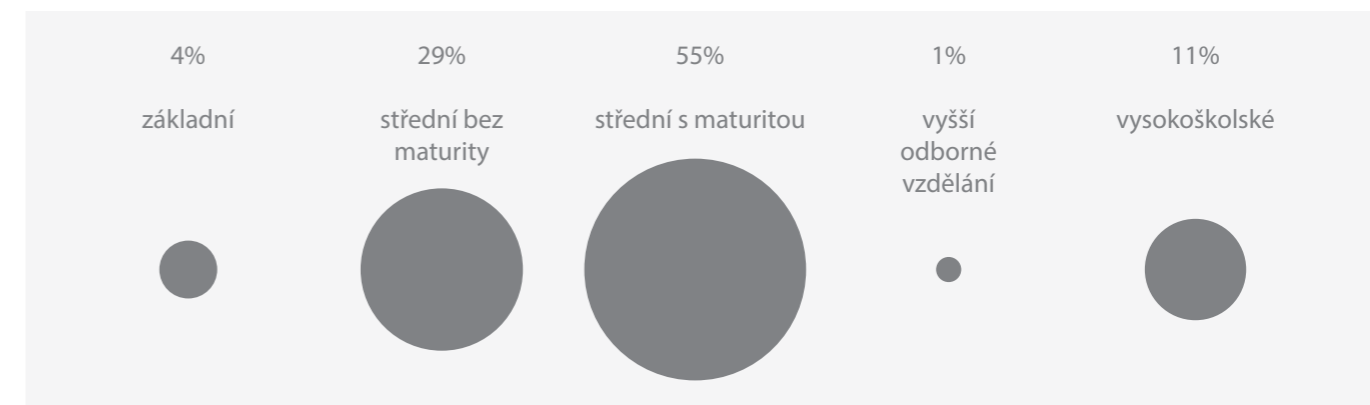
Struktura zaměstnanců podle věku se meziročně výrazně nezměnila, k 31. 12. 2016 činil průměrný věk zaměstnance SŽDC 47,59 let (meziroční nárůst o 0,3 %).

### Genderová struktura zaměstnanců k 31. 12. 2016



Železniční doprava se řadí mezi tzv. mužskodominantní sektory. To potvrzuje nadále převažující podíl mužů, který k 31. 12. 2016 činil 73 %.

### Struktura zaměstnanců podle nejvyššího dosaženého vzdělání k 31. 12. 2016



V roce 2016 se kvalifikační struktura zaměstnanců SŽDC oproti roku 2015 téměř nezměnila.

### Odměňování a zaměstnanecké výhody

Principy odměňování a rozsah poskytování zaměstnaneckých výhod byly dohodnuty v platné Podnikové kolektivní smlouvě SŽDC na období 2016–2017. Nadále byl uplatňován jednotný mzdový systém, posílena byla tarifní i motivační složka mzdy a nově byly upraveny některé druhy příplatků a odměn. SŽDC všechny své závazky vůči zaměstnancům v oblasti odměňování a poskytování zaměstnaneckých výhod v roce 2016 splnila.

Okruh poskytovaných zaměstnaneckých výhod, sloužících k posílení stabilizace a motivace zaměstnanců, se v roce 2016 nezměnil. Kromě výhod v oblasti pracovní doby a dovolené zaměstnavatel například nadále zaměstnancům přispíval na penzijní spoření a životní pojištění. Celkem 2 365 zaměstnanců ve vybraných náročných profesích absolvovalo kondiční pobyt v jednom ze čtyř sjednaných lázeňských zařízení (Priessnitzovy lázně Jeseník, Niva Luhačovice, Kúpele Lúčky a Rajcecké Teplice).

Z fondu kulturních a sociálních potřeb zaměstnavatel podle zásad hospodaření a schváleného rozpočtu, dohodnutých s odborovými organizacemi, přispíval zaměstnancům na stravenky, kulturní a sportovní aktivity, včetně účasti na mezinárodních akcích železničářských organizací či na regionálních nebo republikových kvalifikacích. Zaměstnanci a jejich rodinní příslušníci mohli využít také rekreaci s příspěvkem zaměstnavatele.

### Spolupráce s odborovými organizacemi

Prioritou sociální politiky SŽDC je zachování sociálního smíru. Zaměstnavatel věnuje velkou pozornost spolupráci s odborovými organizacemi. Ve státní organizaci jich působilo k 31. 12. 2016 nadále devět, a to jak multiprofesních, tak zastupujících pouze profesní skupiny zaměstnanců. V průběhu roku 2016 se uskutečňovala pravidelná setkání zaměstnavatele se zástupci odborových organizací, v rámci kterých byly sociálním partnerům předávány a projednávány informace v souladu s platným zákoníkem práce a Podnikovou kolektivní

smlouvou. Od 18. 10. 2016 probíhalo kolektivní vyjednávání o 1. změně Podnikové kolektivní smlouvy SŽDC na období 2016–2017, které bylo dne 21. 12. 2016 završeno jejím podpisem.

#### Vzdělávání

Hlavním úkolem vzdělávání byla konsolidace technického školení zaměstnanců provozních profesí údržby a oprav dopravní cesty a zaměstnanců řízení provozu. Dne 3. 10. 2016 vyšel ve Sbírce zákonů zákon č. 319 ze dne 6. 9. 2016, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách. V souvislosti s touto změnou byla zahájena intenzivní příprava 3. změny předpisu SŽDC Zam 1, která nabude účinnosti dnem účinnosti zákona. Zároveň byla maximálně vytižena kapacita vlastního psychologického pracoviště v České Třebové, neboť vyšetření psychologické způsobilosti je podmínkou pro zařazení do nejnáročnějších profesí řízení provozu, provozování drážní dopravy a pro činnost v jednotkách požární ochrany. Kontrolní činnost se zaměřila na zajištění výuky zaměstnanců a odbornou úroveň lektorské činnosti. Mimoto byla realizována školení zaměstnanců. Pokračovala a rozvíjela se také spolupráce s vybranými středními a vysokými školami, především podpora náboru na tyto školy.

#### Pracovnílékařské služby

Pracovnílékařské služby pro zaměstnance SŽDC byly zajištěny prostřednictvím jejich smluvního poskytovatele a vyjma stanovených typů prohlídek (vstupní, pravidelné, mimořádné a výstupní) byly zaměřeny i na dohled na pracovištích v rámci prověrek BOZP. Uchazeči o zaměstnání a zaměstnanci SŽDC navštěvovali lékaře pracovnílékařských služeb na celém území ČR, kde pro SŽDC poskytovalo své služby cca 100 lékařů.

#### BOZP

V oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců se činnost zaměřila především na odstranění závad zjištěných při prověrkách nebo běžnou kontrolní činností a též na aktualizaci kategorizace prací a požadavků na pracovnílékařské prohlídky.

Celkově jsme v roce 2016 měli 483 pracovních úrazů. V tomto roce došlo ke třem smrtelným pracovním úrazům zaměstnanců SŽDC. 8 pracovních úrazů bylo s hospitalizací delší než pět dnů, 154 pracovních úrazů bylo zařazeno do kategorie ostatní s pracovní neschopností delší než tři kalendářní dny, 2 mezi ostatní s pracovní neschopností do tří kalendářních dnů a 316 mezi ostatní bez pracovní neschopnosti.

#### Mezinárodní spolupráce

SŽDC v oblasti mezinárodní činnosti nadále podporovala a prosazovala zájmy české železniční infrastruktury s cílem jejího efektivního začlenění do rozhodujících páteřních evropských tras. Díky tomu mohla v souladu s cíli celoevropské dopravní politiky nabízet spolehlivou alternativu přetíženým silnicím jak pro osobní, tak zejména pro nákladní dopravu. Začleňování tratí ČR do hlavních evropských tras je nezbytnou podmínkou rozvoje železnice v naší zemi i jeho dalšího spolufinancování z evropských fondů. SŽDC jako manažer železniční infrastruktury musí nabízet všem dopravcům kvalitní, spolehlivou, rychlou a bezpečnou železniční dopravní cestu, z mezinárodního pohledu navíc interoperabilní. Bez intenzivní celoevropské spolupráce na všech úrovních řízení by splnění tohoto úkolu bylo nemožné.

I v roce 2016 pokračovala jednání se zahraničními partnery, ať již byla bilaterální, v rámci mezinárodních železničních organizací nebo přímým zapojením SŽDC do výborů EK pro železniční interoperabilitu a bezpečnost. V rámci činnosti v normotvorných institucích (CEN/CENELEC) experti SŽDC spolupracovali při přípravě a novelizacích evropských norem. Také došlo k novelizaci jak rámcových smluv o propojení infrastruktur, tak samotných pohraničních ujednání především s polskými a slovenskými železnicemi. V roce 2016 pokračovala jednání na nejvyšší úrovni s německými politiky o podpoře spojení Praha – Mnichov, Praha – Norimberk a připravovaného rychlého spojení Praha – Drážďany. Dále probíhala jednání mezi ČR, Německem a Polskem o privilegovaném úseku mezi pohraničními stanicemi Hrádek nad Nisou – Žitava přes polské území.

**RFC - Železniční nákladní koridory.** V souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady EU č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu SŽDC nadále intenzivně participuje v orgánech čtyř železničních nákladních koridorů. Jedná se o koridor Balt – Jadran (RFC 5), koridor Orient (RFC 7), koridor Severní moře – Balt (RFC 8) a Česko-slovenský koridor (RFC 9), jenž se do roku 2020 stane součástí koridoru Rýn – Dunaj. Rok 2016 byl prvním rokem fungování sítě všech devíti koridorů stanovených v nařízení.

#### Mezinárodní železniční organizace:

**UIC - Mezinárodní železniční unie.** SŽDC i nadále usiluje o sjednocení technických pravidel pro železnici, což je hlavním posláním UIC od jejího vzniku. Odborníci SŽDC aktivně spolupracovali v různých pracovních skupinách a zapojili se do jednotlivých konkrétních projektů, zejména v rámci fóra UIC Železniční systémy. Průběžně se i v roce 2016 dařilo zapracovávat připomínky SŽDC a ovlivňovat nové či revidované vyhlášky. Pokračovala výměna zkušeností v oblasti železničního svršku a spodku, umělých staveb, sdělovací a zabezpečovací techniky, energetických systémů a elektrické trakce. SŽDC participovala také na projektech v rámci platformy UIC Životní prostředí. Otázky rostoucí kriminality, zejména krádeží kovů, bezpečnosti provozu a migračních vln byly tématy řady jednání platformy UIC Bezpečnost, se kterou SŽDC aktivně spolupracovala. Do popředí se stále více dostávaly otázky kybernetické bezpečnosti.

**CER - Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností.** SŽDC v rámci této organizace spoluvytváří poziční dokumenty k legislativním návrhům EU ovlivňujícím železniční dopravu. Odborníci naší organizace spolupracovali s CER v rámci pracovních skupin zabývajících se infrastrukturou, evropskými koridory, bezpečností, personálními záležitostmi, řízením a zabezpečením železniční dopravy (ERTMS) a dalších.

**RNE - Sdružení evropských manažerů infrastruktury.** SŽDC se aktivně účastnila práce mezinárodní organizace RNE, která je významným neziskovým sdružením evropských manažerů infrastruktury (dále IM) a přidělců kapacity, od roku 2016 jsou členy i všechny RFC. Organizace se také v roce 2016 zaměřila na další poskytování podpory dopravcům při jejich mezistátních aktivitách a zvyšování efektivity procesů jednotlivých IM i RFC zejména tím, že dále harmonizovala podmínky pro mezistátní železniční dopravu, koordinovala

konstrukce jízdních řádů v celé Evropě a zajišťovala společný přístup k marketingu a prodeji mezinárodních tras (včetně Prohlášení o dráze a Koridorových informačních dokumentů). Významná byla spolupráce manažerů infrastruktury v oblasti provozování dráhy a při rozvoji RFC.

#### OSŽD - Organizace pro spolupráci železnic

V roce 2016 se nejvyšší vedení SŽDC poprvé v historii účastnilo konference generálních ředitelů, jednoho z nejvyšších statutárních zasedání mezivládní organizace OSŽD. Odborníci SŽDC se nadále podíleli na aktivitách páté komise OSŽD Infrastruktura a kolejová vozidla, zejména v pracovních skupinách železničního svršku (katalog defektů kolejnic), spodku a v oblasti diagnostiky tratí.

**NATO - Severoatlantická aliance.** SŽDC se aktivně podílela na práci Výboru pro civilní nouzové plánování NATO, konkrétně v pracovní skupině vnitrozemské povrchové dopravy. Jedním ze základních posláních skupiny je zabezpečovat podporu vojsk NATO hostitelskou zemí a koordinovat přesuny vojsk na jednotlivé mise NATO.

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



# HOSPODAŘENÍ ORGANIZACE

## Hospodaření SŽDC

Za účetní období 2016 byl dosažen výsledek hospodaření v podobě účetní ztráty 2 100 mil. Kč. Ten je ovlivněn zejména výší účetních odpisů a výnosem z titulu prominutí závazků SŽDC tzv. oddlužením. Obě položky jsou pouze účetní operace, bez dopadu do bilance příjmů a výdajů. Výše zaúčtovaných odpisů převyšuje oddlužení v roce 2016 a bude ho převyšovat i v následujících letech.

**Finanční ukazatel EBITDA dosáhl kladné výše 1 672 mil. Kč. EBITDA představuje rozdíl mezi výnosy a náklady SŽDC, do kterých není započteno zdanění, úroky a odpisy.**

**Na výsledek hospodaření SŽDC za rok 2016 měly největší vliv následující položky: (údaje v mil. Kč)**

Hospodaření SŽDC	2016
Tržby za použití ŽDC	4 100
Tržby za přidělenou kapacitu ŽDC	107
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu celostátních a regionálních drah	12 752
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu nemovitostí osobních nádraží	346
Dotace ze SFDI na provozování dráhy	2 778
Dotace ze SFDI spolufinancovaná z OPD	3 296
Dotace na dopravní cestu nehrazená ze SFDI	548
Ostatní dotace	326
Oddlužení SŽDC dle usnesení vlády ČR č. 1553 z roku 2005	1 337
Nákup a prodej elektrické energie a distribučních služeb	328
Materiál, vlastní spotřeba energie a služby	-12 928
Osobní náklady	-9 234
Účetní odpisy	-4 144
Ostatní provozní výnosy a náklady	-2 078
<b>Provozní výsledek hospodaření</b>	<b>-2 466</b>
Výnosové úroky	0
Nákladové úroky	-127
Kurzové rozdíly	-1
Ostatní finanční výnosy a náklady	-5
<b>Finanční výsledek hospodaření</b>	<b>-133</b>
<b>Výsledek hospodaření před zdaněním</b>	<b>-2 599</b>
<b>Odložená daň</b>	<b>-499</b>
<b>Výsledek hospodaření za účetní období po zdanění</b>	<b>-2 100</b>
<b>EBITDA</b>	<b>1 672</b>

**Tržby za použití ŽDC** jsou úhradou za využívání ŽDC dopravci pro jízdu vlaku. V roce 2016 to byla pro SŽDC významná výnosová položka představující příjem finančních prostředků na pokrytí nákladů spojených s obsluhou dráhy a organizováním drážní dopravy.

**Tržby za přidělenou kapacitu ŽDC** jsou tržbou SŽDC na základě zákona o dráhách, který stanovuje, že přidělcem kapacity je SŽDC. Podrobnosti k přidělení kapacity stanovuje Prohlášení o dráze celostátní a regionální.

**Dotace ze SFDI na opravy a údržbu celostátních a regionálních drah** je příjmovou položkou SŽDC na pokrytí nákladů na zajištění provozuschopnosti ŽDC. SFDI poskytuje na základě smlouvy neinvestiční prostředky k financování oprav a údržby celostátních a regionálních drah v majetku státu, se kterými hospodaří SŽDC.

**Dotace ze SFDI na opravy a údržbu osobních nádraží** je poskytována SFDI na základě smlouvy, a to k financování neinvestičních oprav a údržby zařízení služeb (osobních nádraží). Nemovitosti železničních osobních nádraží jsou prvoplánově určené k organizování, zabezpečení a řízení drážní dopravy a k uspokojování přepravních potřeb a poskytování služeb spojených s přepravou osob a věcí.

**Dotace ze SFDI na provozování dráhy** je poskytována SFDI na základě smlouvy, a to k financování neinvestičních nákladů vynaložených na zajištění provozování dráhy.

**Dotace ze SFDI spolufinancovaná z OPD** byla využita v roce 2016 na dokončení akcí, které byly do konce roku 2015 spolufinancovány z prostředků OPD1. Část dotace byla kryta zálohami z roku 2015 jako způsobilý náklad.

**Dotace na dopravní cestu nehrazená ze SFDI** je příspěvek z Ministerstva dopravy ČR, který je poskytnut za účelem úhrady nákladů souvisejících s provozováním železniční dopravní cesty, jež nejsou pokryty z ostatních příjmů SŽDC a na které nelze použít ani dotace ze SFDI.

**Ostatní dotace** tvoří zejména účelová dotace z Ministerstva dopravy ČR na systém odměňování výkonů za každý dopravcem nahrazený vlak pro případ, kdy dopravce zajistí náhradní autobusovou dopravu za přerušenu veřejnou

drážní osobní dopravu z důvodu plánovaného omezení provozování dráhy. Dále jde o dotace z OPD (technická pomoc – refundace mezd oddělení fondů EU), provozně účelové dotace ze SFDI na studie a dotace ze SFDI pro stavební správy na drobné neinvestiční výdaje.

Položkou významně ovlivňující výnosy SŽDC je **výnos z titulu prominutí závazků SŽDC** (tzv. oddlužení). Na SŽDC byly při jejím vzniku převedeny mimo jiné závazky Českých drah, státní organizace (dále ČD, s. o.), z titulu úvěrových smluv na financování koridorů. Úhradu těchto závazků vůči bankám provádí na základě státních garancí poskytnutých ČD, s. o. Ministerstvo financí ČR. V roce 2005 bylo jako výsledek jednání mezi SŽDC, Ministerstvem dopravy ČR a Ministerstvem financí ČR přijato Usnesení vlády ČR č. 1553 ze dne 30. 11. 2005, které tuto situaci řešilo formou účetního oddlužování SŽDC. Oddlužení se realizuje smluvně s Ministerstvem financí ČR a představuje pro SŽDC pouze účetní výnosovou položku bez příjmu finančních prostředků, tj. bez nároku na další finanční prostředky ze státního rozpočtu.

**Nákup a prodej elektrické energie a distribučních služeb** zahrnuje 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 silové elektřiny a tržby z prodeje distribučních služeb pro elektrickou trakci.

Nejvýznamnější nákladovou položkou představují **provozní náklady na spotřebu**, tj. spotřebu materiálu, vlastní spotřebu energie a služby. Oblast služeb zahrnuje zejména náklady, které souvisejí se zajištěním provozuschopnosti železniční dopravní cesty a se správou majetku osobních nádraží a které jsou vynaloženy na externí opravy a udržování. Dále jde o neinvestiční náklady na akce hrazené z dotace ze SFDI spolufinancované z OPD.

**Osobní náklady** zaměstnanců SŽDC zahrnují mzdové náklady, náklady na sociální zabezpečení a ostatní osobní 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. úhrada náhradní autobusové dopravy dopravcům z důvodu plánovaného omezení provozování dráhy podle Prohlášení o dráze, tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu snížené o zůstatkovou cenu. Jedná se i o změnu stavu ostatních rezerv a opravných položek, tržby za externí výkony a tržby za nájmy, aktivace, výnosy z vyzískaného materiálu, náklady na pojištění majetku a odpovědnosti, příspěvek na ochranné pracovní pomůcky či členské příspěvky organizacím, daně a poplatky.

**Nákladové úroky** vyplývají zejména z bankovních úvěrů na investiční výstavbu převzatých po bývalé státní organizaci ČD, s. o. Jak je uvedeno v příloze účetní závěrky, úroky bankovním ústavům hradí za SŽDC Ministerstvo financí ČR. 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 především z přepočtu závazků, úvěrů a úroků v cizí měně aktuálním kurzem k 31. 12. 2016. Úvěry převzaté po bývalé státní organizaci ČD, s. o., jsou nyní denominovány už jen v eurech.

Součástí výsledku hospodaření roku 2016 je změna stavu odloženého daňového závazku ve výši 499 mil. Kč. Tituly, z nichž je odložená daň tvořena, jsou uvedeny v příloze účetní závěrky.

### **Předpokládaná hospodářská situace**

Vizí SŽDC je dosahovat v úzké spolupráci s příslušnými orgány státní správy vyrovnaného hospodaření v příjmech a výdajích v jednotlivých segmentech své činnosti, se snahou nezvyšovat nároky ze strany SŽDC na státní rozpočet. Zdroje SŽDC v jednotlivých segmentech musí v daném roce plně pokrýt jejich výdaje. Limitujícím faktorem je zejména přidělená výše neinvestičních dotací z rozpočtu SFDI na zajištění provozuschopnosti a provozování železniční dopravní cesty, na zajištění oprav a údržby osobních nádraží a cenová politika za použití železniční dopravní cesty. Cílem SŽDC je dosažení stabilizace peněžních příjmů a výdajů tak, aby saldo peněžních toků bylo vyrovnané.

Hospodaření SŽDC je pravidelně kontrolováno a analyzováno s cílem udržení ekonomické a finanční stability. U všech organizačních složek SŽDC se bude provádět důsledná kontrola závazných ukazatelů KPI s cílem nepřekročit plánované celkové náklady.

Cílem SŽDC je efektivní vynakládání prostředků a snaha zabezpečit železniční infrastrukturu, na které bude možné organizovat spolehlivou a bezpečnou osobní a nákladní železniční dopravu, a aby nádraží a zastávky byly v technickém, provozním i estetickém stavu, který by odpovídal nárokům moderní dopravy.

### **Řízení rizik**

Hlavním cílem systému řízení rizik SŽDC je dosáhnout maximálního omezení negativního vlivu rizik na plnění záměrů a cílů organizace a na výsledek jejího hospodaření.

Řízení rizik v SŽDC je soustavná systematická a metodická činnost organizovaná vedením organizace v rámci vnitřního kontrolního systému v koordinaci s útvarům interního auditu. Součástí procesu řízení rizik je mapování všech potenciálních rizik, vyhodnocení významnosti rizik podle pravděpodobnosti jejich vzniku a možného dopadu, přijetí souboru opatření k vyloučení či minimalizaci rizik anebo snížení jejich nežádoucích vlivů a kontrola realizace a účinnosti těchto opatření. Součástí opatření k minimalizaci rizik jsou interní předpisy, jejichž dodržování je sledováno v rámci řídicích kontrol a interních auditů.

### **Provozní rizika**

Cílem řízení rizik v provozní oblasti je především zajistit bezpečný a bezporuchový provoz na ŽDC. V segmentu řízení provozu a provozuschopnosti jsou rizika minimalizována výběrem nových zaměstnanců s odpovídající fyzickou i psychickou zdravotní způsobilostí, prováděním výcviku a zkoušek stanovených pro jejich budoucí pracovní zařazení. U vybraných profesí jsou v pravidelných cyklech prováděna školení a vykonávány periodické zkoušky. Řízení rizik zahrnuje také tvorbu a neustálou údržbu systému vnitřních předpisů, které definují požadavky na jednotlivé součásti ŽDC a správné postupy při provádění prací na ŽDC. Dále se provádějí pravidelné prohlídky a měření, kterými se zjišťuje technický stav železniční infrastruktury.

V případě mimořádných událostí jsou vyšetřovány příčiny a okolnosti jejich vzniku, navrhována nápravná opatření k jejich předcházení, včetně termínů realizace. Provedení nápravných opatření se následně kontroluje a dokumentuje. V případě prokázaného zavinění mimořádné události zaměstnancem jsou uplatňovány i relevantní sankce a náhrady škod. Škody způsobené cizím osobám jsou kryty pojištěním odpovědnosti.

### **Finanční rizika**

Ve finanční oblasti je SŽDC vystavena riziku likvidity, úrokovému, měnovému a kreditnímu riziku. Vzhledem k tomu, že činnost SŽDC v oblasti modernizace a zajištění provozuschopnosti ŽDC je financována téměř výhradně z dotací, je likvidita v těchto oblastech řízena v návaznosti na příslušné dotační tituly pro předmětné fiskální období s důrazem na dodržování podmínek pro jejich čerpání a minimalizaci případných sankcí. V ostatních oblastech, financovaných především z tržeb, bylo v roce 2016 klíčovým nástrojem řízení likvidity průběžné sledování aktuálního vývoje cash flow a využívání přiměřeného objemu bankovních produktů určených k tomuto účelu.

Úrokové a měnové riziko je spojeno především s dlouhodobými úvěry jak v eurech, tak i v českých korunách na výstavbu a rekonstrukci železničních koridorů, přešlých od společnosti ČD, s. o. Kromě jednoho úvěru jsou všechny garantovány státem, čímž jsou eliminována i možná rizika. Úrokové riziko z negarantovaného úvěru v českých korunách není v současné době zajišťováno vzhledem k nízkým současným i očekávaným úrokovým sazbám.

Kreditní riziko, vyplývající z neschopnosti dlužníků hradit své závazky vůči SŽDC, je regulováno sledováním a vyhodnocováním stavu pohledávek a neprodleným řešením pohledávek po splatnosti s využitím všech zákonných možností. Postupy při sledování, vyhodnocování a vymáhání pohledávek jsou upraveny vnitřním předpisem, jehož dodržování je kontrolováno.

### **Rizika v oblasti informačních technologií**

Mezi významná rizika v oblasti informačních technologií patří zneužití, poškození či ztráta dat a možné narušení funkčnosti důležitých informačních systémů. Tato rizika jsou ze strany SŽDC eliminována různými opatřeními. Zejména se používá řízená správa aplikací, serverů a sítí, funkční antivirová ochrana, omezení přístupových oprávnění jednotlivým uživatelům a vytváření záložních kopií dat. V současné době je připravována implementace jednotlivých ustanovení zákona č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti. Byl ustanoven Výbor pro řízení kybernetické bezpečnosti, dále byly připraveny a schváleny Bezpečnostní politiky systému řízení bezpečnosti informací, které nabyly účinnosti dne 10. 11. 2016.

### **Rizika v oblasti lidských zdrojů**

Zájmy SŽDC ohledně požadavků na budoucího zaměstnance jsou zajištěny prostřednictvím spolupráce se středními a vysokými školami a také účastí v sektorové radě dopravy při tvorbě národní soustavy kvalifikací. V souladu s přijatou koncepcí řízení lidských zdrojů je analyzována věková struktura v klíčových profesích a probíhá příprava vybraných zaměstnanců za účelem zajištění možnosti nástupnictví na klíčových pozicích.

Dodržování externí a interní legislativy, jakož i Podniková kolektivní smlouva, zajišťují podmínky pro sociální smír a nízkou míru fluktuace, k čemuž napomáhá i garance financování provozování dráhy a její provozuschopnosti ze strany Ministerstva dopravy ČR.

### **Protikorupční opatření**

V roce 2014 SŽDC vydala Etický kodex zaměstnance a Interní protikorupční program. Tyto dokumenty a jimi prosazovaná pravidla a postupy působí nejen jako preventivní nástroj, ale zajišťují i včasnou a účinnou reakci na vzniklá podezření ze spáchání korupce a odstranění nebo zmírnění s tím souvisejících rizik při činnostech SŽDC. Současně byl zaveden systém pravidelného každoročního vyhodnocování účinnosti Interního protikorupčního programu a jeho aktualizace.





# SPOLEČENSKÁ ODPOVĚDNOST

SŽDC je jedním z největších zaměstnavatelů v ČR. To ji zavazuje k firemní společenské odpovědnosti jak vůči vlastním zaměstnancům, tak i veřejnosti. Své aktivity rozvíjí v sociální, ekonomické i ekologické oblasti. V rámci interních programů vytváří podmínky pro osobní a profesní rozvoj svých zaměstnanců a spolupracuje s partnerskými subjekty působícími v rezortu dopravy a také s oborovými středními a vysokými školami.

## Spolupráce se školami

I v roce 2016 pokračovala a rozvíjela se spolupráce s vybranými technickými a ekonomickými středními a vysokými školami, jejichž absolventi naleznou uplatnění v SŽDC. V rámci spolupráce mají studenti možnost absolvovat praxe na pracovištích pod dohledem zkušených odborníků. Vedle toho zaměstnanci SŽDC vyučují a přednášejí některé odborné předměty, vypisují témata závěrečných prací studentů a účastní se odborných konferencí pořádaných smluvními školami. Informace o aktivitách SŽDC v této oblasti a přehled spolupracujících škol jsou dostupné na studentském webu na stránkách organizace [www.szdc.cz/studenti](http://www.szdc.cz/studenti).

## Studentský program Nádražák

Novinkou v rámci podpory technického vzdělávání a nábory na smluvních školách SŽDC bylo spuštění studentského programu Nádražák. Díky němu získávají studenti měsíční finanční příspěvek na studium a jistotu práce po ukončení školy. Název Nádražák odkazuje nejen na železničářskou tradici, ale také na celoživotní vzdělávání, ke kterému má člověk blízko, ať už je žákem, studentem nebo zaměstnancem.

## Preventivní vlak

Celkem na sedm míst po celé republice zavítal v roce 2016 dlouhodobý společný projekt ČD, SŽDC, Policie ČR a ČD Cargo – Preventivní vlak. Je zaměřený na žáky základních a středních škol, které upozorňuje na hlavní rizika nesprávného chování na železnici. Součástí programu je tak například promítání preventivně-bezpečnostního filmu To nedáš! a diskuze

s odborníky, kteří se nehodami na železnici zabývají. Speciální vlaková souprava navštívila postupně stanice Ostrava-Svinov, Opava východ, Otrokovice, Hostivice, Benešov, Praha-Bubny a Brno hl. n.

## Student Cup

Čtvrtý ročník projektu zaměřeného především na žáky 8. a 9. tříd základních škol se v roce 2016 konal ve třech městech, a to v Praze, Brně a Děčíně. SŽDC v rámci této akce představila vybrané profese na železnici a možnosti pracovního uplatnění v SŽDC. Kromě toho se zde žákům představily smluvní školy z příslušného regionu a jejich obory, které souvisejí s činností SŽDC.

## Studentská konference

SŽDC uspořádala druhý ročník interaktivní konference zaměřené na studenty technických oborů středních a vysokých škol, kteří mají zájem aktivně se zapojit do rozvoje české železnice. Cílem tohoto ročníku bylo představit novinky z oblasti železniční dopravy a seznámit studenty s možnostmi profesního uplatnění v SŽDC i dalších partnerských firmách. Odborné přednášky střídaly diskuze, do kterých se studenti mohli aktivně zapojit prostřednictvím webového rozhraní.

## Tým SŽDC

V roce 2016 pokračoval projekt interní komunikace Tým SŽDC, jehož cílem je posílit vědomí soudržnosti, propojit jednotlivé zaměstnance a profese, rozvíjet schopnost vzájemně komunikovat a spolupracovat, a to i nad rámec pracovních povinností uvnitř organizace. Je prostředkem k tomu, aby zaměstnanci byli náležitě hrdí na značku SŽDC. Účastníci se dobrovolně zapojují do vědomostní soutěže, vnitropodnikové komunikace prostřednictvím diskuzí se zástupci vedení organizace nebo s kolegy. Zveřejňováním podnětů, návrhů, vzkazů, komentářů, fotografií či videí motivují své kolegy, aby se také aktivně účastnili a připojili se svými příspěvky či vlastním příběhem. Najdou zde také elektronickou verzi interního bulletinu Moje železnice.

## Životní prostředí

Cílem SŽDC je naplňovat zákonné i jiné požadavky z oblasti životního prostředí a ochrany veřejného zdraví – v kontextu ekologicky šetrné a udržitelné mobility představované železniční dopravou. Za klíčové oblasti našich aktivit považujeme údržbu doprovodné vegetace, odpadové hospodářství a řízení hlukových emisí.

V případě údržby doprovodné vegetace jsme i v roce 2016 pokračovali v nastoupeném trendu eliminace potenciálně nebezpečných stromů, které by v případě pádu mohly ohrozit bezpečnost a plynulost drážní dopravy; zpravidla se přitom jedná o nepůvodní druhy nízké ekologické i estetické hodnoty. Za prvořadé proto považujeme, že v měřítku posledních let lze registrovat určité zpomalení nepříznivého trendu ohrožování železničního provozu pádem nebezpečných dřevin.

Co se týče odpadového hospodářství, kvantitativní změny v rozsahu produkovaných odpadů nastaly v roce 2016 v souvislosti s koupí části závodu od ČD. SŽDC k 1. 7. 2016

převzala od ČD do své správy také většinu nádob na tříděný odpad produkovaný cestující veřejností ve stanicích a zastávkách. Ty byly pořízeny v roce 2015 v rámci realizace projektu podpořeného Ministerstvem životního prostředí ČR ve snaze o efektivní dočerpání prostředků z technické pomoci Operačního programu Životní prostředí 2007–2013.

Důležitým mezníkem byla také realizace inovativních protihlukových opatření na spádovišti v Praze-Libni, kde v souvislosti s uskutečněnou modernizací spádoviště v kombinaci s instalací speciálního protihlukového zařízení, nízkých a klasických protihlukových clon došlo k výrazné redukci emisí hluku vznikajících při průjezdech nákladních vozů stacionárními kolejovými brzdami. Máme ověřeno, že tato skutečnost je pozitivně vnímána obyvateli žijícími v okolí. Vedle podstatného zlepšení technických parametrů spádoviště znamená tento náš příspěvek životnímu prostředí významné kritérium pro hodnocení celkové efektivity projektů tohoto typu.



# ZPRÁVA NEZÁVISLÉHO AUDITORA



KPMG Česká republika Audit, s.r.o.

Pobřežní 1a

186 00 Praha 8

Česká republika

+420 222 123 111

www.kpmg.cz

Zpráva nezávislého auditora pro zřizovatele

Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

## Výrok auditora

Provedli jsme audit přiložené účetní závěrky Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (dále také „Organizace“) sestavené na základě českých účetních předpisů, která se skládá z rozvahy k 31. prosinci 2016, výkazu zisku a ztráty, přehledu o změnách vlastního kapitálu a přehledu o peněžních tocích za rok končící 31. prosincem 2016 a přílohy v účetní závěrce, která obsahuje popis použitých podstatných účetních metod a další vysvětlující informace. Údaje o Organizaci jsou uvedeny v bodě 1 přílohy v této účetní závěrce.

Podle našeho názoru přiložená účetní závěrka podává věrný a poctivý obraz aktiv a pasiv Organizace k 31. prosinci 2016 a nákladů a výnosů a výsledku jejího hospodaření a peněžních toků za rok končící 31. prosincem 2016 v souladu s českými účetními předpisy.

## Základ pro výrok

Audit jsme provedli v souladu se zákonem o auditorech a standardy Komory auditorů České republiky pro audit, kterými jsou mezinárodní standardy pro audit (ISA) případně doplněné a upravené souvisejícími aplikačními doložkami. Naše odpovědnost stanovená těmito předpisy je podrobněji popsána v oddílu Odpovědnost auditora za audit účetní závěrky. V souladu se zákonem o auditorech a Etickým kodexem přijatým Komorou auditorů České republiky jsme na organizaci nezávislí a splnili jsme i další etické povinnosti vyplývající z uvedených předpisů. Domníváme se, že důkazní informace, které jsme shromáždili, poskytují dostatečný a vhodný základ pro vyjádření našeho výroku.

## Zdůraznění skutečnosti – úhrada bankovních závazků a oddlužení

Jak je uvedeno v bodě 7.1 přílohy v účetní závěrce, přešla většina závazků Českých drah, státní organizace k 1. lednu 2003 na Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci. Jak je dále uvedeno v bodech 3.14 a 4.12.2 přílohy v účetní závěrce, jsou převzaté dlouhodobé závazky vůči bankám hrazeny dle splátkových kalendářů Ministerstvem financí. Po úhradě jsou přeúčtovány na dlouhodobé závazky vůči státu a jsou předmětem oddlužení.

## FINANČNÍ ČÁST

Čisté peněžní příjmy z činnosti Organizace nepostačují na úhradu těchto dlouhodobých závazků, a proto je řešení jejich úhrady předmětem usnesení Vlády České republiky, kterým vláda stanovila postup promíjení závazků Organizace až do doby jejich umoření. V roce 2016 došlo k prominutí závazků ve výši 1,66 mld. Kč, a tato částka byla zaúčtována jako součást jiných provozních výnosů. Toto zdůraznění skutečnosti nepředstavuje výhradu.

#### Ostatní informace

Ostatními informacemi jsou v souladu s § 2 písm. b) zákona o auditorech informace uvedené ve výroční zprávě mimo účetní závěrku a naši zprávu auditora. Za ostatní informace odpovídá statutární orgán Organizace.

Náš výrok k účetní závěrce se k ostatním informacím nevztahuje. Přesto je však součástí našich povinností souvisejících s auditem účetní závěrky seznámení se s ostatními informacemi a posouzení, zda ostatní informace nejsou ve významném (materiálním) nesouladu s účetní závěrkou či s našimi znalostmi o organizaci získanými během auditu účetní závěrky nebo zda se jinak tyto informace nejeví jako významně (materiálně) nesprávné. Také posuzujeme, zda ostatní informace byly ve všech významných (materiálních) ohledech vypracovány v souladu s příslušnými právními předpisy. Tímto posouzením se rozumí, zda ostatní informace splňují požadavky právních předpisů na formální náležitosti a postup vypracování ostatních informací v kontextu významnosti (materiality), tj. zda případné nedodržení uvedených požadavků by bylo způsobitelné ovlivnit úsudek činěný na základě ostatních informací.

Na základě provedených postupů, do míry, již dokážeme posoudit, uvádíme, že

- ostatní informace, které popisují skutečnosti, jež jsou též předmětem zobrazení v účetní závěrce, jsou ve všech významných (materiálních) ohledech v souladu s účetní závěrkou a
- ostatní informace byly vypracovány v souladu s právními předpisy.

Dále jsme povinni uvést, zda na základě poznatků a povědomí o organizaci, k nimž jsme dospěli při provádění auditu, ostatní informace neobsahují významné (materiální) věcné nesprávnosti. V rámci uvedených postupů jsme v obdržovaných ostatních informacích žádné významné (materiální) věcné nesprávnosti nezjistili.

#### Odpovědnost statutárního orgánu a výboru pro audit za účetní závěrku

Statutární orgán Organizace odpovídá za sestavení účetní závěrky podávající 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 (materiální) nesprávnosti způsobené podvodem nebo chybou.

Při sestavování účetní závěrky je statutární orgán Organizace povinen posoudit, zda je Organizace schopna nepřetržitě trvat, a pokud je to relevantní, popsat v příloze v účetní závěrce záležitosti týkající se jejího nepřetržitého trvání a použití předpokladu nepřetržitého trvání při sestavení účetní závěrky, s výjimkou případů, kdy statutární orgán plánuje zrušení Organizace nebo ukončení její činnosti, resp. kdy nemá jinou reálnou možnost, než tak učinit.

Za dohled nad procesem účetního výkaznictví v Organizaci odpovídá výbor pro audit.

#### Odpovědnost auditora za audit účetní závěrky

Naším cílem je získat přiměřenou jistotu, že účetní závěrka jako celek neobsahuje významnou (materiální) nesprávnost způsobenou podvodem nebo chybou a vydat zprávu auditora obsahující náš výrok. Přiměřená míra jistoty je velká míra jistoty, nicméně není zárukou, že audit provedený v souladu s výše uvedenými předpisy ve všech případech v účetní závěrce odhalí případnou existující významnou (materiální) nesprávnost. Nesprávnosti mohou vznikat v důsledku podvodů nebo chyb a považují se za významné (materiální), pokud lze reálně předpokládat, že by jednotlivě nebo v souhrnu mohly ovlivnit ekonomická rozhodnutí, která uživatelé účetní závěrky na jejím základě přijmou.

Při provádění auditu v souladu s výše uvedenými předpisy je naší povinností uplatňovat během celého auditu odborný úsudek a zachovávat profesní skepticismus. Dále je naší povinností:

- Identifikovat a vyhodnotit rizika významné (materiální) nesprávnosti účetní závěrky způsobené podvodem nebo chybou, navrhnout a provést auditorské postupy reagující na tato rizika a získat dostatečné a vhodné důkazní informace, abychom na jejich základě mohli vyjádřit výrok. Riziko, že neodhalíme významnou (materiální) nesprávnost, k níž došlo v důsledku podvodu, je větší než riziko neodhalení významné (materiální) nesprávnosti způsobené chybou, protože součástí podvodu mohou být tajné dohody, falšování, úmyslná opomenutí, nepravdivá prohlášení nebo obcházení vnitřních kontrol.
- Seznámit se s vnitřním kontrolním systémem Organizace relevantním pro audit v takovém rozsahu, abychom mohli navrhnout auditorské postupy vhodné s ohledem na dané okolnosti, nikoli abychom mohli vyjádřit názor na účinnost jejího vnitřního kontrolního systému.
- Posoudit vhodnost použitých účetních pravidel, přiměřenost provedených účetních odhadů a informace, které v této souvislosti statutární orgán Organizace uvedl v příloze v účetní závěrce.
- Posoudit vhodnost použití předpokladu nepřetržitého trvání při sestavení účetní závěrky statutárním orgánem a to, zda s ohledem na shromážděné důkazní informace existuje významná (materiální) nejistota vyplývající z událostí nebo podmínek, které mohou významně zpochybnit schopnost Organizace nepřetržitě trvat. Jestliže dojdeme k závěru, že taková významná (materiální) nejistota existuje, je naší povinností upozornit v naší zprávě na informace uvedené v této souvislosti v příloze v účetní závěrce, a pokud tyto informace nejsou dostatečné, vyjádřit modifikovaný výrok. Naše závěry týkající se schopnosti Organizace nepřetržitě trvat vycházejí z důkazních informací, které jsme získali do data naší zprávy. Nicméně budoucí události nebo podmínky mohou vést k tomu, že Organizace ztratí schopnost nepřetržitě trvat.
- Vyhodnotit celkovou prezentaci, členění a obsah účetní závěrky, včetně přílohy, a dále to, zda účetní závěrka zobrazuje podkladové transakce a události způsobem, který vede k věrnému zobrazení.

Naší povinností je informovat osoby pověřené správou a řízením mimo jiné o plánovaném rozsahu a načasování auditu a o významných zjištěních, která jsme v jeho průběhu učinili, včetně zjištěných významných nedostatků ve vnitřním kontrolním systému.

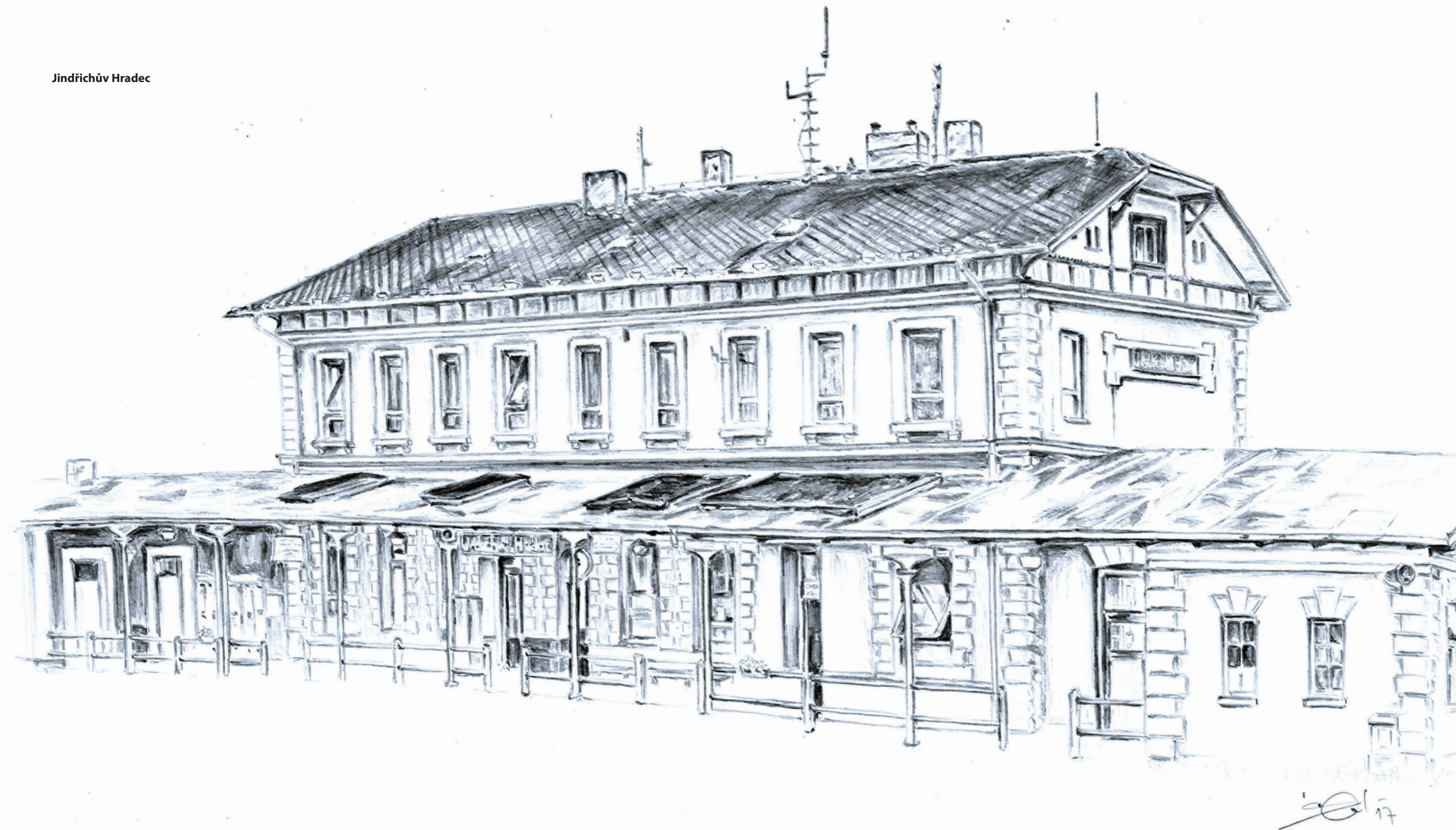
#### Statutární auditor odpovědný za zakázku

Ing. Karel Charvát je statutárním auditorem odpovědným za audit účetní závěrky Správy železniční dopravní cesty, státní organizace k 31. prosinci 2016, na jehož základě byla zpracována tato zpráva nezávislého auditora.

V Praze, dne 8. června 2017

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

Ing. Karel Charvát  
Partner  
Evidenční číslo 2032



# ÚČETNÍ ZÁVĚRKA

## ROZVAHA

### ROZVAHA v plném rozsahu

k 31. prosinci 2016  
(v tisících Kč)

Identifikační číslo: 70994234

### Obchodní firma a sídlo

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Dlážděná 1003/7  
110 00, Praha 1 – Nové Město  
Česká republika

Označ.	AKTIVA	řad.	Běžné účetní období			Minulé účetní období
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
a	b	c	1	2	3	4
	<b>AKTIVA CELKEM</b>	<b>1</b>	<b>182 417 478</b>	<b>-109 670 932</b>	<b>72 746 546</b>	<b>72 341 103</b>
<b>B.</b>	<b>Dlouhodobý majetek</b>	<b>2</b>	<b>176 055 470</b>	<b>-109 072 970</b>	<b>66 982 500</b>	<b>66 897 651</b>
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	3	797 588	- 616 940	180 648	198 979
B.I.2.	Ocenitelná práva	4	790 637	- 612 284	178 353	189 965
B.I.2.1.	Software	5	790 637	- 612 284	178 353	189 965
B.I.4.	Ostatní dlouhodobý nehmotný majetek	6	5 032	- 4 656	376	1 126
B.I.5.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek a nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	7	1 919		1 919	7 888
B.I.5.1.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	8	446		446	446
B.I.5.2.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	9	1 473		1 473	7 442
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek	10	175 257 882	-108 456 030	66 801 852	66 698 672
B.II.1.	Pozemky a stavby	11	143 883 405	-88 147 312	55 736 093	54 622 322
B.II.1.1.	Pozemky	12	6 813 045	- 24 397	6 788 648	6 553 454
B.II.1.2.	Stavby	13	137 070 360	-88 122 915	48 947 445	48 068 868
B.II.2.	Hmotné movité věci a jejich soubory	14	20 116 611	-15 588 876	4 527 735	4 944 787
B.II.3.	Oceňovací rozdíl k nabytému majetku	15	8 435 517	-4 656 763	3 778 754	4 261 872
B.II.4.	Ostatní dlouhodobý hmotný majetek	16	2 033	- 329	1 704	1 374
B.II.4.3.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	17	2 033	- 329	1 704	1 374
B.II.5.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek a nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	18	2 820 316	- 62 750	2 757 566	2 868 317
B.II.5.1.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	19	341 552		341 552	1 280 756
B.II.5.2.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	20	2 478 764	- 62 750	2 416 014	1 587 561

Označ.	AKTIVA	řad.	Běžné účetní období			Minulé účetní období
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
a	b	c	1	2	3	4
<b>C.</b>	<b>Oběžná aktiva</b>	<b>21</b>	<b>6 272 227</b>	<b>- 597 962</b>	<b>5 674 265</b>	<b>5 160 321</b>
C.I.	Zásoby	22	427 180	- 15 817	411 363	715 045
C.I.1.	Materiál	23	426 881	- 15 817	411 064	714 581
C.I.2.	Nedokončená výroba a polotovary	24	222		222	217
C.I.3.	Výrobky a zboží	25	4		4	5
C.I.3.2.	Zboží	26	4		4	5
C.I.5.	Poskytnuté zálohy na zásoby	27	73		73	242
C.II.	Pohledávky	28	2 644 734	- 582 145	2 062 589	3 650 008
C.II.1.	Dlouhodobé pohledávky	29	183 527		183 527	281 651
C.II.1.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	30	181 642		181 642	279 603
C.II.1.5.	Pohledávky - ostatní	31	1 885		1 885	2 048
C.II.1.5.2.	Dlouhodobé poskytnuté zálohy	32	1 885		1 885	2 015
C.II.1.5.4.	Jiné pohledávky	33				33
C.II.2.	Krátkodobé pohledávky	34	2 461 207	- 582 145	1 879 062	3 368 357
C.II.2.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	35	1 823 027	- 523 443	1 299 584	1 673 736
C.II.2.4.	Pohledávky - ostatní	36	638 180	- 58 702	579 478	1 694 621
C.II.2.4.3.	Stát - daňové pohledávky	37	153 694		153 694	155 518
C.II.2.4.4.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	38	109 823		109 823	1 247 453
C.II.2.4.5.	Dohadné účty aktivní	39	291 762		291 762	260 313
C.II.2.4.6.	Jiné pohledávky	40	82 901	- 58 702	24 199	31 337
C.IV.	Peněžní prostředky	41	3 200 313		3 200 313	795 268
C.IV.1.	Peněžní prostředky v pokladně	42	2 838		2 838	2 148
C.IV.2.	Peněžní prostředky na účtech	43	3 197 475		3 197 475	793 120
<b>D.</b>	<b>Časové rozlišení aktiv</b>	<b>44</b>	<b>89 781</b>		<b>89 781</b>	<b>283 131</b>
D.1.	Náklady příštích období	45	23 095		23 095	9 510
D.3.	Příjmy příštích období	46	66 686		66 686	273 621

# VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY

Označ.	PASIVA	řád.	Běžné účetní období	Minulé účetní období
a	b	c	5	6
	<b>PASIVA CELKEM</b>	<b>47</b>	<b>72 746 546</b>	<b>72 341 103</b>
<b>A.</b>	<b>Vlastní kapitál</b>	<b>48</b>	<b>55 525 850</b>	<b>54 436 631</b>
A.I.	Základní kapitál	49	57 347 839	54 041 664
A.I.1.	Základní kapitál	50	57 347 839	54 041 664
A.II.	Ážio a kapitálové fondy	51	1 179 241	1 166 447
A.II.2.	Kapitálové fondy	52	1 179 241	1 166 447
A.II.2.1.	Ostatní kapitálové fondy	53	1 179 241	1 166 447
A.III.	Fondy ze zisku	54	165 797	291 270
A.III.1.	Ostatní rezervní fondy	55	165 797	291 270
A.IV.	Výsledek hospodaření minulých let (+/-)	56	-1 067 465	- 6 967
A.IV.1.	Nerozdělený zisk minulých let	57	-1 055 783	
A.IV.3.	Jiný výsledek hospodaření minulých let (+/-)	58	- 11 682	- 6 967
A.V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	59	-2 099 562	-1 055 783
<b>B. + C.</b>	<b>Cizí zdroje</b>	<b>60</b>	<b>17 041 468</b>	<b>16 510 554</b>
<b>B.</b>	<b>Rezervy</b>	<b>61</b>	<b>4 891 553</b>	<b>2 013 976</b>
B.4.	Ostatní rezervy	62	4 891 553	2 013 976
<b>C.</b>	<b>Závazky</b>	<b>63</b>	<b>12 149 915</b>	<b>14 496 578</b>
C.I.	Dlouhodobé závazky	64	5 546 060	7 392 049
C.I.2.	Závazky k úvěrovým institucím	65	1 757 237	3 147 317
C.I.4.	Závazky z obchodních vztahů	66	132 822	40 407
C.I.8.	Odložený daňový závazek	67	3 019 775	3 519 181
C.I.9.	Závazky - ostatní	68	636 226	685 144
C.I.9.3.	Jiné závazky	69	636 226	685 144
C.II.	Krátkodobé závazky	70	6 603 855	7 104 529
C.II.2.	Závazky k úvěrovým institucím	71	1 493 418	2 270 818
C.II.3.	Krátkodobé přijaté zálohy	72	194 162	126 529
C.II.4.	Závazky z obchodních vztahů	73	2 410 898	2 219 962
C.II.8.	Závazky ostatní	74	2 505 377	2 487 220
C.II.8.3.	Závazky k zaměstnancům	75	505 311	507 441
C.II.8.4.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	76	272 914	276 100
C.II.8.5.	Stát - daňové závazky a dotace	77	1 373 064	1 347 825
C.II.8.6.	Dohadné účty pasivní	78	353 444	355 548
C.II.8.7.	Jiné závazky	79	644	306
<b>D.</b>	<b>Časové rozlišení pasiv</b>	<b>80</b>	<b>179 228</b>	<b>1 393 918</b>
D.1.	Výdaje příštích období	81	90 850	57 420
D.2.	Výnosy příštích období	82	88 378	1 336 498

VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY druhové členění  
za rok končící 31. prosincem 2016  
(v tisících Kč)

Obchodní firma a sídlo  
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Dlážděná 1003/7  
110 00, Praha 1 – Nové Město  
Česká republika

Identifikační číslo: 70994234

Označ.	VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY	řád.	Běžné účetní období	Minulé účetní období
a	b	c	1	2
I.	Tržby z prodeje výrobků a služeb	1	6 653 888	6 649 848
II.	Tržby za prodej zboží	2	1	2
A.	Výkonová spotřeba	3	14 210 139	16 512 619
A.1.	Náklady vynaložené na prodané zboží	4	1	2
A.2.	Spotřeba materiálu a energie	5	3 132 671	2 771 008
A.3.	Služby	6	11 077 467	13 741 609
B.	Změna stavu zásob vlastní činnosti (+/-)	7	- 5	125
C.	Aktivace (-)	8	- 388 911	- 413 874
D.	Osobní náklady	9	9 234 313	8 982 343
D.1.	Mzdové náklady	10	6 571 368	6 389 589
D.2.	Náklady na sociální zabezpečení, zdravotní pojištění a ostatní náklady	11	2 662 945	2 592 754
D.2.1.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	12	2 203 507	2 143 300
D.2.2.	Ostatní náklady	13	459 438	449 454
E.	Úpravy hodnot v provozní oblasti	14	4 279 356	3 721 887
E.1.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	15	4 195 422	4 014 955
E.1.1.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku - trvalé	16	4 144 324	4 063 803
E.1.2.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku - dočasné	17	51 098	- 48 848
E.2.	Úpravy hodnot zásob	18	- 2 106	- 2 067
E.3.	Úpravy hodnot pohledávek	19	86 040	- 291 001
III.	Ostatní provozní výnosy	20	22 356 856	22 831 828
III.1.	Tržby z prodaného dlouhodobého majetku	21	143 189	23 885
III.2.	Tržby z prodaného materiálu	22	258 758	330 701
III.3.	Jiné provozní výnosy	23	21 954 909	22 477 242
F.	Ostatní provozní náklady	24	4 141 700	1 630 452
F.1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	25	72 674	4 605
F.2.	Zůstatková cena prodaného materiálu	26	258 360	329 971
F.3.	Daně a poplatky	27	263 048	89 059
F.4.	Rezervy v provozní oblasti a komplexní náklady příštích období	28	2 877 578	- 518 828
F.5.	Jiné provozní náklady	29	670 040	1 725 645
*	<b>Provozní výsledek hospodaření (+/-)</b>	<b>30</b>	<b>-2 465 847</b>	<b>- 951 874</b>

# PŘEHLED O ZMĚNÁCH VLASTNÍHO KAPITÁLU

Označ.	VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY	řad.	Běžné účetní období	Minulé účetní období
a	b	c	1	2
VI.	Výnosové úroky a podobné výnosy	31	117	891
VI.2.	Ostatní výnosové úroky a podobné výnosy	32	117	891
J.	Nákladové úroky a podobné náklady	33	126 996	194 888
J.2.	Ostatní nákladové úroky a podobné náklady	34	126 996	194 888
VII.	Ostatní finanční výnosy	35	9 535	96 914
K.	Ostatní finanční náklady	36	15 777	6 826
*	<b>Finanční výsledek hospodaření</b>	<b>37</b>	<b>- 133 121</b>	<b>- 103 909</b>
**	<b>Výsledek hospodaření před zdaněním (+/-)</b>	<b>38</b>	<b>-2 598 968</b>	<b>-1 055 783</b>
L.	Daň z příjmů	39	- 499 406	
L.2.	Daň z příjmů odložená (+/-)	40	- 499 406	
**	<b>Výsledek hospodaření po zdanění (+/-)</b>	<b>41</b>	<b>-2 099 562</b>	<b>-1 055 783</b>
***	<b>Výsledek hospodaření za účetní období (+/-)</b>	<b>42</b>	<b>-2 099 562</b>	<b>-1 055 783</b>
*	<b>Čistý obrat za účetní období = I. + II. + III. + IV. + V. + VI. + VII.</b>	<b>43</b>	<b>29 020 397</b>	<b>29 579 483</b>

## PŘEHLED O ZMĚNÁCH VLASTNÍHO KAPITÁLU

za rok končící 31. prosincem 2016  
(v tisících Kč)

Identifikační číslo: 70994234

## Obchodní firma a sídlo

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Dlážděná 1003/7  
110 00, Praha 1 – Nové Město  
Česká republika

	Základní kapitál	Ostatní kapitálové fondy	Ostatní rezervní fondy	Statutární a ostatní fondy	Jiný výsledek hospodaření minulých let	Výsledek hospodaření min. let a výsledek hospodaření běžného účetního období	Celkem
Zůstatek k 1. 1. 2016	54 041 664	1 166 447	291 270	--	-6 967	-1 055 783	54 436 631
Přijaté dotace	3 310 000	--	--	--	--	--	3 310 000
Inventarizační nálezy majetku a ostatní převody	--	2 715	--	2 764	--	--	5 479
Bezüplatné převody majetku a ostatní převody	-3 155	10 079	--	--	--	--	6 924
Privatizovaný majetek	-670	--	--	--	--	--	-670
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb	--	--	--	-128 237	--	--	-128 237
Tvorba fondu kulturních a sociálních potřeb	--	--	-125 473	125 473	--	--	--
Jiný výsledek hospodaření	--	--	--	--	-4 715	--	-4 715
Výsledek hospodaření za běžný rok	--	--	--	--	--	-2 099 562	-2 099 562
Zůstatek k 31. 12. 2016	57 347 839	1 179 241	165 797	--	-11 682	-3 155 345	55 525 850



# PŘEHLED O PENĚŽNÍCH TOCÍCH

PŘEHLED O PENĚŽNÍCH TOCÍCH  
za rok končící 31. prosincem 2016  
(v tisících Kč)

Obchodní firma a sídlo  
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Dlážděná 1003/7  
110 00, Praha 1 – Nové Město  
Česká republika

Identifikační číslo: 70994234

	Základní kapitál	Ostatní kapitálové fondy	Ostatní rezervní fondy	Statutární a ostatní fondy	Jiný výsledek hospodaření minulých let	Výsledek hospodaření min. let a výsledek hospodaření běžného účetního období	Celkem
<b>Zůstatek k 1. 1. 2015</b>	<b>54 025 970</b>	<b>997 065</b>	<b>840 852</b>	<b>6 232</b>	<b>-6 373</b>	<b>-431 687</b>	<b>55 432 059</b>
Inventarizační nálezy majetku a ostatní převody	--	1 987	--	--	--	--	1 987
Bezúplatné převody majetku a ostatní převody	17 166	167 395	--	--	--	--	184 561
Privatizovaný majetek	-1 472	--	--	--	--	--	-1 472
Rozdělení výsledku hospodaření	--	--	-431 687	--	--	431 687	--
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb	--	--	--	-137 539	--	--	-137 539
Tvorba fondu kulturních a sociálních potřeb	--	--	-117 895	131 307	--	--	13 412
Jiný výsledek hospodaření	--	--	--	--	-594	--	-594
Výsledek hospodaření za běžný rok	--	--	--	--	--	-1 055 783	-1 055 783
<b>Zůstatek k 31. 12. 2015</b>	<b>54 041 664</b>	<b>1 166 447</b>	<b>291 270</b>	<b>--</b>	<b>-6 967</b>	<b>-1 055 783</b>	<b>54 436 631</b>

	Běžné účetní období	Minulé účetní období
<b>P. Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů na začátku účetního období</b>	<b>795 268</b>	<b>905 167</b>
<b>Peněžní toky z hlavní výdělečné činnosti</b>		
<b>Účetní zisk nebo ztráta z běžné činnosti před zdaněním</b>	<b>-2 598 968</b>	<b>-1 055 783</b>
A.1. Úpravy o nepeněžní operace	-14 448 358	-18 879 502
A.1.1. Odpisy stálých aktiv s výjimkou zůstatkové ceny prodaných stálých aktiv a dále umořování oceňovacího rozdílu k nabytému majetku a goodwillu	4 144 324	4 063 803
A.1.2. Změna stavu		
A.1.2.1. Změna stavu opravných položek, rezerv	3 012 610	-860 744
A.1.3. Zisk(-) ztráta(+) z prodeje stálých aktiv	-70 515	-19 279
A.1.6. Vyúčtované nákladové a výnosové úroky	126 879	193 998
A.1.7. Zúčtování provozních dotací	-20 046 980	-19 956 085
A.1.8. Prominutí závazků za státem	-1 337 178	-1 727 091
A.1.9. Případné úpravy o ostatní nepeněžní operace	-277 498	-574 104
<b>A.* Čistý peněžní tok z provozní činnosti před zdaněním, změnami pracovního kapitálu, finančními a mimořádnými položkami</b>	<b>-17 047 326</b>	<b>-19 935 285</b>
A.2. Změna potřeby pracovního kapitálu	1 062 553	-1 515 076
A.2.1. Změna stavu pohledávek z provozní činnosti, aktivních účtů dohadných a časového rozlišení	1 694 729	-1 457 767
A.2.2. Změna stavu kr. závazků z provozní činnosti, pasivních účtů dohadných a časového rozlišení	-937 964	-202 424
A.2.3. Změna stavu zásob	305 788	145 115
<b>A.** Čistý peněžní tok z provozní činnosti před zdaněním, finančními a mimořádnými položkami</b>	<b>-15 984 773</b>	<b>-21 450 361</b>
A.3. Zaplacené úroky s výjimkou kapitalizovaných úroků	-7 838	-10 664
A.4. Přijaté úroky	117	891
A.7. Přijaté provozní dotace	20 148 623	19 821 228
<b>A.*** Čistý peněžní tok z provozní činnosti</b>	<b>4 156 129</b>	<b>-1 638 906</b>
<b>Peněžní toky z investiční činnosti</b>		
B.1. Nabytí stálých aktiv	-23 593 951	-29 545 500
B.1.1. Nabytí dlouhodobého hmotného majetku	-1 440 949	-189 118
B.1.2. Nabytí dlouhodobého nehmotného majetku	-101 810	-130 245
B.1.3. Nabytí dlouhodobého hmotného majetku z investičních dotací	-18 741 192	-29 206 258
B.1.4. Nabytí dlouhodobého nehmotného majetku z investičních dotací	0	-19 879
B.1.6. Nabytí dlouhodobého majetku - koupě části závodu	-3 310 000	0
B.2. Příjmy z prodeje stálých aktiv	143 189	23 885
B.2.1. Příjmy z prodeje dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku	143 189	23 885
B.3. Přijaté investiční dotace	18 592 915	31 413 161
<b>B.*** Čistý peněžní tok vztahující se k investiční činnosti</b>	<b>-4 857 847</b>	<b>1 891 546</b>
<b>Peněžní toky z finančních činností</b>		
C.1. Změna stavu dlouhodobých, popř. krátkodobých závazků z finanční oblasti	-75 000	-225 000
C.2. Dopady změn vlastního kapitálu na peněžní prostředky	3 181 763	-137 539
C.2.1. Zvýšení základního kapitálu, emisního ážia event. rezervního fondu	3 310 000	0
C.2.5. Platby z fondů tvořených ze zisku	-128 237	-137 539
<b>C.*** Čistý peněžní tok vztahující se k finanční činnosti</b>	<b>3 106 763</b>	<b>-362 539</b>
<b>F. Čisté zvýšení nebo snížení peněžních prostředků</b>	<b>2 405 045</b>	<b>-109 899</b>
<b>R. Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů na konci účetního období</b>	<b>3 200 313</b>	<b>795 268</b>



*[Handwritten signature]*  
17

# PŘÍLOHA V ÚČETNÍ ZÁVĚRCE

## OBSAH

1.	OBECNÉ INFORMACE	69	4.10.	DLOUHODOBÉ ZÁVAZKY	85
1.1.	OBECNÉ INFORMACE	69	4.10.1.	Závazky z obchodních vztahů	85
1.2.	PŘEDMĚT ČINNOSTI	69	4.10.2.	Jiné závazky	85
1.3.	KOUPĚ ČÁSTI ZÁVODU	69	4.11.	KRÁTKODOBÉ ZÁVAZKY	86
1.4.	ORGANIZAČNÍ STRUKTURA A ORGÁNY SŽDC	70	4.11.1.	Závazky z obchodních vztahů	86
1.5.	ZMĚNY V OBCHODNÍM REJSTŘÍKU	71	4.11.2.	Stát - daňové závazky a dotace	86
1.6.	ORGANIZAČNÍ STRUKTURA SŽDC K 31. 12. 2016	71	4.11.3.	Krátkodobé přijaté zálohy	86
2.	ÚČETNÍ METODY A OBECNÉ ÚČETNÍ ZÁSADY	73	4.11.4.	Dohadné účty pasivní	86
3.	PŘEHLED VÝZNAMNÝCH ÚČETNÍCH METOD A POSTUPŮ	73	4.12.	BANKOVNÍ ÚVĚRY A VÝPOMOCI	87
3.1.	DLOUHODOBÝ HMOTNÝ A NEHMOTNÝ MAJETEK	73	4.12.1.	Dlouhodobé závazky k úvěrovým institucím	87
3.2.	ZÁSOBY	74	4.12.2.	Přehled splatnosti úvěrů garantovaných státem	87
3.3.	POHLEDÁVKY	74	4.12.3.	Krátkodobé závazky k úvěrovým institucím	88
3.4.	ZÁVAZKY	75	4.13.	VÝNOSY PŘÍŠTÍCH OBDOBÍ	88
3.5.	ÚVĚRY A DLOUHODOBÉ ZÁVAZKY	75	4.14.	ODLOŽENÁ DAŇ	88
3.6.	VLASTNÍ KAPITÁL	75	4.15.	TRŽBY ZA PRODEJ VLASTNÍCH VÝROBKŮ A SLUŽEB	89
3.7.	REZERVY	75	4.16.	SPOTŘEBA MATERIÁLU A ENERGIÍ	89
3.8.	TRANSAKCE V CIZÍCH MĚNÁCH	76	4.17.	NÁKUP SLUŽEB	90
3.9.	DAŇ Z PŘÍJMŮ	76	4.18.	ÚPRAVY HODNOT V PROVOZNÍ OBLASTI	90
3.10.	DOTACE	76	4.19.	JINÉ PROVOZNÍ VÝNOSY	91
3.11.	VÝNOSY	77	4.20.	JINÉ PROVOZNÍ NÁKLADY	92
3.12.	POUŽITÍ ODHADŮ	77	4.21.	OSTATNÍ FINANČNÍ VÝNOSY	92
3.13.	ZMĚNY V ÚČETNÍCH METODÁCH	77	4.22.	OSTATNÍ FINANČNÍ NÁKLADY	92
3.14.	ODDLUŽENÍ	77	5.	ZAMĚSTNANCI, VEDENÍ ORGANIZACE A STATUTÁRNÍ ORGÁNY	93
3.15.	PRIVATIZACE	77	5.1.	OSOBNÍ NÁKLADY A POČET ZAMĚSTNANCŮ	93
3.16.	PRODEJ MAJETKU	78	5.2.	POSKYTNUTÉ PŮJČKY, ÚVĚRY ČI OSTATNÍ PLNĚNÍ	93
3.17.	PRONÁJEM MAJETKU	78	6.	PODMÍNĚNÉ A DALŠÍ NEUVEDENÉ ZÁVAZKY V ÚČETNICTVÍ	94
4.	DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE K ROZVAZE A VÝKAZU ZISKU A ZTRÁTY	78	6.1.	ZÁVAZKY NEZAHRNUTÉ V ROZVAZE	94
4.1.	DLOUHODOBÝ NEHMOTNÝ MAJETEK	78	6.1.1.	Ekologické závazky	94
4.2.	DLOUHODOBÝ HMOTNÝ MAJETEK	79	6.2.	SOUDNÍ SPORY	94
4.2.1.	Přehled pohybů majetku	79	6.2.1.	ČEZ Prodej, s.r.o.	94
4.2.2.	Investiční dotace	81	6.2.2.	Grandi Stazioni Česká republika, s.r.o.	94
4.2.3.	Majetek neuvedený v rozvaze	81	6.3.	MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY	95
4.2.4.	Přehled pohybů majetku financovaného z dotací evidovaného na podrozvahových účtech	81	6.4.	BUDOUCÍ ZÁVAZKY Z KORIDOROVÉ VÝSTAVBY	95
4.2.5.	Majetek daný do zástavy	82	7.	DALŠÍ INFORMACE	96
4.2.6.	Majetek ve finančním a operativním pronájmu	82	7.1.	VZNIK ORGANIZACE	96
4.2.7.	Bezáplatně pořízený majetek	82	7.2.	VÝZNAMNÉ FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ ČINNOST SŽDC	96
4.3.	ZÁSOBY	82	7.3.	VZTAHY S VÝZNAMNÝMI ODBĚRATELI ČD A ČD CARGO	97
4.4.	DLOUHODOBÉ POHLEDÁVKY – POHLEDÁVKY Z OBCHODNÍCH VZTAHŮ	83	7.4.	PRIVATIZACE	97
4.5.	KRÁTKODOBÉ POHLEDÁVKY	83	7.5.	PRODEJ MAJETKU	97
4.5.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	83	7.5.1.	Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh ZDC	97
4.5.2.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	83	7.5.2.	Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh MOZ	98
4.6.	PENĚŽNÍ PROSTŘEDKY	83	7.6.	PRONÁJEM MAJETKU	98
4.7.	NÁKLADY PŘÍŠTÍCH OBDOBÍ	83	7.6.1.	Pronájem majetku vedený v účetním okruhu MOZ	98
4.8.	VLASTNÍ KAPITÁL	84	7.6.2.	Pronájem majetku vedený v účetním okruhu ZDC	98
4.9.	REZERVY	85	7.7.	PŘEHLED O PENĚŽNÍCH TOCÍCH	98
			8.	UDÁLOSTI PO DATU ÚČETNÍ ZÁVĚRKY	99

## 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 společnosti 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 2016 je sestavena ke dni 31. 12. 2016.

Příloha je zpracována za účetní období počínající 1. 1. 2016 a končící dnem 31. 12. 2016 s uvedením významných událostí po tomto datu. A dále s uvedením významných změn od data vzniku SŽDC.

### 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. Dále údržba a modernizace železničních stanic.

SŽDC zajišťovala provozování železniční dopravní cesty po celý rok 2016 vlastními kapacitami.

SŽDC poskytuje železniční dopravní cestu k užívání dopravcům. Výnosy z tohoto užívání jsou realizovány z převážné části od hlavních uživatelů, tj. České dráhy, a.s. („ČD“) a ČD Cargo, a.s. („ČD Cargo“), 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 3.10.

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 ČR. Převzaté závazky jsou předmětem oddlužení viz bod 3.14.

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 formou koupě části podniku 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 usnesením vlády České republiky koupila SŽDC od ČD činnosti obsluhy dráhy, tj. řízení provozu ve stanicích a na tratích. V souvislosti s koupí obsluhy dráhy převzala SŽDC také 9 336 zaměstnanců. Vzniklé náklady na tyto činnosti byly před uvedením datem SŽDC fakturovány a nyní jsou již zajišťovány zaměstnanci SŽDC.

Na základě usnesení vlády České republiky a smlouvy o koupi části závodu se k datu 1. 7. 2016 převedla část závodu z ČD označená jako „Železniční stanice“ na SŽDC.

### 1.3. Koupě části závodu

Vláda svým usnesením č. 1546 ze dne 21. 12. 2015 vyslovila souhlas s koupí části závodu, označené jako „Železniční stanice“ od ČD na SŽDC. Předmětem prodeje byla oddělená organizační jednotka samostatně fungující po stránce materiální, technologické a personální.

V návaznosti na tento souhlas byl stanoven den převodu 1. 7. 2016 a mezi SŽDC a ČD, a.s. byly uzavřeny Smlouva o koupi části závodu a Smlouva o zajištění kontinuálního provozu závodu. Celková kupní cena ve výši 3 401 956 tis. Kč byla stanovena na základě znaleckého posudku vyhotoveného soudem určeným znalcem na základě smlouvy o koupi části závodu. K financování převodu souvisejícího s nabytím závodu „Železniční stanice“ poskytlo Ministerstvo dopravy v roce 2016 dotaci.

Převážnou část hodnoty koupené části závodu tvořil dlouhodobý majetek (pozemky, budovy, movitý majetek a další). Kromě dlouhodobého majetku převzala SŽDC majetek v operativní evidenci, zásoby, pohledávky, závazky a časové rozlišení.

### 1.4. 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 ČR. Stejnou funkci vykonává Ministerstvo dopravy ČR 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 a generální ředitel.

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.

Generální ředitel, Ing. Pavel Surý, je statutárním orgánem SŽDC, který řídí její činnost a jedná jejím jménem. Jako statutární zástupce generálního ředitele v době jeho nepřítomnosti je do obchodního rejstříku zapsán Bc. Jiří Svoboda.

Ke dni 31. 12. 2016 byli ve vedení organizace:		
Jméno	Funkce	Datum
Ing. Pavel Surý	Generální ředitel	od 1. 6. 2014
Ing. Aleš Krejčí	Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku	od 1. 6. 2012
Ing. Mojmír Nejezchleb	Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy	od 1. 7. 2013
Bc. Jiří Svoboda	Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy	od 1. 7. 2016
Ing. Josef Hendrych	Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu	od 1. 8. 2014
Tomáš Drmola, MBA	Náměstek generálního ředitele pro správu majetku	od 1. 11. 2014

Ke dni 31. 12. 2016 byli členy správní rady:		
Jméno	Funkce	Datum
Ing. Vladimír Novotný	Předseda	od 25.3.2014
Mgr. Milan Feranec	Místopředseda	od 30.4.2014
Ing. Tomáš Čoček, Ph.D	Člen	od 17.3.2015
Jaroslav Foldyna	Člen	od 25.3.2014
Ing. Václav Horák	Člen	od 25.3.2014
Ing. Karel Korytář	Člen	od 25.3.2014
Ing. Jan Volný	Člen	od 25.3.2014

Ke dni 31. 12. 2016 byli členy výboru pro audit:		
Jméno	Funkce	Datum
Mgr. Milan Feranec	Předseda	od 29. 5. 2015
Ing. Václav Horák	Člen	od 1. 6. 2014
Ing. Vladimír Novotný	Člen	od 1. 6. 2014
Ing. Eva Janoušková	Člen	od 1. 1. 2016

Ke dni 31. 12. 2016 byli členy výboru pro strategii a rozvoj:		
Jméno	Funkce	Datum
Ing. Václav Horák	Předseda	od 1. 6. 2014
Ing. Jan Volný	Člen	od 1. 6. 2014
Ing. Karel Korytář	Člen	od 1. 6. 2014

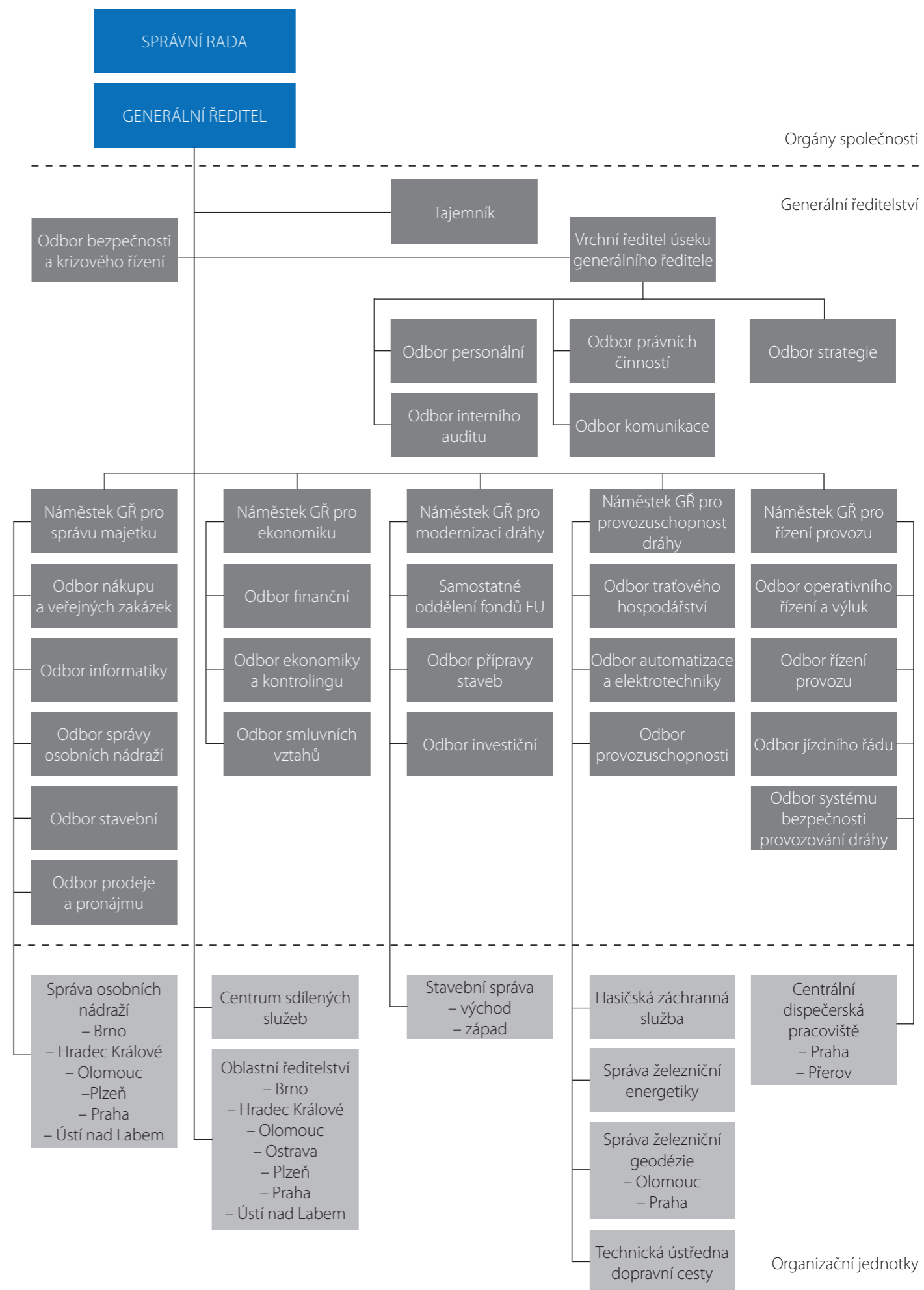
Případné změny v orgánech organizace po rozvahovém dni jsou uvedeny v části 8.

#### 1.5. Změny v obchodním rejstříku

Do obchodního rejstříku byla dne 27. srpna 2016 zapsána změna statutárního zástupce generálního ředitele, pana Ing. Bohuslava Navrátila ve funkci nahradil Bc. Jiří Svoboda.

#### 1.6. Organizační struktura SŽDC k 31. 12. 2016

Organizační strukturu SŽDC k 31. 12. 2016 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.

Srovnávací údaje za rok 2015 jsou uvedeny v souladu s uspořádáním a označováním položek rozvahy a výkazu zisku a ztráty dle vyhlášky v platném znění pro rok 2016.

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

SŽDC je od roku 2016 povinna, podle vyhlášky č. 312/2014 Sb., o podmínkách sestavení účetních výkazů za Českou republiku (konsolidační vyhláška státu), předávat Pomocný konsolidační přehled (PKP) ve stavu k 31. 12. 2016, v termínu do 31. 7. 2017. V rámci konsolidace je nutné identifikovat a vyloučit vzájemné vztahy se subjekty uvedenými ve Výčtu konsolidovaných jednotek státu a dalších subjektů.

## 3. PŘEHLED VÝZNAMNÝCH ÚČETNÍCH METOD 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 a jeho ocenění u samostatných movitých věcí a souborů v jednotlivém případě je částka vyšší než 40 tis. Kč a u dlouhodobého nehmotného majetku je vyšší než 40 tis. Kč.

Nakupovaný dlouhodobý 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.

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.

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 tis. Kč a nehmotný majetek s pořizovací cenou do 40 tis. 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). Dále zřízená věcná břemena na cizím majetku jsou evidována jako jiný hmotný dlouhodobý majetek, a to bez ohledu na výši pořizovací ceny.

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

Majetek zjištěný při inventarizaci, který nebyl dříve zahrnut v účetnictví, a přijaté dary jsou oceněny reprodukční pořizovací cenou. Při bezúplatné změně příslušnosti k hospodaření s majetkem státu ocenění majetku navazuje na ocenění v účetnictví předávající účetní jednotky.

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

Odpisy jsou vypočteny na základě vstupní ceny a předpokládané doby životnosti příslušného majetku. Odpisový plán je v průběhu používání dlouhodobého majetku aktualizován na základě očekávané doby životnosti a předpokládané zbytkové hodnoty majetku. Předpokládaná životnost je stanovena takto:

	Počet let (od-do)
Software	3
Stavby	10-50
Stroje a zařízení	4-20
Dopravní prostředky	8-25

Doba životnosti dlouhodobého majetku tvořícího železniční dopravní cestu závisí na dostupnosti finančních prostředků na jeho obnovu, modernizaci a racionalizaci. Vedení účetní jednotky předpokládá, že výše dotací na obnovu, modernizaci a racionalizaci dlouhodobého majetku přislíbená na následující účetní období je v souladu s předpoklady použitými pro stanovení doby životnosti.

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 zůstatková účetní hodnota.

Vzhledem k předmětu činnosti organizace a způsobu jeho financování formou dotací nepřistupuje organizace k tvorbě opravných položek k dlouhodobému majetku na základě posouzení ekonomického přínosu dlouhodobého majetku pomocí metody diskontovaných peněžních toků.

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

Majetky pořízené koupěmi části podniku k 1. 7. 2008, k 1. 9. 2011 a části závodu k 1. 7. 2016 byly oceněny soudem určeným znalcem a zařazeny do evidence majetku SŽDC v účetních zůstatkových hodnotách prodávající organizace ke dni nabytí části podniku.

Rozdíl mezi celkovou účetní hodnotou aktiv a kupní cenou představuje oceňovací rozdíl k nabytému majetku, který je dle vyhlášky 500/2002 Sb., v platném znění 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 prefabrikáty, stejno kroje, osobní ochranné pracovní prostředky, tuhá paliva, pohonné hmoty, elektromateriály, zabezpečovací zařízení, pražce a ostatní provozní materiál.

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. Tvorba a zúčtování opravných položek je vykázána ve výkazu zisku a ztráty v položce „Úpravy hodnot zásob“.

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 pro zjištění základu daně z příjmů, v platném znění, daňové opravné položky. Účetní opravné položky byly vytvořeny k pohledávkám na základě vlastní analýzy platební schopnosti zákazníků a věkové struktury pohledávek. Tvorba a zúčtování opravných položek je vykázána ve výkazu zisku a ztráty v položce „Úpravy hodnot pohledávek“.

### 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 4.12.2.

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 ČR na SŽDC, dle přílohy zákona o transformaci. Dále byly proti účtu základního kapitálu zaúčtovány dotace, které byly poskytnuty Ministerstvem dopravy ČR na kupovanou část podniku a část obchodního závodu od ČD.

Změny základního kapitálu jsou účtovány v případech převodu pozemků na Pozemkový fond České republiky, v případech bezúplatných převodů majetku, privatizace (viz bod 3.15.), při opravách účetních chyb v evidenci pozemků narovnáním na katastr nemovitostí nebo dalším zpřesněním

rozsahu a hodnoty majetku a závazků převzatých SŽDC k 1. 1. 2003.

SŽDC vytváří 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 (též pro bývalé zaměstnance ČD, s.o.), na příplatky k důchodům bývalým zaměstnancům ČD, s.o., na odstupné spojené se ztrátou zdravotní způsobilosti zaměstnanců, na odstupné vyplácené zaměstnancům ze zákonných důvodů, na nevyplacené mzdové a ostatní osobní náklady („MOON“), na náhrady škod, hrozící sankce a na porušení rozpočtové kázně.

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. Obdobným způsobem je vytvořena i rezerva na odstupné spojené se ztrátou zdravotní způsobilosti zaměstnanců, a to včetně zákonných odvodů.

Rezerva na MOON je tvořena objemem předpokládaných nevyplacených mezd řídicích zaměstnanců zejména na základě vyhodnocení plnění klíčových ukazatelů výkonnosti (KPI – Key Performance Indicators), včetně zákonných odvodů. Rezerva na zákonné odstupné je tvořena objemem předpokládaných ostatních osobních nákladů vyplacených v souvislosti s realizací předpokládaných organizačních změn souvisejících zejména s předáváním investičních staveb do provozu.

Rezerva na náklady z titulu náhrad škod je tvořena na základě právního stanoviska.

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 České národní banky („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 ČNB platného k tomuto dni.

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. Daň 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 minulá období. Daňový základ se odlišuje od zisku vykázaného 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, nebo položky, které nejsou daňově odpočitatelné.

Výpočet odložené daně je založen na závazkové metodě vycházející z rozvahového přístupu. Závazkovou metodou se rozumí postup, kdy je při výpočtu 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 výši 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. 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, jejího provozování a dále na údržbu osobních nádraží. Neinvestiční dotace jsou účtovány ve prospěch ostatních provozních výnosů v časové a věcné souvislosti s náklady, k jejichž úhradě byly poskytnuty. V roce 2016 byla SŽDC i příjemcem neinvestičních dotací ze zdrojů Evropské unie („EU“).

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, z EU a ze státního rozpočtu. Investiční dotace jsou účtovány jako snížení pořizovací ceny dlouhodobého majetku.

V roce 2016 dále SŽDC obdržela dotaci od Ministerstva dopravy na financování akce koupě části závodu „Železniční stanice“.

O nároku na dotace SŽDC neúčtuje jako o pohledávce za poskytovatelem dotace. Do okamžiku přijetí investiční dotace SŽDC eviduje nedokončený majetek. Po přijetí dotací a provedení úhrad dodavatelům je pořizovací cena nedokončeného majetku snížena o dotace a tento majetek je

dále evidován na podrozvahových účtech. Nezpochybnitelný nárok na dotaci vzniká až použitím a vyúčtováním prostředků dotace poskytovateli. Do doby použití a vyúčtování prostředky náleží poskytovateli.

Část investičních dotací přijatých od SFDI představuje tzv. předfinancování, kde se předpokládá, že tato dotace bude následně nahrazena 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 vykazována jako součást závazků vůči státu. Po přijetí platby od SFDI a provedení úhrady zhotovitelům je o částku představující očekávanou dotaci z fondů EU snížena pořizovací cena majetku a navýšena dohadná položka aktivní.

### 3.11. Výnosy

Výnosy jsou účtovány do období, se kterým věcně a časově 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 regulačním úřadem.

### 3.12. 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.

### 3.13. Změny v účetních metodách

V roce 2016 nedošlo ke změnám účetních metod.

### 3.14. 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 a které jsou vykazovány v položce Dlouhodobé závazky – Závazky k úvěrovým institucím. Dluhovou službu ze všech úvěrových smluv realizuje Ministerstvo financí ČR.

Všechny úhrady jistin a úroků provedené Ministerstvem financí ČR se v účetnictví SŽDC evidují jako dlouhodobé závazky vůči státnímu rozpočtu a jsou vykazovány v položce Dlouhodobé závazky – Jiné závazky.

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 příslušném období promíjena, se každoročně předkládá ke schválení Vládě ČR do 30. 9. kalendářního roku.

Částka prominutých závazků je účtována do ostatních provozních výnosů běžného období.

### 3.15. Privatizace

SŽDC převzala dle zákona o transformaci ke dni 1. 7. 2004 od Ministerstva dopravy ČR 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 ČR, 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 ČR realizovalo v roce 2016 privatizaci majetku SŽDC formou prodeje třetím stranám. Příjmy z privatizace jsou následně převáděny na základě smluv z Ministerstva financí ČR na SŽDC a v okamžiku přijetí jsou účtovány do ostatních provozních výnosů. Podrobnosti viz bod 7.4.

### 3.16. 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.

### 3.17. Pronájem majetku

SŽDC pronajímá majetek tvořící železniční dopravní cestu, majetek určený k úhradě závazků převzatých od ČD, s.o. a dále komerční a bytové prostory v železničních stanicích.

## 4. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE K ROZVAZE A VÝKAZU ZISKU A ZTRÁTY

### 4.1. Dlouhodobý nehmotný majetek

	Jiný dl. nehmotný majetek	Nedokončený dl. nehmotný majetek	Zálohy	Software	Celkem
<b>Požizovací cena</b>					
Zůstatek k 1. 1. 2016	5 032	7 442	446	682 858	<b>695 778</b>
Přírůstky	--	--	--	101 977	<b>101 977</b>
Úbytky	--	--	--	-167	<b>-167</b>
Přeúčtování do podrozvahové evidence	--	--	--	--	--
Přeúčtování	--	-5 969	--	5 969	--
<b>Zůstatek k 31. 12. 2016</b>	<b>5 032</b>	<b>1 473</b>	<b>446</b>	<b>790 637</b>	<b>797 588</b>
<b>Oprávků</b>					
Zůstatek k 1. 1. 2016	3 906	--	--	492 893	<b>496 799</b>
Odpisy	750	--	--	119 557	<b>120 307</b>
Oprávků k úbytkům	--	--	--	-166	<b>-166</b>
Přeúčtování	--	--	--	--	--
<b>Zůstatek k 31. 12. 2016</b>	<b>4 656</b>	--	--	<b>612 284</b>	<b>616 940</b>
<b>Zůstatková hodnota 1. 1. 2016</b>	<b>1 126</b>	<b>7 442</b>	<b>446</b>	<b>189 965</b>	<b>198 979</b>
<b>Zůstatková hodnota 31. 12. 2016</b>	<b>376</b>	<b>1 473</b>	<b>446</b>	<b>178 353</b>	<b>180 648</b>

Přírůstky softwaru představují především pořízení technických softwarových aplikací a centrálních systémů.



## 4.2. DLOUHODOBÝ HMOTNÝ MAJETEK

### 4.2.1. Přehled pohybů majetku

	Pozemky	Stavby	Stroje a zaří- zení	Dopravní prostřed- ky	Oceň. rozdíl k nabyt. majetku	Nedok. dl. hmotný majetek	Jiný dl. hmotný majetek	Zálohy	Celkem
<b>Pořizovací cena</b>									
Zůstatek k 1. 1. 2016	6 560 360	134 154 935	19 190 076	1 024 158	8 359 234	1 647 271	1 514	1 280 756	<b>172 218 304</b>
Přírůstky	301 313	3 742 632	151 049	213 420	76 283	18 326 367	534	909 766	<b>23 721 364</b>
Úbytky	-48 640	-941 255	-398 419	-47 986	--	-11 125	-15	-1 848 970	<b>-3 296 410</b>
Přeúčtování do podroz- vahy	--	--	--	--	--	-17 385 376	--	--	<b>-17 385 376</b>
Přeúčtování	12	114 048	-15 726	39	--	-98 373	--	--	<b>--</b>
<b>Zůstatek k 31. 12. 2016</b>	<b>6 813 045</b>	<b>137 070 360</b>	<b>18 926 980</b>	<b>1 189 631</b>	<b>8 435 517</b>	<b>2 478 764</b>	<b>2 033</b>	<b>341 552</b>	<b>175 257 882</b>
<b>Oprávký</b>									
Zůstatek k 1. 1. 2016	--	85 989 304	14 690 679	578 663	4 097 362	--	140	--	<b>105 356 148</b>
Odpisy [1]	--	2 732 228	651 903	80 884	559 401	--	169	--	<b>4 024 585</b>
Jiné přírůstky [2]	--	64 601	132	668	--	--	20	--	<b>65 421</b>
Oprávký k úbytkům	--	-798 582	-359 354	-46 769	--	--	--	--	<b>-1 204 705</b>
Přeúčtování	--	8 068	-7 859	-209	--	--	--	--	<b>--</b>
<b>Zůstatek k 31. 12. 2016</b>	<b>--</b>	<b>87 995 619</b>	<b>14 975 501</b>	<b>613 237</b>	<b>4 656 763</b>	<b>--</b>	<b>329</b>	<b>--</b>	<b>108 241 449</b>
<b>Opravné položky</b>									
Zůstatek k 1. 1. 2016	6 906	96 763	45	60	--	59 710	--	--	<b>163 484</b>
Změna stavu opr. položek	17 491	30 533	14	19	--	3 040	--	--	<b>51 097</b>
<b>Zůstatek k 31. 12. 2016</b>	<b>24 397</b>	<b>127 296</b>	<b>59</b>	<b>79</b>	<b>--</b>	<b>62 750</b>	<b>--</b>	<b>--</b>	<b>214 581</b>
<b>Zůstatková hodnota 1. 1. 2016</b>	<b>6 553 454</b>	<b>48 068 868</b>	<b>4 499 352</b>	<b>445 435</b>	<b>4 261 872</b>	<b>1 587 561</b>	<b>1 374</b>	<b>1 280 756</b>	<b>66 698 672</b>
<b>Zůstatková hodnota 31. 12. 2016</b>	<b>6 788 648</b>	<b>48 947 445</b>	<b>3 951 420</b>	<b>576 315</b>	<b>3 778 754</b>	<b>2 416 014</b>	<b>1 704</b>	<b>341 552</b>	<b>66 801 852</b>

[1] V údaji odpisy jsou zahrnuty odpisy na účtech 551/\*, 553/1000 a 557/1000 v souladu s výkazem zisku a ztráty.

[2] Přírůstky vzniklé jiným způsobem než odpisy, tzn. přírůstky při nálezů majetku nebo přírůstky vzniklé bezúplatným převodem majetku.

Nejvýznamnější přírůstky hmotného majetku zařazeného do užívání v roce 2016 představuje technické zhodnocení odbavovací haly a Fantovy budovy Praha hl. nádraží v pořizovací ceně 486 968 tis. Kč od Grandi Stazioni Česká republika, s.r.o., vyvolaná investice na železniční most v Hodoníně za 63 867 tis. Kč, který byl do účetnictví zaúčtován po vyjasnění majetkových vztahů s Ředitelstvím silnic a dálnic jako nově zjištěný dosud neevidovaný majetek, tj. souvztažně s opravkami ve stejné výši, převozná trakční napájecí stanice od Elektrizace železnic Praha a.s. za 21 434 tis. Kč a bezúplatné převody majetku v reprodukční pořizovací ceně 28 564 tis. Kč. Jedná se například o převod budovy v Jeseniově ulici v Praze 3 od ÚZSVM.

Nejvýznamnější úbytky hmotného majetku v roce 2016 představuje likvidace majetku z důvodu nové investiční výstavby v souvislosti s modernizací železničních koridorů v pořizovací ceně 960 873 tis. Kč a zůstatkové ceně 135 757 tis. Kč a prodej majetku v pořizovací ceně 224 665 tis. Kč a zůstatkové ceně 72 421 tis. Kč.

K 31. prosinci 2016 organizace eviduje nedokončený dlouhodobý hmotný majetek v pořizovací ceně 2 478 764 tis. Kč. V této položce je evidován nedokončený dlouhodobý hmotný majetek, který je pořizován z dotací, a to v pořizovací ceně 1,97 mld. Kč.

Zůstatek nedokončeného hmotného majetku představuje zejména výstavbu železničních koridorů, jak je popsáno v bodě 6.4., a stavební díla modernizace a rekonstrukce železniční dopravní cesty nedokončená k 31. 12. 2016. Jedná se např. o modernizaci trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, rekonstrukci žst. Olomouc, modernizaci trati Praha-Běchovice – Úvaly.

Přírůstky nedokončeného majetku představují především pořizovací cenu železničních koridorů a staveb modernizace a rekonstrukce železniční dopravní cesty realizované v roce 2016, u nichž nedošlo do 31. 12. 2016 k zaúčtování dotace, ze které jsou financovány. Přeúčtování do podrozvahy je provedeno v okamžiku zúčtování investiční dotace, která poníží pořizovací cenu majetku. V roce 2016 byl na podrozvahové účty převeden dotovaný hmotný a nehmotný majetek v celkové hodnotě 17 385 376 tis. Kč (2015 – 27 007 160 tis. Kč).

Přírůstek oceňovacího rozdílu ve výši 76 283 tis. Kč představuje rozdíl mezi oceněním části závodu ČD a souhrnem ocenění jednotlivých složek majetku v účetnictví prodávajícího, viz transakce popsaná v bodě 1.3.

Na základě Metodického pokynu pro příjemce podpory z Operačního programu Doprava II (2014 – 2020) bylo SŽDC jako příjemci dotací umožněno uplatnit v rámci žádosti o platbu zálohové faktury, které svou výší odpovídají předpokládané fakturaci za plnění nákladů, které vzniknou počátkem roku 2017. Takto vzniklé zálohy uplatněné v roce 2016 na pořízení investic souvisejících zejména se stavebními díly modernizace a rekonstrukce železniční dopravní cesty jsou vykázány v pozici Zálohy na pořízení dlouhodobého hmotného majetku a k 31. prosinci 2016 činí 341 552 tis. Kč (2015 – 1 280 756 tis. Kč). Zálohy budou zúčtovány v průběhu roku 2017.

#### 4.2.2. Investiční dotace

Celková částka přijatých investičních dotací za rok 2015 a 2016:

	1. 1. – 31. 12. 2015	1. 1. – 31. 12. 2016
SFDI na výstavbu a modernizaci, nár. podíl, OPD, EIB	31 096 926	18 404 478
Předfinancování	143 240	--
<b>Investiční dotace ze SFDI celkem včetně předfinancování</b>	<b>31 240 166</b>	<b>18 404 478</b>
Investiční dotace na nákup DLM	--	30 573
Fondy EU	139 635	156 534
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	28 319	1 240
Státní fond životního prostředí	5 041	90
<b>Investiční dotace celkem</b>	<b>31 413 161</b>	<b>18 592 915</b>

Investiční dotace na výstavbu a modernizaci zahrnují především finanční prostředky z „Operačního programu Doprava“ (OPD), infrastrukturálního fondu CEF a dotace z prostředků SFDI a MD ČR. SFDI předfinancovává evropský podíl a zároveň se i částečně na financování podílí. V roce 2016 byly čerpány ze SFDI z národních zdrojů včetně zdrojů na krytí národních podílů evropských akcí finanční prostředky v částce 9 146 825 tis. Kč. V roce 2016 došlo k ukončení programu OPD I, jeho čerpání představovalo dotaci ze SFDI v celkové výši 724 384 tis. Kč, v roce 2015 ve výši 24 259 522 tis. Kč. V roce 2016 byly poskytnuty finanční prostředky z OPD II ve výši 8 426 849 tis. Kč a dále z CEF ve výši 106 420 tis. Kč. Dotace přijaté ze SFDI formou předfinancování v roce 2016 nebyly realizovány, v roce 2015 činily 143 240 tis. Kč.

Fondy EU v celkové výši 156 534 tis. Kč zahrnují zejména dotace na TP OPD ve výši 155 006 tis. Kč.

#### 4.2.3. Majetek neuvedený v rozvaze

Hodnota dlouhodobého majetku financovaného z dotací a z ostatních zdrojů zaúčtovaného na podrozvahových účtech k 31. 12. 2016 činí 212 743 980 tis. Kč. K 31. 12. 2015 činila pořizovací cena 195 762 067 tis. Kč.

Celková hodnota drobného hmotného majetku neuvedeného v rozvaze k 31. 12. 2016 je 975 085 tis. Kč a k 31. 12. 2015 byla 896 019 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.

#### 4.2.4. Přehled pohybů majetku financovaného z dotací evidovaného na podrozvahových účtech

	Software	Ostatní ne-hmotný majetek	Nedok. ne-hmotný majetek	Pozemky	Stavby	Stroje, zařízení a ostatní hmotný majetek	Dopravní prostředky	Nedok. hmotný majetek	Celkem
Pořizovací cena									
Zůstatek k 1. 1. 2016	67 264	25 791	3 531	710 464	110 048 706	29 816 918	358 872	54 730 521	<b>195 762 067</b>
Přirůstky (Přeučtování z rozvahy)	--	--	--	--	--	--	--	17 385 376	<b>17 385 376</b>
Úbytky	--	--	--	-2	-62 541	-58 573	--	-282 347	<b>-403 463</b>
Přeučtování (včetně uvedení do užívání)	651	--	-590	117 303	5 447 496	4 094 199	126 838	-9 785 897	--
<b>Zůstatek k 31. 12. 2016</b>	<b>67 915</b>	<b>25 791</b>	<b>2 941</b>	<b>827 765</b>	<b>115 433 661</b>	<b>33 852 544</b>	<b>485 710</b>	<b>62 047 653</b>	<b>212 743 980</b>

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 v roce 2016 představují stavby modernizace trati Rokycany-Plzeň, revitalizace trati Olomouc-Opava východ, zvýšení kapacity trati Nymburk-Ml.Boleslav 1. stavba, uzel Plzeň, 1. stavba – přest. pražského zhlaví, revitalizace trati Rokycany-Nezvěstice, revitalizace trati Bludov-Jeseník, rekonstrukce koleje č. 2 Ostrov n. Osl.-Žďár n. Sázavou.

Nejvýznamnější úbytek nedokončeného hmotného majetku v podrozvaze v roce 2016 představuje likvidace staveb z důvodu nové investiční výstavby.

#### 4.2.5. Majetek daný do zástavy

SŽDC neměla k 31. 12. 2016 ani k 31. 12. 2015 žádný majetek zatížený zástavním právem.

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

V roce 2016 byl v SŽDC pořízen dlouhodobý majetek na leasing z koupě části závodu ve výši 9 081 tis. Kč. K 31. 12. 2016

#### 4.3. Zásoby

	Zůstatek k 31. 12. 2015	Zůstatek k 31. 12. 2016
Materiál na skladě	732 437	426 777
Materiál na cestě	67	104
Nedokončená výroba	217	222
Zboží na skladě	5	4
Zálohy poskytnuté na zásoby	242	73
Opravná položka k zásobám	- 17 923	- 15 817
<b>Zásoby celkem</b>	<b>715 045</b>	<b>411 363</b>

Celkový stav zásob byl ovlivněn uskutečněním akcí vztahujících se k projektu Šumperk – Hanušovice – Jeseník, a to v celkovém objemu cca 160 mil. Kč. Tento materiál (materiál na skladě) byl v roce 2016 vyskladněn. Dále došlo k výraznému poklesu stavu zásob z důvodu vyššího přidělu dotačních prostředků určených na provozuschopnost, čímž byly urychleny některé práce a v návaznosti na to i pohyby skladových zásob.

eviduje SŽDC dlouhodobý majetek pořízený na operativní a zpětný leasing v celkové pořizovací ceně 385 612 tis. Kč (2015 - 418 109 tis. Kč). Operativním leasingem jsou na základě smlouvy pronajaty osobní automobily. Zpětným leasingem jsou pronajata drobná kolejová vozidla (MUV – motorový univerzální vozík, MVTV – montážní vůz trakčního vedení) sloužící pro opravy a údržbu železniční dopravní cesty.

#### 4.2.7. Bezúplatně pořízený majetek

V roce 2016 SŽDC bezúplatně pořídila dlouhodobý hmotný majetek v reprodukční pořizovací ceně 10 079 tis. Kč (2015 - 155 980 tis. Kč), formou delimitací ve výši 18 485 tis. Kč (2015 - 5 861 tis. Kč), darem nabyta dlouhodobý majetek v reprodukční pořizovací ceně 15 147 tis. Kč (2015 - 11 415 tis. Kč). Celkem za rok 2016 SŽDC bezúplatně pořídila majetek ve výši 43 711 tis. Kč (2015 - 173 256 tis. Kč). Bezúplatně pořízený a darovaný majetek představuje majetek zařazený do evidence dlouhodobého hmotného majetku a drobného hmotného majetku na základě smluvního ujednání, obvykle smlouvou o bezúplatném převodu či smlouvou darovací. Jedná se o majetek převedený na SŽDC v souvislosti s vyvolanými investicemi subjektů např. Ředitelství silnic a dálnic, ÚZSVM nebo měst a obcí, kdy majetek spadá pod železniční dopravní cestu, která přísluší ze zákona do správy SŽDC.

#### 4.4. Dlouhodobé pohledávky – pohledávky z obchodních vztahů

	Zůstatek k 31. 12. 2015	Zůstatek k 31. 12. 2016
Dlouhodobé pohledávky do splatnosti	279 603	181 642
<b>Celkem</b>	<b>279 603</b>	<b>181 642</b>

Pokles dlouhodobých pohledávek je způsoben pravidelným splácením pohledávky z titulu odebrané a neuhrazené elektrické energie a výlukové činnosti spol. ČD Cargo

v souladu s realizovanou smírnou dohodou a dohodou o narovnání, které byly uzavřeny v roce 2015.

#### 4.5. Krátkodobé pohledávky

##### 4.5.1. Pohledávky z obchodních vztahů

	Zůstatek k 31. 12. 2015	Zůstatek k 31. 12. 2016
Krátkodobé pohledávky do splatnosti	1 209 214	751 470
Krátkodobé pohledávky po splatnosti	891 575	1 071 557
<b>Celkem</b>	<b>2 100 789</b>	<b>1 823 027</b>

Opravná položka k pochybným pohledávkám k 31. prosinci 2016 činila 523 443 tis. Kč (2015 – 427 053 tis. Kč).

Podstatnou výši pohledávek ve splatnosti i po splatnosti tvoří pohledávky za použití dopravní cesty a využívání komunikačních technologií za ČD, ČD Cargo a ČD - Telematika a.s. Dále se velkou měrou na pohledávkách podílejí neuzavřená soudní řízení.

Celková výše pohledávek, které jsou k rozvahovému dni po splatnosti více než 5 let, činí 190 028 tis. Kč (brutto), k těmto pohledávkám jsou vytvořeny opravné položky ve 100% výši. Jedná se o pohledávky po zahájení soudního řízení, případně pohledávky v konkurzním či insolvenčním řízení.

##### 4.5.2. Krátkodobé poskytnuté zálohy

Krátkodobé poskytnuté zálohy činí 109 823 tis. Kč (2015 – 1 247 453 tis. Kč). V roce 2015 významnou částku tvořily

zejména zálohy uhrazené zhotovitelům akcí v rámci činností oprav a udržování ŽDC, které byly zúčtovány v I. pololetí roku 2016. V roce 2016 se jedná zejména o zálohy poskytnuté na energie a služby související s prostory využívanými SŽDC i pronajatými.

#### 4.6. Peněžní prostředky

Celková hodnota peněžních prostředků k 31. 12. 2016 činila 3 200 313 tis. Kč (2015 – 795 268 tis. Kč). Z toho nejvýznamnější položkou je zůstatek bankovních účtů ve výši 3 197 475 tis. Kč (2015 – 793 120 tis. Kč).

#### 4.7. Náklady příštích období

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

#### 4.8. Vlastní kapitál

Přehled pohybů vlastního kapitálu za období od 1. 1. 2016 do 31. 12. 2016:

	Základní kapitál	Ostatní kapitálové fondy	Ostatní rezervní fond	Statutární a ostatní fondy	Jiný výsledek hospodaření minulých let	Výsledek hospodaření min. let a výsledek hospodaření běžného účetního období	<b>Celkem</b>
<b>Zůstatek k 1. 1. 2016</b>	<b>54 041 664</b>	<b>1 166 447</b>	<b>291 270</b>	--	<b>-6 967</b>	<b>- 1 055 783</b>	<b>54 436 631</b>
Přijaté dotace	3 310 000	--	--	--	--	--	<b>3 310 000</b>
Inventarizační nálezy majetku a ostatní převody	--	2 715	--	2 764	--	--	<b>5 479</b>
Bezúplatné převody majetku a ostatní převody	-3 155	10 079	--	--	--	--	<b>6 924</b>
Privatizovaný majetek	-670	--	--	--	--	--	<b>-670</b>
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb	--	--	--	-128 237	--	--	<b>-128 237</b>
Tvorba fondu kulturních a sociálních potřeb	--	--	-125 473	125 473	--	--	--
Jiný výsledek hospodaření	--	--	--	--	-4 715	--	<b>-4 715</b>
Výsledek hospodaření za běžné období	--	--	--	--	--	-2 099 562	<b>-2 099 562</b>
<b>Zůstatek k 31. 12. 2016</b>	<b>57 347 839</b>	<b>1 179 241</b>	<b>165 797</b>	--	<b>-11 682</b>	<b>-3 155 345</b>	<b>55 525 850</b>

Hodnota základního kapitálu byla v roce 2016 v souladu s Českým účetním standardem č. 22 snížena o zůstatkovou hodnotu privatizovaného majetku.

Základní kapitál byl v roce 2016 ovlivněn zejména přijetím dotace od MD na koupi části závodu ve výši 3 310 000 tis. Kč, dále delimitací – bezúplatně předaný majetek činil 19 039 tis. Kč (2015 – 2 262 tis. Kč) a převzatý 18 485 tis. Kč (2015 – 5 861 tis. Kč). Ostatní pohyby základního kapitálu byly zejména z důvodů oprav chyb v katastru nemovitostí.

Ke zvýšení ostatních kapitálových fondů došlo zejména bezúplatným převodem majetku od firmy WFL Park I s.r.o. v celkové výši 8 227 tis. Kč.

Na základě provedení fyzických inventarizací pak byly do ostatních kapitálových fondů zařazeny pozemky v reprodukční pořizovací ceně 2 715 tis. Kč (2015 – 1 987 tis. Kč).

Plánované rozdělení hospodářského výsledku – ztráta v běžném období  
Společnost plánuje převést ztrátu vytvořenou v běžném období do položky Výsledek hospodaření minulých let. Do data sestavení účetní závěrky nebylo o rozdělení výsledku hospodaření rozhodnuto.

#### 4.9. Rezervy

	Zůstatek k 31. 12. 2015	Tvorba	Čerpání	Zůstatek k 31. 12. 2016
Rezerva na soudní spory s ČEZ Prodej	1 168 535	66 490	--	1 235 025
Rezerva na ostatní soudní spory	33 864	36 753	5 870	64 747
Rezerva na odškodnění pracovních úrazů a nemocí z povolání	45 060	37 764	45 060	37 764
Rezerva na příplatky k důchodům	22 576	18 192	22 576	18 192
Rezerva na nevyplacené mzdové osobní a ostatní náklady	120 000	120 000	120 000	120 000
Rezerva na odvodovou povinnost	623 941	3 218 308	426 424	3 415 825
<b>Rezervy celkem</b>	<b>2 013 976</b>	<b>3 497 507</b>	<b>619 930</b>	<b>4 891 553</b>

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

Největší část rezerv tvoří rezerva na odvodovou povinnost SFÚ. K 31. 12. 2016 je vytvořena rezerva v celkové výši 3 415 825 tis. Kč, která se vztahuje zejména k platebním výměrům SFÚ na odvodovou povinnost u investičních akcí „Optimalizace trati Benešov-Strančice“ a „Modernizace trati Veselí nad Lužnicí-Tábor, 1. část, úsek Doubí u Tábora-Tábor“ a na očekávané platební výměry na penále ve výši 50%.

Tvorba rezervy na soudní spory vyplývá ze stavu vzniklých a probíhajících pasivních sporů SŽDC a jejich aktuálních soudních, případně mimosoudních jednání.

Významnou část rezerv na soudní spory představuje rezerva na náhradu škody uplatněné ČEZ Prodej, s.r.o. z titulu neodebrání nasmlouvaného množství elektrické energie v roce 2011 (viz bod 6.2.1.). K 31. 12. 2016 byla rezerva navýšena o částku úroků z prodlení za rok 2016.

#### 4.10. Dlouhodobé závazky

##### 4.10.1. Závazky z obchodních vztahů

Druh závazku	31. 12. 2015	31. 12. 2016
Pozastávky	19 204	101 495
Vádia, kauce, jistoty	3 000	3 000
Peněžní kauce přijaté od odběratelů	18 203	28 327
<b>Celkem</b>	<b>40 407</b>	<b>132 822</b>

##### 4.10.2. Jiné závazky

Věřitel	31. 12. 2015	31. 12. 2016
MF ČR – úhrada dle státní záruky za úroky z úvěrů po prominutí	85 241	53 767
MF ČR – úhrada dle státní záruky za jistiny z úvěrů po prominutí	599 903	582 450
Ostatní	---	9
<b>Celkem</b>	<b>685 144</b>	<b>636 226</b>

Jiné závazky představují závazky za státem, tj. Ministerstvem financí, vyplývající 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.

V roce 2005 bylo přijato usnesení vlády ČR č. 1553 o způsobu promíjení těchto závazků (viz bod 3.14.). V roce 2016 byly prominuty závazky ve výši 1 337 mil. Kč a v roce 2015 ve výši 1 727 mil. Kč.

#### 4.11. Krátkodobé závazky

##### 4.11.1. Závazky z obchodních vztahů

	Zůstatek k 31. 12. 2015	Zůstatek k 31. 12. 2016
Závazky do splatnosti	2 153 755	2 248 278
Závazky po splatnosti	66 207	162 620
<b>Závazky z obchodních vztahů celkem</b>	<b>2 219 962</b>	<b>2 410 898</b>

Podstatná část závazků ve lhůtě splatnosti se týká investiční výstavby provedené zhotoviteli Metrostav a.s., STRABAG Rail a.s., Eurovia CS, a.s., ČD-Telematika a.s., Skanska a.s.

Závazky, které mají k rozvahovému dni dobu splatnosti delší než 5 let, neexistují.

##### 4.11.2. Stát – daňové závazky a dotace

Druh závazku	Zůstatek k 31. 12. 2015	Zůstatek k 31. 12. 2016
Nevyčerpané investiční dotace ze SFDI	1 149 800	1 004 615
Vratná dotace SFDI – TEN-T	89 596	89 596
Vratná dotace SFŽP – OPŽP	11 491	9 415
Vratná dotace – OPD	1 158	--
Nevyčerpaná neinvestiční dotace TEN-T/CEF	14 467	11 200
Neinvestiční dotace na opravy a údržbu	--	174 968
Neinvestiční dotace na drobné výdaje SS	--	177
Neinvestiční dotace na jmenovité akce OPD	428	4 214
Příspěvky měst, obcí, krajů a dalších subjektů na investice	109	250
Daň z příjmů sražená zaměstnancům	79 659	78 193
Ostatní daně	1 117	436
<b>Daňové závazky a dotace celkem</b>	<b>1 347 825</b>	<b>1 373 064</b>

Převážná část zůstatku investičních dotací k 31. 12. 2016 je představována závazkem z nevyčerpaných dotací ze SFDI ve výši 1 004 615 tis. Kč (2015 – 1 149 800 tis. Kč).

Daňové nedoplatky u místně příslušných finančních orgánů SŽDC neexistují.

Mezi hlavní důvody nedočerpání limitu roku 2016 do plné výše limitu u investic patří zejména platby ex-ante, prodlužování lhůt u zadávacích řízení z důvodu dotazů a námitek uchazečů a to jak v realizaci staveb tak i při jejich přípravě, tzv. „duplicitní plánování zdrojů“, které bylo nezbytné k zajištění zpracování žádostí o platbu. Dále se v závěru roku nepodařilo uskutečnit některé plánované výkupy nemovitostí z důvodu prodlevy na straně prodávajícího.

##### 4.11.3. Krátkodobé přijaté zálohy

Krátkodobé přijaté zálohy k 31. 12. 2016 činí 194 162 tis. Kč (2015 - 126 529 tis. Kč). Zálohy jsou přijaté na vedlejší služby související s pronájmem bytových i nebytových prostor, na poskytnutí věcných břemen, kdy SŽDC je osoba povinná, a dále za odběr elektrické energie.

V roce 2016 nebylo předfinancování na SŽDC realizováno.

##### 4.11.4. Dohadné účty pasivní

Dohadné účty pasivní k 31. 12. 2016 činí 353 444 tis. Kč (2015 – 355 548 tis. Kč) a představují zejména dohad na vrácení poplatků za užití ŽDC ve výši 116 000 tis. Kč (2015 – 116 000 tis. Kč) a nevyfakturované dodávky elektrické energie, tepla a plynu ve výši 165 525 tis. Kč (2015 – 174 325 tis. Kč).

Zůstatek neinvestičních dotací na opravy a údržbu představuje závazek vůči SFDI, který byl finančně vypořádán v roce 2017.

#### 4.12. Bankovní úvěry a výpomoci

##### 4.12.1 Dlouhodobé závazky k úvěrovým institucím

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. Tyto úvěry budou předmětem oddlužení (viz bod 3.14).

Dále do dluhového portfolia patří negarantovaný úvěr od České spořitelny, a.s. na racionalizační akce, kde SŽDC hradí všechny náklady související s úvěrovou smlouvou, včetně úroků z vlastních zdrojů. Tento úvěr je zajištěn směnkami, které jsou po provedených úhradách likvidovány.

Banka	Splatnost úvěrů	Měna	Zůstatek k 31.12.2015	Čerpání 1-12.2016	Splátky 1-12.2016	Kurzové rozdíly	Zůstatek k 31. 12. 2016
<b>I. koridor:</b>							
EIB Lucemburk	15. 4. 2017	EUR	204 543	--	136 362	-13	68 168
KfW Frankfurt	30. 12. 2018	EUR	248 630	--	83 061	154	165 723
<b>II. koridor:</b>							
EIB Lucemburk	30. 11. 2016	EUR	360 333	--	360 473	140	--
EIB Lucemburk	15. 12. 2020	EUR	1 544 286	--	308 829	-257	1 235 200
KfW Frankfurt	30. 6. 2017	EUR	414 530	--	276 547	168	138 151
<b>Mezisosčet</b>			<b>2 772 322</b>	<b>--</b>	<b>1 165 272</b>	<b>192</b>	<b>1 607 242</b>
<b>Racionalizační akce</b>							
Česká spořitelna, a.s. [1]	31. 12. 2018	CZK	449 995	--	75 000	--	374 995
<b>Mezisosčet</b>			<b>449 995</b>	<b>--</b>	<b>75 000</b>	<b>--</b>	<b>374 995</b>
<b>Celkem</b>			<b>3 222 317</b>	<b>--</b>	<b>1 240 272</b>	<b>192</b>	<b>1 982 237</b>

[1] Zůstatek k 31. 12. 2015, resp. k 31. 12. 2016 zahrnuje také krátkodobou část úvěru ve výši 75 000 tis. Kč, resp. 225 000 tis. Kč, která je splatná v následujícím roce a proto je Výkazech vykázána v pozici krátkodobé Závazky k úvěrovým institucím.

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.

##### 4.12.2 Přehled splatnosti úvěrů garantovaných státem

	Splatné v roce 2017	Splatné v následujících letech	Celkem
Dlouhodobé úvěry	597 981	1 009 261	1 607 242
<b>Celkem</b>	<b>597 981</b>	<b>1 009 261</b>	<b>1 607 242</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. Ministerstvo financí ČR. V okamžiku úhrady splátky státem je daná položka převedena na účet jiných dlouhodobých závazků. V roce 2016 Ministerstvo financí ČR na jistínách zaplatilo celkem 1 165 272 tis. Kč (2015 – 1 206 469 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.

#### 4.12.3 Krátkodobé závazky k úvěrovým institucím

	31. 12. 2015	31. 12. 2016
Závazek z titulu cash-poolového účtu	1 432 455	1 268 418
Kontokorentní účet	763 363	--
Česká spořitelna, a.s. – část bankovního úvěru splatná do 1 roku, viz bod 4.12.1.	75 000	225 000
<b>Krátkodobé bankovní úvěry</b>	<b>2 270 818</b>	<b>1 493 418</b>

V závěru roku 2016 došlo k čerpání povoleného debetního limitu z cash-poolového účtu na zajištění úhrad závazků z provozuschopnosti a provozování železniční dopravní cesty včetně obsluhy dráhy.

2015 zahrnovaly Výnosy příštích období především časové rozlišení očekávaných objemů neinvestičních dotací od SFDI a úhrad pozastávek prací provedených do 31. 12. 2015 v souladu s účetní politikou popsanou v části 3.10. Tyto finanční prostředky byly obdrženy od SFDI v roce 2016.

##### 4.13. Výnosy příštích období

Výnosy příštích období činí 88 378 tis. Kč (2015 – 1 336 498 tis. Kč) a zahrnují především časové rozlišení, které vyplynulo z finančního narovnání z dodávek vadného materiálu. V roce

##### 4.14. Odložená daň

Odložená daň je tvořena následujícími tituly:

	31. 12. 2015	31. 12. 2016
Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	-4 149 479	-4 157 814
Opravné položky k majetku	29 750	36 135
Opravné položky k zásobám	3 405	3 005
Pohledávky z obchodních vztahů	54 513	68 693
Rezervy	264 107	280 388
Daňové ztráty	1 378 402	1 249 696
<b>Celkem odložená daň (pohledávka +, závazek -)</b>	<b>-2 419 302</b>	<b>-2 519 897</b>
Nezaúčtovaná odložená daň	-1 099 879	-499 878
<b>Celkem zaúčtovaná odložená daň (pohledávka +, závazek -)</b>	<b>-3 519 181</b>	<b>-3 019 775</b>

SŽDC eviduje daňové ztráty ve výši 6 577 346 tis. Kč (2015 – 7 254 749 tis. Kč) za roky 2013 – 2016 (údaje za rok 2016 vychází z předběžného propočtu daně z příjmu).

V souladu s účetními postupy uvedenými v bodě 3.9. byla pro výpočet odložené daně použita daňová sazba 19 % (2015 – 19 %).

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

Položka	Rok 2015	Rok 2016
Výnosy z použití dopravní cesty ČD – nákladní doprava	38 234	35 088
Výnosy z použití dopravní cesty ČD – osobní doprava	1 770 086	1 806 854
Výnosy z použití dopravní cesty ČD Cargo	1 467 050	1 266 431
Výnosy z použití dopravní cesty mimo skupinu ČD – nákladní doprava	811 728	836 587
Výnosy z použití dopravní cesty mimo skupinu ČD – osobní doprava	132 247	154 690
Výnosy za přidělenou kapacitu	102 616	106 780
Tržby za pronájmy	230 334	358 946
Tržby za ostatní externí služby	485 656	475 224
Tržby za elektrickou energii	1 609 022	1 610 700
Tržby od cizích dopravců za poskytnuté služby (mimořádné zásilky, apod.)	2 875	2 588
<b>Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb celkem</b>	<b>6 649 848</b>	<b>6 653 888</b>

Veškeré výnosy byly realizovány v tuzemsku.

Nárůst tržeb za pronájmy ovlivnila koupě části závodu popsaná v bodě 1.3.

V osobní dopravě došlo k mírnému nárůstu tržeb oproti roku 2015. Tento nárůst zaznamenal především národní dopravce České dráhy, ale i ostatní dopravci v osobní dopravě a to především dopravci RegioJet a.s. a LEO Express a.s., a mírně také například Die Länderbahn GmbH (dříve Vogtlandbahn GmbH).

V nákladní dopravě došlo k mírnému poklesu tržeb u hlavního dopravce ČD Cargo, především vlivem zvýšení slevy nabídkové ceny J (jednotlivé vozové zásilky) na 80 %, když výkony ve vlkm a hrtkm se mírně zvýšily. Obdobně jako v minulých letech tento pokles tržeb u ČD Cargo kompenzovali ostatní dopravci, a to zejména IDS CARGO a.s., METRANS Rail s.r.o. a PKP Cargo CZ s.r.o. Výrazným stimulem pro nákladní dopravu po železnici v oblasti tržeb jsou nabídkové ceny (slevy), které SŽDC poskytuje dopravcům. Jedná se zejména o nabídkovou cenu K – pro nákladní vlaky kombinované dopravy a J – pro nákladní vlaky dopravující jednotlivé vozové zásilky.

#### 4.16. Spotřeba materiálu a energií

Položka	Rok 2015	Rok 2016
Náklady na spotřebu materiálu	932 766	1 287 331
<b>Z toho – zadatelná činnost</b>	<b>418 289</b>	<b>398 788</b>
Náklady na spotřebu energie	376 057	357 859
Náklady na spotřebu vody	8 073	11 908
Náklady na spotřebu tepla	61 494	66 859
Náklady na spotřebu plynu	23 008	37 071
Náklady na nákup elektrické energie	1 270 665	1 282 699
Náklady na spotřebu pohonných hmot	93 164	82 796
Ostatní	5 781	6 148
<b>Spotřeba celkem</b>	<b>2 771 008</b>	<b>3 132 671</b>

#### 4.17. Nákup služeb

Položka	Rok 2015	Rok 2016
Náklady na opravy a udržování stavebního charakteru bez ZČ	6 506 569	3 153 497
<b>Z toho akce OPD</b>	<b>6 475 520</b>	<b>3 125 174</b>
Náklady na opravy bytů bez ZČ	28 386	23 429
Náklady na služby od statutárního auditora	1 703	1 684
<b>Z toho: – náklady za povinný audit účetní závěrky pro daný rok</b>	<b>850</b>	<b>850</b>
<b>– náklady za jiné neauditorské služby</b>	<b>853</b>	<b>834</b>
Náklady na součinnost při přidělování kapacity dopravní cesty	564	569
Zadatelná činnost	5 498 713	6 368 094
<b>Z toho: – opravy a udržování stavebního charakteru</b>	<b>4 393 607</b>	<b>5 097 349</b>
<b>– ostatní</b>	<b>1 105 106</b>	<b>1 270 745</b>
Ostatní	1 705 674	1 530 194
<b>Z toho: – opravy a udržování</b>	<b>918 859</b>	<b>671 738</b>
<b>– nájemné, software do 60 tis. Kč, úklid nástupišť, apod.</b>	<b>786 815</b>	<b>858 456</b>
<b>Služby celkem</b>	<b>13 741 609</b>	<b>11 077 467</b>

Zadatelná činnost („ZČ“) jsou zakázky, které jsou řešeny v souladu s legislativou zadávacího řízení a jsou v SŽDC součástí Komplexního plánu oprav a údržby. Z důvodu přehlednější evidence zadatelných činností jsou tyto služby

od roku 2013 sledovány zvlášť. Rovněž jako v minulém roce bylo i v roce 2016 využito zdrojů EU prostřednictvím OPD k financování nákladů na opravu a údržbu ŽDC. Značný pokles je způsoben realizací velkého počtu akcí v předchozím roce.

#### 4.18. Úpravy hodnot v provozní oblasti

Položka	Rok 2015	Rok 2016
Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku - trvalé	4 063 803	4 144 324
Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku - dočasné	-48 848	51 098
Úpravy hodnot pohledávek	-291 001	86 040
Úpravy hodnot zásob	-2 067	-2 106
<b>Úpravy hodnot v provozní oblasti celkem</b>	<b>3 721 887</b>	<b>4 279 356</b>

#### 4.19. Jiné provozní výnosy

Položka	Rok 2015	Rok 2016
Dotace SFDI na opravy a udržování železniční dopravní cesty	11 103 390	12 749 932
Dotace SFDI na opravy a údržbu po povodních	38 876	--
Neinvestiční dotace ze státního rozpočtu	1 978 922	548 620
Neinvestiční dotace ze SFDI – účelově vázané	25 371	19 594
Neinvestiční dotace – program OPD	9 835	6 280
Dotace SFDI na jmenovité akce neinvestiční	10 281	2 317
Dotace na jmenovité akce spolufinancované z OPD	6 778 693	3 295 697
Dotace SFDI na neinvestiční akce spolufinancované z OPŽP	4 128	259
Ostatní dotace	6 589	3 424 281
<b>Z toho dotace ze SFDI na provozání ŽDC</b>	<b>--</b>	<b>2 778 504</b>
Prominutí závazku	1 727 091	1 337 178
Tržby z výzisku materiálu	486 665	358 245
Přijaté smluvní pokuty a úroky z prodlení	136 238	52 082
Nároky na náhrady za manka a škody	113 013	73 893
Ostatní	58 150	86 531
<b>Jiné provozní výnosy celkem</b>	<b>22 477 242</b>	<b>21 954 909</b>

Jiné provozní výnosy představují především přijaté neinvestiční dotace ze SFDI na opravu a údržbu železniční dopravní cesty ve výši 12 749 932 tis. Kč, na provozování a řízení jejího provozu ve výši 2 778 504 tis. Kč. Dále jsou to dotace na neinvestiční jmenovité akce spolufinancované z OPD ve výši 3 295 697 tis. Kč.

Neinvestiční dotace ze SR tvoří v roce 2016 především přijaté finanční prostředky na úhradu činností souvisejících s obsluhou dráhy ve výši 545 000 tis. Kč.

V roce 2015 byla v položce dotace ze státního rozpočtu zahrnuta jednorázová dotace na úhradu škody za neodebranou energii v roce 2010 ve výši 1 131 262 tis. Kč.

Pokles dotace na jmenovité akce spolufinancované z OPD I vyplývá z ukončování akcí – v roce 2016 již pouze dobíhaly a nebyly realizovány nové.

Od roku 2016 je ze SFDI na základě smlouvy a v návaznosti na změnu legislativy poskytována také dotace na provozování ŽDC (do roku 2015 bylo financováno z tržeb za použití dopravní cesty).

#### 4.20. Jiné provozní náklady

Položka	Rok 2015	Rok 2016
Pokuty a penále, úroky z prodlení	317 651	216 654
Odpisy pohledávek	6 013	4 490
Odpis zmařených investic	1 311	640
Vyplacené renty	9 423	8 337
Náklady spojené s nezaměstnáváním osob se sníženou pracovní schopností	30 472	27 219
Pojistné majetku a odpovědnosti	62 261	72 642
Členské příspěvky	9 185	10 271
Manka a škody	611	342
Škody v odpovědnosti způsobené na cizím majetku	825 856	--
Náklady vyplývající z Prohlášení o dráze	428 865	294 661
Ostatní	33 997	34 784
<b>Jiné provozní náklady celkem</b>	<b>1 725 645</b>	<b>670 040</b>

Z Prohlášení o dráze celostátní a regionální platného pro jízdní řád 2015/2016 vyplývá pro SŽDC povinnost úhrady náhradní autobusové dopravy v případě, pokud SŽDC zajistí, v souladu s povinností ji uloženou ustanovením § 36, písm. g) zákona o dráhách, náhradní autobusovou dopravu za přerušenou drážní dopravu z důvodu plánovaného omezení provozování dráhy. V takovém případě uhradí SŽDC dopravci jednorázovou částku 1 550 Kč za každý vlak, který byl v celé plánované trase nebo v její části nahrazen autobusovou dopravou. Celková částka úhrady pro dopravce za rok 2016 je ve výši 294 661 tis. Kč (2015 – 428 865 tis. Kč).

#### 4.21. Ostatní finanční výnosy

Finanční výnosy zahrnují zejména kurzové zisky z přepočtu cizoměnových transakcí.

#### 4.22. Ostatní finanční náklady

Finanční náklady zahrnují zejména kurzové ztráty z přepočtu cizoměnových úvěrů a bankovní poplatky.

## 5. ZAMĚSTNANCI, VEDENÍ ORGANIZACE 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 2015 a 2016:

2015	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. zabezpečení a zdrav. pojištění	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	17 305	6 363 605	2 138 392	449 389	8 951 386
Vedení *)	6	24 190	4 298	65	28 553
Správní rada a její výbory	-	1 794	610	--	2 404
<b>Celkem</b>	<b>17 311</b>	<b>6 389 589</b>	<b>2 143 300</b>	<b>449 454</b>	<b>8 982 343</b>

\*) Mzdové náklady roku 2015 (včetně nákladů bývalých zaměstnanců vedení) čerpané v roce 2015 z rezervy vytvořené v roce 2014 na mzdové náklady tohoto roku činily 6 073 tis. Kč.

2016	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. zabezpečení a zdrav. pojištění	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	17 319	6 539 979	2 198 112	459 373	9 197 464
Vedení *)	6	29 334	4 696	65	34 095
Správní rada a její výbory	-	2 055	699	--	2 754
<b>Celkem</b>	<b>17 325</b>	<b>6 571 368</b>	<b>2 203 507</b>	<b>459 438</b>	<b>9 234 313</b>

\*) Mzdové náklady roku 2016 (včetně nákladů bývalých zaměstnanců vedení) čerpané v roce 2016 z rezervy vytvořené v roce 2015 na mzdové náklady tohoto roku činily 11 443 tis. Kč.

K 1. 1. 2016 zaměstnávala SŽDC 17 292 zaměstnanců v 17 organizačních jednotkách podle náplně činnosti a regionů a dále na generálním ředitelství se sídlem v Praze, které zajišťuje strategickou a organizační roli v organizaci.

Na základě rozhodnutí Vlády ČR došlo s účinností k 1. 7. 2016 k převodu části závodu, označené jako organizační jednotka „Železniční stanice“ z Českých drah na SŽDC, a to včetně 316 zaměstnanců. V návaznosti na tento převod došlo i ke změně organizační struktury SŽDC a s účinností od 1. 9. 2016 k vytvoření 6 nových organizačních jednotek Správa osobních nádražích. U ostatních organizačních jednotek SŽDC nedošlo v průběhu roku 2016 k zásadním změnám jejich organizační struktury. Z důvodu dosažení optimálního počtu provozních zaměstnanců v odborných správách infrastruktury (tratí, elektrotechniky a energetiky a sdělovací a zabezpečovací techniky) byl v prvním čtvrtletí 2016 dokončen, na základě závěru správní rady ze dne 5. 9. 2014, nábor v celkové výši 469 těchto zaměstnanců. K zajištění splnění stanovených cílů v oblasti investiční činnosti, přípravy projektů a také z důvodu naplnění tematických předběžných podmínek pro

OPD 2014 – 2020 došlo k posílení i stavu počtu zaměstnanců úseku modernizace dráhy. Současně však pokračoval proces racionalizace a optimalizace související s předáváním investičních staveb do provozu, v jehož důsledku se snížil počet provozních zaměstnanců řízení provozu o 312 zaměstnanců. V průběhu roku 2016 bylo odstupné vyplaceno 230 zaměstnancům.

K 31. 12. 2016 bylo v SŽDC zaměstnáno 17 489 zaměstnanců, což je vzhledem k výše uvedeným vlivům o 140 zaměstnanců více oproti stavu k 31. 12. 2015.

### 5.2. Poskytnuté půjčky, úvěry či ostatní plnění

Členové vedení organizace neobdrželi v letech 2015 a 2016 žádné půjčky a úvěry, či jiné odměny a plnění nad rámec základních odměn a plnění sjednaných v manažerské smlouvě schválených správní radou.

V roce 2016 byly členům správní rady vyplaceny odměny v celkové výši 2 055 tis. Kč (2015 – 1 794 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 prokázaného 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 potenciálních) 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 projektové dokumentace a náklady na životní prostředí (např. budování protihlukových stěn nebo jiná kompenzační opatření) jsou součástí pořizovací ceny nové investiční výstavby. Za rok 2016 se celkové neinvestiční náklady na oblast životního prostředí pohybovaly ve výši cca 272 mil. Kč (2015 – 299 mil. Kč). Investiční náklady za oblast protihlukové ochrany při modernizaci tratí byly vyčísleny na 34 mil. Kč (2015 – 258 mil. Kč). 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 2016 vyčísleny na 17 mil. Kč (2015 – 25 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. Ve věci náhrady škody ve výši rozdílu mezi sjednaným a realizovaným náhradním prodejem za rok 2010 vyhověl Vrchní soud v Praze dne 19. 3. 2015 žalobě a SŽDC byla zavázána k úhradě žalované škody. Rozsudek Vrchního soudu nabytí právní moci dne 22. 5. 2015. Po nabytí právní moci rozsudku SŽDC uhradila ČEZ Prodej, s.r.o. částku 1 131 262 tis. Kč a současně podala dovolání k Nejvyššímu soudu České republiky. Ve věci náhrady škody ve výši rozdílu mezi sjednaným a realizovaným náhradním prodejem za rok 2011 nebylo zatím soudně rozhodnuto. K 31. 12. 2016 tvoří SŽDC rezervu na tento soudní spor ve výši 1 235 025 tis. Kč (viz bod 4.9).

#### 6.2.2. Grandi Stazioni Česká republika, s.r.o.

V rámci koupě části závodu byla na SŽDC převedena nájemní smlouva se společností Grandi Stazioni Česká republika, s.r.o. („Grandi Stazioni“) na pronájem železniční stanice Praha, hl. n. Tato smlouva ke dni 15. 10. 2016 zanikla. Na základě ustanovení této smlouvy vyčíslila Grandi Stazioni hodnotu technického zhodnocení provedeného za dobu pronájmu na pronajatém majetku v celkové výši 776 503 tis. Kč. SŽDC následně vyzvala Grandi Stazioni k doložení této hodnoty příslušnými doklady a na základě předložených dokladů akceptovala částku 565 684 tis. Kč, tuto částku SŽDC v roce 2016 poukázala na účet Grandi Stazioni. Částku 210 819 tis. Kč SŽDC odmítla uhradit a Grandi Stazioni podala dne 2. 11. 2016 k obvodnímu soudu pro Prahu žalobu o zaplacení uvedené částky včetně příslušenství (smluvní pokuta ve výši 0,5% denně z dlužné částky a zákonného úroku z prodlení). Jednání soudu dosud nebylo nařízeno. Vedení organizace nepovažuje případné plnění za pravděpodobné, a proto nebyla tvořena rezerva.



### 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:

Stav k 31.12.2016	Dosud provedená výstavba	Zbývající odhadované náklady	Celkové odhadované náklady
I. koridor	40 759 568	--	40 759 568
II. koridor	39 016 291	--	39 016 291
III. koridor	43 244 746	14 742 528	57 987 274
IV. koridor	24 277 957	12 185 186	36 463 143
<b>Celkem</b>	<b>147 298 562</b>	<b>26 927 714</b>	<b>174 226 276</b>

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

V roce 2015 schválila vláda ČR usnesením č. 269 termín dokončení III. a IV. tranzitního železničního koridoru v roce 2019 a výše uvedené celkové předpokládané náklady.

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.

## 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 a 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 jejich 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 nesplatné 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 a závazků, přetrvávají i nadále možnosti alternativního výkladu některých ustanovení zákona o transformaci. To se týká zvláště dlouhodobého hmotného majetku a zdrojů jeho financování. 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 této činnosti SŽDC je tudíž závislé na dotacích od státu, případně dalších subjektů. SŽDC má pro rok 2017 smluvně zajištěno financování od Státního fondu dopravní infrastruktury na investiční i neinvestiční činnosti ve výši 31 299 142 tis. Kč (2016 – 34 846 006 tis. Kč). Vedení SŽDC je přesvědčeno, že tento rozsah finančních prostředků umožní SŽDC poskytovat služby v obdobném rozsahu jako v roce 2016, a tudíž účetní závěrka je sestavena za předpokladu, že účetní jednotka bude schopna nepřetržitě pokračovat ve své činnosti

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

Významné výnosy SŽDC realizované ve vztahu k ČD:

	2015	2016
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – osobní doprava	1 770 086	1 806 854
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – nákladní doprava	38 234	35 088
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	51 411	52 132
Výnosy za elektrickou energii – SŽE	1 405 900	1 404 696
Výkony Hasičské záchranné služby	30 392	30 000
Výkony za provoz telekomunikačních sítí	61 478	58 165
<b>Celkem</b>	<b>3 357 501</b>	<b>3 386 935</b>

K 31. 12. 2016 eviduje SŽDC pohledávky a závazky za ČD v celkové čisté hodnotě 299 586 tis. Kč (2015 – 420 747 tis. Kč). Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů a poskytnutých záloh, činí za ČD 412 644 tis. Kč (2015 – 624 352 tis. Kč). Závazek z obchodních

vztahů, včetně přijatých záloh, představuje částku ve výši 113 058 tis. Kč (2015 – 203 605 tis. Kč).

Výnosy SŽDC realizované ve vztahu k ČD Cargo:

	2015	2016
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – nákladní doprava	1 467 050	1 266 431
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	26 708	28 296
Výnosy za elektrickou energii – SŽE	503	347
Výkony Hasičské záchranné služby	15	10
Výkony za provoz telekomunikačních sítí	40 329	39 118
<b>Celkem</b>	<b>1 534 605</b>	<b>1 334 202</b>

K 31. 12. 2016 eviduje SŽDC pohledávky a závazky vůči ČD Cargo, jejichž celková čistá hodnota představuje pohledávku SŽDC ve výši 558 710 tis. Kč (2015 – 892 620 tis. Kč). Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů, činí za ČD Cargo 578 860 tis. Kč (2015 – 905 931 tis. Kč). Závazek z obchodních vztahů včetně přijatých záloh představuje částku ve výši 23 205 tis. Kč (2015 – 13 311 tis. Kč).

### 7.4. Privatizace

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

V roce 2016 bylo realizováno celkem 20 privatizačních projektů na majetek v účetním okruhu MOZ, jehož účetní zůstatková hodnota činila celkem 670 tis. Kč (2015 – 1 472 tis. Kč).

Z uvedeného počtu nebyly v roce 2016 realizovány privatizační projekty z bytového a z ostatního majetku mimo bytový fond. Byly realizovány pouze privatizační projekty formou doprivatezací pozemků po privatizaci bytového fondu.

K 31. 12. 2016 SŽDC eviduje dlouhodobý majetek určený k úhradě závazků převzatých po ČD, s.o. uvedený v příloze zákona o transformaci v účetní zůstatkové hodnotě 549 440 tis. Kč. K 31. 12. 2015 činila účetní zůstatková hodnota tohoto majetku 596 530 tis. Kč.

### 7.5. Prodej majetku

#### 7.5.1 Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh ZDC

Za rok 2016 v okruhu Železniční dopravní cesty („ZDC“) činily tržby z prodeje nemovitého majetku schváleného vládou ČR celkem 59 364 tis. Kč (2015 – 21 772 tis. Kč).

#### 7.5.2 Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh MOZ

Za rok 2016 byl uzavřen celkem 1 obchodní případ prodeje z okruhu MOZ. Tržba dosáhla celkem 82 072 tis. Kč (2015 – 169 tis. Kč).

### 7.6. Pronájem majetku

#### 7.6.1 Pronájem majetku vedený v účetním okruhu MOZ

K 31. 12. 2016 bylo evidováno 72 nájemních smluv na byty, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 1 973 tis. Kč (2015 – 1 878 tis. Kč).

Na ostatní majetek nemovitý mimo bytový fond bylo evidováno 157 nájemních smluv, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 20 192 tis. Kč (2015 – 43 194 tis. Kč).

Tržby z pronájmu tedy celkem činily 22 165 tis. Kč (2015 – 45 072 tis. Kč).

#### 7.6.2 Pronájem majetku vedený v účetním okruhu ZDC

K 31. 12. 2016 bylo evidováno 2 681 nájemních smluv na byty,

	Zůstatek k 31.12.	
	2016	2015
Peněžní prostředky v podkladně	2 838	2 148
Peněžní prostředky na účtech	3 197 475	793 120
Peněžní prostředky	3 200 313	795 268

Peněžní toky z provozních, investičních nebo finančních činností se uvádějí v přehledu o peněžních tocích nekompenzované.

přičemž tržby z nich dosáhly celkem 63 436 tis. Kč (2015 – 37 608 tis. Kč).

Na ostatní nemovitý majetek mimo bytový fond bylo evidováno 6 683 nájemních smluv, přičemž tržby z nich včetně movitého majetku dosáhly celkem 262 540 tis. Kč (2015 – 141 905 tis. Kč).

Tržby z pronájmu celkem činily 325 976 tis. Kč (2015 – 179 513 tis. Kč).

### 7.7. Přehled o peněžních tocích

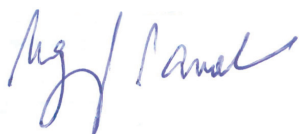
Pro účely sestavení přehledu o peněžních tocích jsou peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty definovány tak, že zahrnují peníze v pokladně, peníze na cestě, peníze na bankovních účtech a další finanční aktiva, jejichž ocenění může být spolehlivě určeno a která mohou být snadno přeměněna v peněžní prostředky. Zůstatek peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů je na konci účetního období následující:

Peněžní toky související s vyplacenými úroky zahrnovanými do ocenění dlouhodobého majetku byly v přehledu o peněžních tocích vykázány v rámci investiční činnosti, nebyly však uvedeny jako samostatná položka. V roce 2016 činily tyto peněžní toky 2 435 tis. Kč (2015 – 4 780 tis. Kč).

## 8. UDÁLOSTI PO DATU ÚČETNÍ ZÁVĚRKY

Na základě usnesení Správní rady SŽDC č. 7/2017 ze dne 22. 2. 2017 došlo s účinností od 1. 3. 2017 k převodu odboru nákupu a veřejných zakázek (O8) z úseku správy majetku do úseku provozuschopnosti dráhy.

V Praze, dne 8. června 2017



Ing. Pavel Surý  
generální ředitel

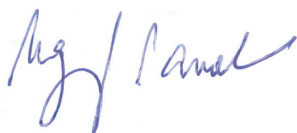


# OSOBY ODPOVĚDNÉ ZA VÝROČNÍ ZPRÁVU

---

## Čestné prohlášení

Prohlašujeme, že údaje uvedené ve výroční zprávě za rok 2016 odpovídají skutečnosti a že žádné podstatné okolnosti, které nám byly známy a které by mohly ovlivnit přesné a správné posouzení organizace Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, nebyly vynechány.



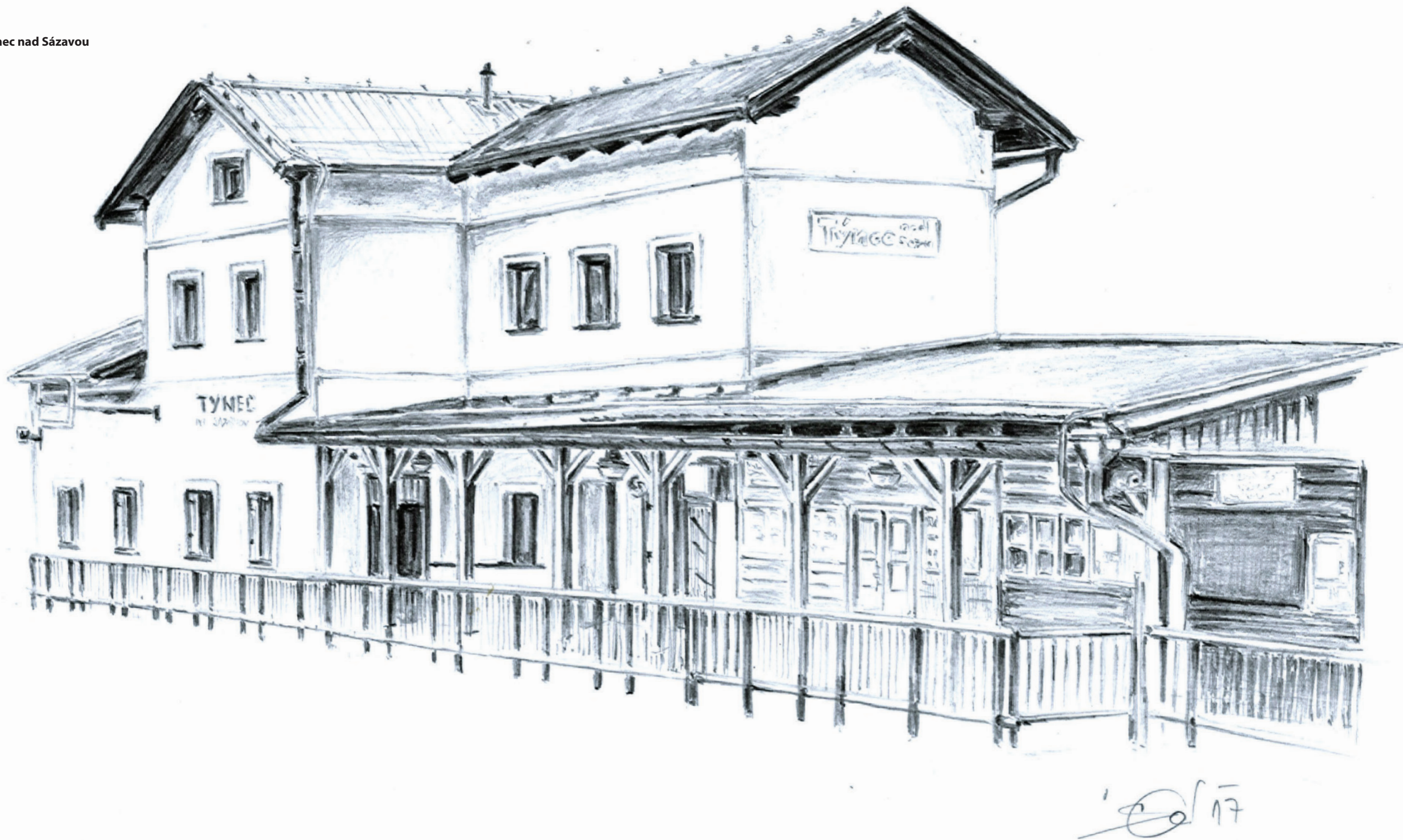
Ing. Pavel Surý  
generální ředitel



Ing. Aleš Krejčí  
náměstek generálního ředitele  
pro ekonomiku

Závěrka vydání této výroční zprávy je ke dni 8. 6. 2017.

Týnec nad Sázavou



# VÝROČNÍ ZPRÁVA O ČINNOSTI V OBLASTI POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ

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

za rok 2016

V souladu s ustanovením § 18 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím zveřejňujeme k 1. 3. 2017 výroční zprávu za rok 2016 o činnosti v oblasti poskytování informací.

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

a) počet podaných žádostí o informace	110
počet vydaných rozhodnutí o odmítnutí žádostí	18
části žádostí	17
b) počet podaných odvolání proti rozhodnutí	7
c) počet ukončených soudních řízení	0
d) výčet poskytnutých výhradních licencí	0
e) počet stížností podaných podle § 16a	3

Stížnosti na postup při vyřizování žádosti o informace byly podány:

- na základě nesouhlasu se způsobem vyřízení žádosti odložením dle § 14 odst. 5 písm. c) InfZ. Nadřízený orgán přezkoumal postup povinného subjektu a rozhodl tak, že postup povinného subjektu potvrdil.
- na nečinnost povinného subjektu při vyřizování žádosti o poskytnutí informace dle § 16a odst. 1 písm. b) InfZ. Odborný útvar vyřizující žádosti dle InfZ původní žádost neevidoval, došlo k systémové chybě při přijetí žádosti podatelnou povinného subjektu. Stížnosti bylo vyhověno a informace byly poskytnuty.
- na základě § 16a odst. 1 písm. c) InfZ, kdy došlo dle stěžovatele k poskytnutí neúplných informací. Stížnosti bylo vyhověno v souladu s § 16a odst. 5 InfZ a informace byly poskytnuty.

V Praze dne 15. 2. 2017



Mgr. Jakub Ptačinský  
ředitel odboru komunikace





# SEZNAM ZKRATEK

BK	– bezстыková kolej
CDP	– Centrální dispečerské pracoviště
CEF	– Nástroj pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility)
CEN	– Evropský výbor pro normalizaci (European Committee for Standardisation)
CENELEC	– Evropský výbor komise pro normalizaci v elektrotechnice (European Committee for Electrotechnical Standardization)
CER	– Společenství evropských železnic a infrastrukturálních společností (Community of European Railway and Infrastructure Companies)
ČD	– České dráhy, a. s.
ČD, s. o.	– České dráhy, s. o.
EK	– Evropská komise
ERTMS	– Evropský systém řízení železniční dopravy (European Rail Traffic Management System)
ETCS	– Evropský vlakový zabezpečovací systém (European Train Control System)
ETSI	– Institut pro standardy v oblasti telekomunikací (European Telecommunications Standards Institute)
GP	– geometrická poloha
GRAPP	– aplikace Grafická prezentace polohy
GSM-R	– Globální systém pro mobilní komunikaci v prostředí železnice (Global System for Mobile Communication – Railway)
GVD	– grafikon vlakové dopravy
IM	– manažer infrastruktury
JŘ	– jízdní řád
KPI	– klíčové ukazatele výkonnosti (Key Performance Indicators)
MD	– Ministerstvo dopravy ČR
NATO	– Severoatlantická aliance (North Atlantic Treaty Organization)
NN	– nízké napětí
OPD	– Operační program Doprava v rámci Evropské unie
OPŽP	– Operační program Životní prostředí v rámci Evropské unie
OSŽD	– Organizace pro spolupráci železnic
PD	– projektová dokumentace
PMD	– posun mezi dopravami
RFC	– Železniční nákladní koridory (Rail Freight Corridor)
RISC	– Výbor pro železniční interoperabilitu a bezpečnost (Railway Interoperability and Safety Committee)
RNE	– Sdružení evropských manažerů infrastruktury (RailNetEurope)
SERAC	– Výbor pro jednotný evropský železniční prostor (Single European Railway Area Committee)
SFDI	– Státní fond dopravní infrastruktury
SS	– stavební správa
SŽDC	– Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TEN-T	– Transevropská síť pro dopravu (Trans-European Network – Transport)
TRS	– traťový rádiový systém
TSI	– Technické specifikace pro interoperabilitu (Technical specification for Interoperability)
UIC	– Mezinárodní železniční Unie (International Union of Railways)
VN	– vysoké napětí
ŽDC	– železniční dopravní cesta



*[Handwritten signature]* 17

# IDENTIFIKAČNÍ A KONTAKTNÍ ÚDAJE

---

Název organizace:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zakladatel:	Česká republika (výkonem funkce zakladatele je pověřeno Ministerstvo dopravy ČR)
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:	972 235 711
E-mail:	szdc@szdc.cz
Internetová adresa:	www.szdc.cz