
Výroční zpráva 2019



**SPRÁVA
ŽELEZNIC**

Obsah

Úvodní slovo	4
Profil organizace	8
Základní údaje o organizaci	9
Představení členů vedení organizace	10
Správa a řízení organizace	11
Strategie	16
Činnost organizace	20
Výročí tratí	20
Hlavní události roku 2019	22
Provozoschopnost železniční dopravní cesty	25
Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty	33
Provozování železniční dopravní cesty	40
Výkony dopravců na síti Správy železnic	43
Mezinárodní spolupráce	48
Hospodaření organizace	52
Interní audit a řízení rizik	56
Lidské zdroje	62
Společenská odpovědnost	68
Následné události	73
Finanční část	74
Zpráva nezávislého auditora	76
Rozvaha	80
Výkaz zisku a ztráty	88
Přehled o změnách vlastního kapitálu	92
Přehled o peněžních tocích	94
Příloha v účetní závěrce	98
Osoby odpovědné za výroční zprávu	147
Výroční zpráva o činnosti v oblasti poskytování informací	148
Seznam zkratk	150
Identifikační a kontaktní údaje	152

Úvodní slovo

Dámy a pánové, vážení partneři,

rok 2019 se z pohledu Správy železnic zařadí mezi úspěšné a velmi intenzivní. Přinesl řadu událostí, změn a především každodenní odpovědnou činnost, kterou manažer drážní infrastruktury a jeden z největších zaměstnavatelů v České republice zajišťuje.

Téměř 92 km zmodernizovaných tratí uvedených do provozu. Zahájení a pokračování modernizací a rekonstrukcí. Další kroky v přípravě výstavby pilotních úseků vysokorychlostních tratí (VRT) nebo rekordní částky vynaložené na rekonstrukce a opravy nádražních budov s důrazem na bezbariérovost. To je jen krátký výčet počinů Správy železnic v uplynulém roce. Jen do modernizace železniční infrastruktury jsme vložili téměř 20 miliard korun. Nadále patříme k největším konečným příjemcům finančních prostředků z evropských fondů. Zároveň i v roce 2019 pokračoval trend růstu finančních prostředků vynakládaných na přípravu dalších staveb. Do realizační fáze se přibližila i první stavba financovaná z nově koncipovaného nástroje Evropské unie nazvaného Blending Call.

Mezi klíčové stavby, které Správa železnic v roce 2019 zahájila, patří elektrizace tratí Uničov-Olomouc, Šakvice – Hustopeče u Brna, na čtvrtém koridoru modernizace úseku Soběslav – Doubí u Tábora, na třetím pak optimalizace trati Praha-Smíchov – Černošice nebo modernizace jedné z klíčových tratí ve Středočeském kraji Lysá nad Labem – Čelákovice. Rovněž se podařilo úspěšně zvládnout rok trvající výluky na brněnském hlavním nádraží a realizaci rozsáhlé rekonstrukce zabezpečovacího zařízení. Významným výsledkem konce roku 2019 je pak získání prvních dvou pravomocných rozhodnutí o umístění stavby v projektu železničního spojení Praha-Letiště Václava Havla – Kladno.

Pokročili jsme i v přípravě pilotních úseků VRT. Uzavřeli jsme smlouvu o spolupráci s francouzskými železnicemi SNCF na přípravě výstavby VRT s cílem vytvořit Manuál pro projektování vysokorychlostních tratí ve stupni Dokumentace pro vydání rozhodnutí (DÚR) o umístění stavby. S využitím unikátní metody Best Value Approach/Best Value Procurement jsme vybrali zhotovitele Studie proveditelnosti

vysokorychlostní trati (Brno) – Přerov – Ostrava. A příprava se přesunula i do terénu. V rámci geodetického zaměrování území mezi Prosenicemi a Ostravou-Svinovem, Modřicemi a Šakvicemi a mezi Prahou-Běchovicemi a Poříčany se začalo pracovat na podkladech pro až 130 km nových tratí. V závěru roku jsme už postoupili k vyhlášení tendru na zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí prvního pilotního úseku VRT Praha-Běchovice – Poříčany.

V rámci schválené dlouhodobé strategie, kterou jsme zpracovali až do roku 2025, jsme pokračovali v naplňování jednotlivých bodů konkretizovaných v akčním krátkodobém plánu pro období 2018 až 2020. Jednou z podstatných oblastí se stala náprava dlouhodobé podúdržby některých traťových úseků. Tento záměr se nám daří naplňovat. Na opravy a údržbu jsme prostřednictvím externích dodavatelů vynaložili téměř 11,9 miliardy korun. Například v červnu byla dokončena významná oprava části Posávského Pacifiku mezi Leděčkem a Zručí nad Sázavou za 687 milionů korun. Další důležitou akcí byla také oprava úseku Železný Brod – Tanvald za 411 milionů korun.

Dařilo se zrychlit přípravu a obnovu nádražních budov. Novou podobu získaly desítky objektů po celé republice. Z celkové sumy přesahující 1,5 miliardy korun bylo určeno na opravy přes 1,1 miliardy korun, na přípravu a realizaci rekonstrukcí se použilo více než 480 milionů korun. To byla od převzetí nádražních budov v roce 2016 rekordní částka. Začali jsme s opravou fasády Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží nebo s rekonstrukcí nádražní budovy v Havířově. Do realizace se díky intenzivní přípravě dostanou velké objekty nádraží v Českých Budějovicích, Plzni nebo Pardubicích.

V souvislosti s užíváním nového loga jsme zahájili rebranding, spustili nové webové stránky a v průběhu roku jsme je doplnili o nové funkcionality, takže naši zákazníci i cestující najdou na webových stránkách vyhledávač spojení všech osobních dopravců, polohu vlaku a informace o jednotlivých nádražích včetně bezbariérového přístupu. V souvislosti s rozsáhlou modernizací železniční infrastruktury a přípravou projektů aktivně informujeme na webu o plánovaných stavbách a velkých infrastrukturních projektech včetně VRT a implementace ETCS.

Závěr roku přinesl po patnácti letech existence změnu názvu naší státní organizace, takže do nového desetiletí vstupujeme jako Správa železnic.

V Praze, dne 20. března 2020

Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel



Profil organizace

Základní údaje o organizaci

Kdo jsme

Správa železnic, 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 železnic 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 České dráhy (dále ČD, s. o.). Státní organizace vznikla bez založení, funkci zakladatele vykonává jménem státu Ministerstvo dopravy ČR (dále MD).

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, s. o., 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 infrastrukturu,
- 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 Správy železnic jako významného a atraktivního zaměstnavatele.

Správa železnic se zapojuje do řady projektů vědy a výzkumu především jako aplikační garant.

Představení členů vedení organizace

Statutární orgán (k 20.3.2020)

Generální ředitel

Bc. Jiří Svoboda, MBA

(věk 49 let, absolvent Evropského polytechnického institutu, s. r. o., v Kunovicích a absolvent Ústavu práva a právní vědy, o.p.s., v Praze, ve funkci od 23. 3. 2018)

Zástupce generálního ředitele

Ing. Mojmír Nejezchleb

(věk 56 let, absolvent Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně, generálního ředitele v případě jeho nepřítomnosti zastupuje od 23. 3. 2018)

Vedení Správy železnic

(k 20. 3. 2020)

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Aleš Krejčí

(věk 60 let, absolvent Fakulty výrobně-ekonomické Vysoké školy ekonomické v Praze, ve funkci od 1. 6. 2012)

Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy

Ing. Mojmír Nejezchleb

(věk 56 let, absolvent Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně, ve funkci od 1. 7. 2013)

Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy

Ing. Marcela Pernicová

(věk 47 let, absolventka Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně, ve funkci od 1. 5. 2018)

Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

Ing. Miroslav Jasenčák

(věk 57 let, absolvent Vysoké školy dopravní v Žilíně, ve funkci od 1. 11. 2018)

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 MD.

Složení k 31. 12. 2019

Generální ředitel

Bc. Jiří Svoboda, MBA

Zástupce generálního ředitele

Ing. Mojmír Nejezchleb

Složení k 20. 3. 2020

Generální ředitel

Bc. Jiří Svoboda, MBA

Zástupce generálního ředitele

Ing. Mojmír Nejezchleb

Během roku 2019 a 2020 nedošlo ke změnám. (k 20. 3. 2020)

Vedení Správy železnic

Složení k 31. 12. 2019

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Aleš Krejčí

Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy

Ing. Mojmír Nejezchleb

Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy

Ing. Marcela Pernicová

Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

Ing. Miroslav Jasenčák

Složení k 20. 3. 2020

Náměstek generálního ředitele pro ekonomiku

Ing. Aleš Krejčí

Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy

Ing. Mojmír Nejezchleb

Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy

Ing. Marcela Pernicová

Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu

Ing. Miroslav Jasenčák

Během roku 2019 a 2020 nedošlo ke změnám. (k 20. 3.2020)

Správa a řízení organizace

Správní rada

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.

Složení k 31. 12. 2019

Předseda

Doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.

Místopředseda

Ing. Martin Kolovratník

Členové

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.

Ing. Ladislav Němec

Jaroslav Foldyna

Doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.

Ing. Vít Janoš, Ph.D.

Složení k 20. 3. 2020

Předseda

Doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.

Místopředseda

Ing. Martin Kolovratník

Členové

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.

Ing. Ladislav Němec

Jaroslav Foldyna

Doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.

Ing. Vít Janoš, Ph.D.

Během roku 2019 a 2020 nedošlo ke změnám. (k 20. 3.2020)

Výbor pro audit

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.

Složení k 31. 12. 2019

Předseda

Ing. Eva Janoušková

Členové

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.

Doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.

Ing. Lenka Hlubučková

Složení k 20. 3. 2020

Předseda

Ing. Eva Janoušková

Členové

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.

Doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.

Ing. Lenka Hlubučková

Změny během roku 2019 a 2020

Předseda

do 10. 01. 2019
pracovní pozice neobsazena

od 11. 01. 2019
Ing. Eva Janoušková

Správa a řízení organizace

Výbor pro strategii a rozvoj

Výbor pro strategii a rozvoj zaujímá stanoviska, případně zpracovává poziční dokumenty, zejména ke strategickým materiálům Správy železnic, ke strategickým návrhům MD legislativního i nelegislativního charakteru s dopadem na železniční sektor, k návrhům uspořádání železničního sektoru, ke strategickým návrhům dopravní politiky Evropské unie (dále EU) a ke směrnicím přímo ovlivňujícím činnost Správy železnic, k systému řízení Správy železnic, k organizační struktuře Správy železnic a k jejím změnám.

Složení k 31. 12. 2019

Předseda

Ing. Ladislav Němec

Členové

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.

Ing. Martin Kolovratník

Doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.

Ing. Vít Janoš, Ph.D.

Složení k 20. 3. 2020

Předseda

Ing. Ladislav Němec

Členové

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.

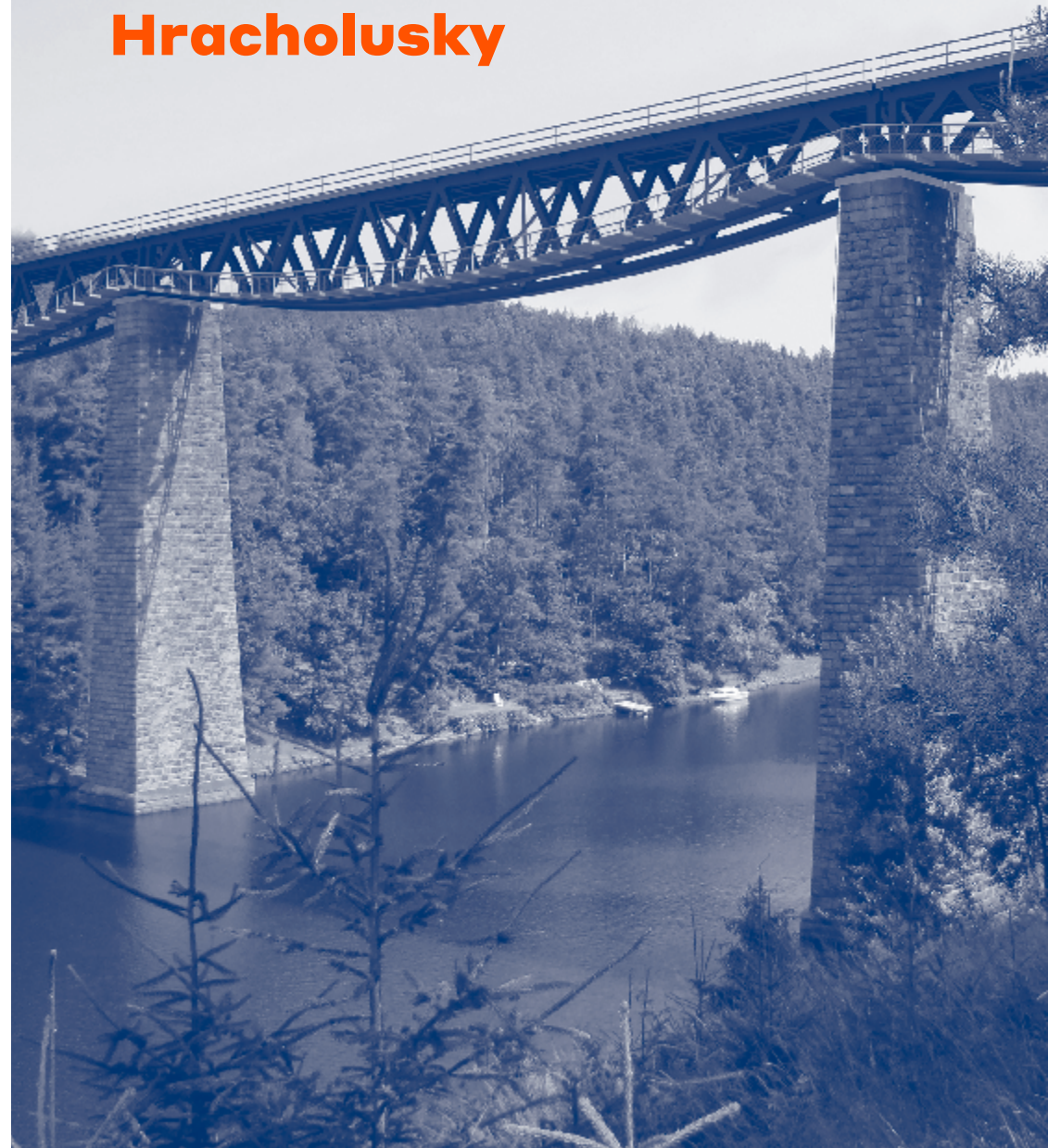
Ing. Martin Kolovratník

Doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.

Ing. Vít Janoš, Ph.D.

Během roku 2019 a 2020 nedošlo ke změnám. (k 20. 3.2020)

Rekonstrukce mostu přes vodní nádrž Hracholusky



Strategie

Vizi a strategické cíle Správy železnic formuluje dokument Strategie SŽDC, který vychází z dopravní politiky ČR a EU pro sektor železniční dopravy. Strategické cíle se vztahují průřezově ke všem oblastem činnosti a mají i mezinárodní přesah.

Jednotný evropský železniční prostor

Železnice má své nezastupitelné místo v dopravním odvětví, EU usiluje o zvýšení efektivity jejího fungování při respektování obecných priorit. Za tímto účelem a za účelem zvýšení výkonnosti železničního systému byl vymezen jednotný evropský železniční prostor, který má stanovené základní podmínky a pravidla pro fungování všech zainteresovaných subjektů včetně správců železniční infrastruktury. Správa železnic proto ve své činnosti vychází z povinnosti naplnit ustanovení Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU, která tyto podmínky a pravidla upravuje.

V roce 2019 se Správa železnic soustředila na nastavení procesů s ohledem na očekávanou implementaci 4. železničního balíčku, včetně podpory složek státní správy. Důležitým tématem evropské dopravní politiky je stále otázka interoperability evropského železničního systému. V rámci jejího zajištění aktivně přistupujeme k harmonizaci parametrů infrastruktury a implementaci nových technologií, například v oblasti nasazení vlakového zabezpečovacího systému ERTMS a telematických aplikací.

Příprava výstavby vysokorychlostních tratí

Správa železnic v roce 2019 pokročila v územní a předprojektové přípravě VRT. Pokračoval proces aktualizace Zásad územního rozvoje jednotlivých krajů, který v dalších letech umožní získat územní rozhodnutí na VRT. Pro tento proces byly využívány průběžné výsledky studií proveditelnosti. V terénu začali pracovat geodeti. Správa železnic také zahájila zadávací řízení na zpracování Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (DÚR) první vysokorychlostní trati v České republice v úseku Praha-Běchovice – Poříčany (VRT Polabí). V předprojektové přípravě budou plně využity výsledky spolupráce Správy železnic se SNCF, tzv. Manuál pro projektování VRT ve stupni DÚR. VRT tak budou v ČR projektovány převážně na rychlost 320 km/h. V prosinci 2019 také byla podepsána smlouva o společné předprojektové přípravě přeshraničního tunelu s DB Netz AG.

Strategické projekty

Správa železnic úspěšně pokračuje v implementaci projektového řízení. Strategické projekty mají přímou vazbu na strategické cíle organizace a zpravidla je jejich realizace i nutnou podmínkou pro dosažení těchto cílů. Kromě již výše uvedené přípravy VRT probíhá realizace dalších projektů náležejících průřezově do všech oblastí činnosti Správy železnic.

Zásadní význam pro budoucnost železnice má program Implementace ETCS (Eu-

ropean Train Control System). Cílem je zajištění podmínek pro implementaci a provozování systému ERTMS/ETCS na železniční síti ve správě Správy železnic v souladu s požadavky právních předpisů ČR a EU včetně souvisejících strategických dokumentů (zejména Národního implementačního plánu ERTMS). Program obsahuje čtyři projekty:

1. Zajištění připravenosti provozovatele dráhy SŽDC na implementaci traťové části ETCS.
2. Předpisová základna SŽDC pro výstavbu a provozování ETCS.
3. Připravenost na straně SŽDC pro výstavbu a provozování traťové části ETCS ekonomicky úspornějšího a technicky odpovídajícího provedení pro tratě mimo TEN-T.
4. Připravenost na vybavení speciálních vozidel SŽDC mobilní částí ETCS a jejich provozování pod dohledem ETCS.

V roce 2019 pokračoval projekt Implementace BIM (Building Information Modeling/Management – dále BIM) do prostředí Správy železnic. Cílem je vytvoření a nastavení pravidel a postupů pro efektivní implementaci procesu BIM včetně zajištění základního stanovení technických předpokladů a podpory ze strany Správy železnic. Dále jde o vytvoření a nastavení požadavků na technické

parametry modelů, vymezení rolí a vytvoření podmínek pro práci s daty o dopravní infrastruktuře ať již v rámci organizace, tak zejména ve vztahu k dodavatelům a třetím subjektům, resp. fyzickým osobám.

V oblasti zajišťování provozuschopnosti dráhy realizujeme projekt Udržitelnost a rozvoj rozsahu infrastruktury. Cílem je vytvoření strategických scénářů pro zajištění dlouhodobé udržitelnosti a rozvoje železničních tratí a analýza možností optimalizace železniční sítě.

Byla realizovaná 1. fáze projektu Identifikace úzkých hrdel, jehož výstupem je určit kapacitní hrdla, tj. segmenty infrastruktury, které jsou omezující pro železniční provoz. Předmětem projektu jsou jak tratě, tak dopravní s kolejovým rozvětvením. V dopravnách se samostatně analyzují záhlaví a kolejové skupiny. Projekt se zaměřuje na plně disponibilní infrastrukturu, tj. infrastrukturu, jejíž kapacita není omezována výlukami.

Za strategické téma považujeme politiku v oblasti nákupu a prodeje trakční energie. V této souvislosti realizujeme projekt Energetický portál, který zahrnuje hybridní model účtování trakční energie, úpravy SAP a Spisové služby, Zákaznický portál SŽE a projektovou supervizi. V rámci projektu budou vytvořeny funkce pro výměnu energetických dat spotřeby hnacích vozidel mezi

manažery infrastruktury. Po dokončení bude obsahovat validace spojené jak s energetickými daty, tak se samotnou metodou výměny těchto dat.

Projektové portfolio Správy železnic zahrnuje celkem 102 projektů, z toho 26 strategických – přímá opatření pro dosažení strategických cílů – a 48 významných.

Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice



Činnost organizace

Výročí tratí

Zahájení veškeré dopravy

06. 06. 1839	Břeclav – Břeclav st. hranice	180
07. 07. 1839	Břeclav – Brno hl. n.	180
01. 01. 1849	Brno-Židenice – Svitavy – Česká Třebová	170
01. 05. 1859	Turnov – Liberec	160
01. 05. 1859	Jaroměř – Starkoč – Malé Svatoňovice	160
01. 12. 1859	Liberec – Hrádek nad Nisou st. hranice	160
16. 01. 1869	Česká Lípa – Rybníště – Rumburk, Varnsdorf – Rybníště	150
16. 01. 1869	Děčín hl. n. – Benešov nad Ploučnicí – Jedlová	150
01. 02. 1869	Bohumín – Orlová – Louky nad Olší	150
22. 04. 1869	Kladno – Stochov	150
01. 11. 1869	České Budějovice – České Velenice st. hranice	150
30. 08. 1869	Brno hl. n. – Nezamyslice – Přerov	150
06. 12. 1869	Golčův Jeníkov – Kutná Hora – Kolín	150
16. 08. 1879	Duchcov staré nádraží – Ledvice	140
15. 06. 1889	Rokycany – Nezvěstice	130
01. 09. 1889	Chornice – Prostějov hl. n.	130
01. 09. 1889	Třebovice v Čechách – Chornice – Velké Opatovice	130
01. 10. 1889	Rohatec – Sudoměřice nad Moravou	130
21. 11. 1889	Tábor – Písek	130
21. 11. 1889	Putim – Ražice	130
14. 12. 1889	Šluknov – Mikulášovice dolní nádraží	130
01. 04. 1899	Horní Blatná – Potůčky st. hranice	120
11. 06. 1899	Březnice – Strakonice, Březnice – Rožmitál pod Třemšínem	120
11. 06. 1899	Blatná – Nepomuk	120
09. 07. 1899	Rakovník – Mladotice	120
16. 07. 1899	Brandýs nad Labem – Neratovice	120

[pokračování »](#)

26. 09. 1899	Borohrádek – Moravany – Chrudim město – Chrudim	120
26. 09. 1899	Hrochův Týnec – Chrudim město – Heřmanův Městec	120
08. 10. 1899	Otrokovice – Vizovice	120
16. 10. 1899	Volary – Prachatice	120
06. 11. 1899	Lenora – Volary	120
07. 12. 1899	Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou	120
30. 12. 1899	Dolní Lipka – Štítý	120
15. 05. 1929	Bechyně zastávka – Bechyně	90
16. 05. 1929	Vraňany – Lužec nad Vltavou	90
14. 05. 1939	Čelákovice – Mochov	80

Hlavní události roku 2019

Leden

Začal výběr zhotovitele Studie proveditelnosti na VRT Brno – Přerov – Ostrava s využitím nové metody Best Value Approach/Best Value Procurement.

V pražském Sedlci se instaloval nový typ sklopných protihlukových stěn.

Únor

Správa železnic začala používat nové logo, odstartoval proces inovace firemní identity.

Byla zahájena kompletní rekonstrukce stanice Letohrad za 851 mil. Kč.

Březen

Začala rekonstrukce stanice Řetenice na Teplicku za téměř 1 mld. Kč.

Na Správě železnic poprvé zasedl Výbor pro řízení rizik.

Duben

Začala druhá etapa rekonstrukce uzlu Přerov za více než 3 mld. Kč.

Správa železnic podepsala smlouvu o spolupráci se SNCF na přípravě výstavby VRT v České republice.

Začala revitalizace a elektrizace trati z Oldřichova u Duchcova do Litvínova.

Květen

Skončila závěrečná fáze modernizace plzeňského hlavního nádraží, která stála přibližně 1,6 mld. Kč.

Na pražském hlavním nádraží odstartovala oprava fasády a střechy Fantovy budovy.

Byla zahájena přestavba trati mezi Lysou nad Labem a Čelákovici, jejíž součástí je i nový most přes Labe. Začala dlouho očekávaná rekonstrukce výpravní budovy v Havířově, která potrvá přibližně dva roky.

Červen

Skončila modernizace stanice Karlovy Vary, v rámci které získala brána do lázeňského města nová nástupiště, podchod a výtahy.

Správa železnic představila nové tunelové vedení trasy budoucí nové železnice z centra Prahy do Kladna a na Letiště Václava Havla mezi stanicemi Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín.

Po více než dvou letech skončila rekonstrukce stanice Čelákovice.

Vlaky se vrátily na opravenou trať mezi Leděčkem a Zručí nad Sázavou.

Červenec

Správa železnic připravila na letní měsíce kampaň zaměřenou na připomenutí pravidel bezpečné železnice. Spoty byly určeny zejména mladým lidem.

Skončila rekonstrukce horního nádraží ve stanici Děčín východ.

Srpen

Začala rekonstrukce železniční trati mezi Oldřichovem u Duchcova a Bílínou za 1,9 mld. Kč.

Geodeti začali vyměřovat pilotní úseky VRT mezi Prahou, Brnem a Ostravou.

Správa železnic zahájila přestavbu důležité spojnice Prahy a Berouna v úseku z Prahy-Smíchova do Prahy-Radotína. Během stavby zde vznikne částečně čtyřkolejná trať.

Září

Správa železnic spustila projekt inteligentních přejezdů, v jehož rámci budou vybraná křížení vybavena kamerami, které dokážou identifikovat řidiče porušující předpisy na přejezdech.

Začala modernizace a elektrizace železniční trati mezi Olomoucí a Uničovem, kde budou v budoucnu jezdit vlaky rychlostí až 160 km/h.

Odstartovala ražba tunelu Mezno na modernizované části IV. koridoru mezi Sudoměřicemi a Voticemi. Začala také modernizace úseku mezi Soběslaví a Doubím u Tábora. Správa železnic uspořádala Den otevřených dveří na Negrelliho viaduktu v Praze.

Říjen

Správa železnic spustila interaktivní mapu, která nabízí přehled rozestavěných a připravovaných staveb.

Skončila oprava výpravní budovy v Kolíně.

Listopad

Projekt železnice z Prahy do Kladna a na Letiště Václava Havla získal územní rozhodnutí pro první dva úseky.

Prosinec

Vlaky znovu vyjely na opravenou trať mezi Železným Brodem a Tanvaldem.

Skončila rozsáhlá rekonstrukce zabezpečovacího zařízení ve stanici Brno hlavní nádraží.

Do Židlochovic se po 40 letech vrátila pravidelná osobní doprava, město získalo přímé vlakové spojení s krajskou metropolí Brnem.

Správa železnic otevřela novou zastávku Písek jih, cestující začali využívat také nová nástupiště v Chrástu u Plzně a Praze-Vršovicích.

Mezinárodní porota představila vítězný návrh architektonické soutěže na stanici Praha-Veleslavín.



Provozní schopnost železniční dopravní cesty

Zajištění provozuschopnosti dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu je nezbytnou podmínkou k jejich provozování pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy a představuje tak jednu ze stěžejních činností Správy železnic.

Z hlediska vnitřní organizační struktury Správy železnic tyto aktivity koordinuje úsek provozuschopnosti dráhy, který stanovuje zásady pro zajištění řádného technického stavu, rozvoje a úprav zařízení železniční infrastruktury. Dále má na starosti schvalování použití nových výrobků a zařízení v oblasti traťového hospodářství, zabezpečovací a telekomunikační techniky nebo elektrotechniky a energetiky, jehož součástí je také správa pozemních staveb. Správa železnic je reprezentovaná jak nádražními budovami, tak i objekty provozního nebo administrativního charakteru.

Úsek provozuschopnosti dráhy integruje také podpůrné činnosti v oblasti veřejných zakázek a nákupu, které působí jako metodická podpora v rámci celé organizace. V roce 2019 bylo započato s cíleným sjednocováním zadávací praxe napříč Správou železnic, průběžně jsou vydávány a aktualizovány vzorové právní dokumenty pro jednotný přístup k zadání veřejných zakázek na dodávky služeb,

materiálu a stavebních prací v rámci zajištění provozuschopnosti tratí.

Zabezpečování podpůrných zeměměřických činností patří do odbornosti organizačních jednotek správ železniční geodézie, které jsou stejně jako Správa železniční energetiky dalšími součástmi úseku provozuschopnosti.

Základem zajišťování provozuschopnosti v regionálním měřítku je především správcovská činnost odborných správ jednotlivých oblastních ředitelství, která z úrovně svých provozních středisek provádí diagnostiku technického stavu provozované dráhy. Ta je zastřešována speciálními kolejovými vozidly provozovanými Technickou ústřednou dopravní cestou. Na základě analýzy výstupů diagnostiky jsou sestavovány plány oprav a údržby s cílem zajistit všechny povinnosti provozovatele dráhy.

Jedním z ukazatelů provozuschopnosti dráhy je nepřekročení limitních hodnot omezení traťové rychlosti, tzv. pomalých jízd. Mezi hodnocené pomalé jízdy patří zejména ty, které byly zavedeny z důvodu nevyhovujícího technického stavu infrastruktury. Cílový limit stanovený k 31. 12. 2019 v délce 7 km byl s rezervou splněn, když skutečná délka hodnocených pomalých jízd k tomuto datu dosáhla pouze 0,925 km.

Výrazná eliminace pomalých jízd byla dosažena především díky pokračujícímu



příznivému trendu nárůstu finančních prostředků na opravy tratí. Dařila se příprava a realizace celé řady komplexních opravných akcí s cílem odstranit nevyhovující stav, resp. udržet parametry železniční dráhy. Takové akce následně umožňují železničním dopravcům uskutečňovat přepravu osob i nákladu bez zbytečných omezení. Z hlediska celkových nákladů na opravné akce v roce 2019 je třeba na prvním místě uvést opravu traťového úseku Ledečko (mimo) – Kácov – Zruč nad Sázavou (mimo) započatou v roce 2018, dále pak opravu úseku Železný Brod – Tanvald (s dokončením v roce 2020) nebo opravu úseku Domoušice – Hřivice. Komplexní opravné akce se nevyhýbaly ani celostátním dráhám včetně sítě TEN-T, když nejvýznamnější taková oprava byla realizována v úseku Velký Osek (mimo) – Kolín. Završila tak řadu významných opravných akcí na traťovém rameni Kolín – Všetaty – Děčín, realizovaných v roce 2019 a předchozích dvou letech, jejichž cílem bylo udržení provozních parametrů této trati před zahájením její dlouho připravované optimalizace. Opravami tratí je sledováno také odstraňování tzv. propadů rychlosti, po realizaci opravných akcí navržených v roce 2019 dojde k odstranění propadů rychlosti v celkové délce minimálně 30 km.

Významným počinem roku 2019 bylo nastavení systémového přístupu k údržbě koridorových tratí díky zpra-

cování a schválení koncepce cyklické údržby a s ní souvisejícím zahájením přípravy pilotních projektů cyklických obnov na prvním koridoru s předpokládanou realizací v roce 2020. Správa železnic se intenzivně věnovala také aktivitám v oblasti předcházení vzniku nehod na železničních přejezdech. Vedle průběžného zvyšování úrovně zabezpečení přejezdů pokračovaly také další související inovativní projekty v oblasti zabezpečovací a telekomunikační techniky (detektory překážek, zahájení přípravy rozšíření využití kamerových systémů o automatickou detekci pře-
stupků atd.). V roce 2019 bylo zrušeno 38 železničních přejezdů (oproti 26 v roce 2018, resp. 16 v roce 2017). V srpnu 2019 byla schválena Koncepce rušení přejezdů a zřizování jejich náhrad, která přináší systémové nastavení postupů vedoucích ke zvýšení bezpečnosti provozu na úrovnových kříženích díky žádoucí redukci jejich počtu.

Na základě vytvořeného přehledu nestabilních úseků z hlediska železničního spodku proběhlo v roce 2019 prověření 48 úseků z celkové počtu 86 problematických míst; ta budou dále prověřována a podle upřesněných zjištění případně sanována.

Postupné zlepšování stavu mostů bylo potvrzeno snížením počtu mostů hodnocených stupněm 3, a to na 4,7 %. Stupeň 3 představuje nejhorší hodnocení, které sice nemusí být důvodem

pro okamžitou změnu podmínek provozuschopnosti, ale je vážným indikátorem pro správce neprodleně řešit další perspektivu objektu včasným zařazením do plánovacího procesu staveb. Na základě předchozí vizuální kontroly mostů s nosnými konstrukcemi z předpjatého betonu probíhala v roce 2019 první část podrobnější diagnostiky a statického posouzení mostů, která se týkala 36 objektů.

V dubnu 2019 byla dokončena dodávka padesátikusové série speciálních hnacích vozidel MUV 75, která částečně nahradila zastaralá a již značně poruchová vozidla typu MUV 69. V závěru roku 2019 byla vyhlášena veřejná zakázka na dodávku šesti nových speciálních hnacích vozidel pro kontrolu a údržbu trakčního vedení, jejichž součástí již bude také palubní část systému ETCS.

Významnou novinkou roku 2019 bylo zajištění dodávek trakční elektřiny (TE) pro dopravce prostřednictvím komoditní burzy Power Exchange Central Europe, a. s. Prostřednictvím hybridního modelu je umožněno účtovat jednotlivým dopravcům spotřebovanou TE jak za elektrická hnací vozidla (popř. jednotky) osazená měřením spotřeby dodané energie, tak i za vozidla bez tohoto systému. Správa železnic také zajišťovala v rámci centrálního zadávání dodávky zemního plynu a elektřiny pro resort dopravy prostřednictvím Českomoravské komoditní burzy Kladno.

Správa železnic v roce 2019 úspěšně obhájila certifikát systém managementu hospodaření s energií ISO 50001. Pokračovalo naplňování koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014–2020 včetně požadavků TSI ENE (Interoperabilita subsystému energie železničního systému).

V roce 2019 bylo vynaloženo více než 1,1 mld. Kč na opravy, údržbu a zajištění provozu budov. Proběhlo vyhodnocení technického stavu a priorit v rámci celé sítě stanic a zastávek podle jednotných měřítek a byl vytvořen nový střednědobý plán rekonstrukcí a revitalizací osobních nádraží pro období let 2020–2024.

Nejvýznamnější akce oprav výpravních budov proběhly v roce 2019 v Kolíně, Českém Krumlově, Krnově nebo Frýdku-Místku. Různý rozsah oprav se však týkal několika desítek objektů. Dále proběhla přípravná fáze zkvalitnění a zpříjemnění prostředí toalet včetně žádoucího sjednocení jejich provozu s plánovanou realizací v roce 2020. Rok 2019 přinesl také první konkrétní výsledky nezbytné standardizace v oblasti veřejně přístupných prostor, byly vydány vnitřní předpisy pro mobiliář (výběr a stanovení rozsahu), hygienická zařízení a železniční zastávky a přístřešky (rozsah vybavení).

Založením platformy pro setkávání se zástupci zdravotně postižených, dopravci a Správou železnic byl nastaven systém vzájemné spolupráce při zajišťování

bezbariérovosti železniční dopravy. Údaje o přístupnosti železničních stanic a zastávek pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace se staly nedílnou součástí nově spuštěného webu Správy železnic.

Náklady na zajištění provozuschopnosti

Správa železnic zabezpečuje opravy a údržbu celostátních a regionálních drah, a to v odvětvích železničních tratí (svršku a spodku), staveb železničního spodku, mostů a tunelů, budov a pozemních staveb, zařízení elektrotechniky a energetiky a zařízení sdělovací a zabezpečovací techniky ve své správě. Dále zajišťuje opravy a údržbu nemovitostí v železničních stanicích včetně úklidu a ostrahy v těchto objektech. 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 zmíněných činností bylo v roce 2019 hrazeno z rozpočtu SFDI, který poskytuje Správě železnic neinvestiční prostředky, a z tržeb realizovaných za nájemné z pozemků, staveb a nebytových prostor či z tržeb za služby a externí výkony související s tímto segmentem.

Celkové náklady bez odpisů vynaložené na zajištění provozuschopnosti, včetně příslušného podílu centrálně vedených nákladů dosáhly v roce 2019 výše 20 090 mil. Kč.

Tab. 1 – Tabulka vybraných činností

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství 2018	Množství 2019
Úprava GP kolejí	km	1 816	1 869
Úprava GP výhybek	v. j.	1 515	1 489
Čištění lože – koleje	km	185	288
Čištění lože – výhybky	v. j.	461	362
BK, svařování – koleje	km	416	577
BK, svařování – výhybky	v. j.	780	345
Výměna kolejnic	km	746	660
Výměna pražců	ks	292 311	348 161

Rekonstrukce Negrelliho viaduktu v Praze



Tab. 2 – Základní charakteristika železniční sítě

Ukazatel	Měrná jednotka	Množství 2018	Množství 2019
Délka tratí celkem	km	9 406	9 396
Délka elektrizovaných tratí	km	3 216	3 213
- trakční systém 3 kV DC	km	1 797	1 803
- trakční systém 25 kV AC 50 Hz	km	1 381	1 372
- trakční systém 1,5 kV DC	km	24	24
- trakční systém 15 kV AC	km	14	14
Délka tratí normálního rozchodu	km	9 384	9 373
Délka úzkorozchodných tratí	km	23	23
Délka jednokolejných tratí	km	7 392	7 372
Délka dvou a více kolejných tratí	km	2 014	2 024
Stavební délka kolejí celkem	km	15 317	15 246
Počet výhybkových jednotek	v. j.	22 751	22 559
Počet mostů	ks	6 740	6 800
Počet tunelů	ks	166	166
Celková délka mostů	m	153 290	154 499
Celková délka tunelů	m	54 065	54 072
Počet železničních přejezdů	ks	7 858	7 825

Tab. 3 – Základní charakteristika budov ve Správě železnic

Ukazatel	Počet budov	Zastavěná plocha (m ²)	Obestavěný prostor (m ³)
Celkem 2018	8 127	1 722 540	12 839 157
Celkem 2019	8 166	1 730 586	12 918 554

Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty

V oblasti modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty je činnost Správy železnic 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,
- investice do nemovitostí osobních nádraží,
- investice do přípravy rychlých spojení.

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, st. hr. SRN/ČR – Dětmorovice – Ostrava – Přerov – Česká Třebová – Praha – Plzeň – Cheb, st. hr. ČR/SRN. Úsek Česká Třebová – Praha byl realizován v rámci I. koridoru a úsek Přerov – Dětmorovice v rámci II. koridoru. V Tab. 4 jsou uvedeny zatím nedokončené úseky III. koridoru, které jsou ve fázi realizace nebo projektové přípravy.

IV. koridor je veden v trase Horní Dvořiště – České Budějovice – Praha – Děčín – st. hr. SRN. Úsek Praha – Děčín – státní hranice ČR/SRN byl realizován v rámci I. koridoru. V Tab. 5 jsou uvedeny stavby v úseku v Horní Dvořiště – České Budějovice – Praha, které jsou ve stadiu realizace nebo projektové přípravy.

Tab. 4 – Přehled staveb III. koridoru

Stavba	Délka stavby	Stav	Zahájení realizace	Ukončení realizace
Optimalizace trati Beroun – Králův Dvůr	4,9	realizace	11/2016	3/2021
Optimalizace trati Český Těšín – Dětmorovice	20,9	realizace	8/2017	1/2020
Optimalizace trati Praha Smíchov – Černošice	8,8	realizace	8/2019	9/2021
Optimalizace trati Černošice – Odb. Berounka	5,9	příprava	2024	2026
Optimalizace trati Odb. Berounka – Karlštejn	15,5	příprava	2022	2028
Optimalizace trati Karlštejn – Beroun	5,7	příprava	2022	2024

Tab. 5 – Přehled staveb IV. koridoru

Stavba	Délka stavby	Stav	Zahájení realizace	Ukončení realizace
Modernizace trati Sudoměřice – Votice	17,0	realizace	3/2018	1/2022
Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor, II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí	8,6	realizace	9/2019	4/2023
Modernizace trati Nemanice I – Ševětín	17,1	příprava	2022	2028

V následujícím období provede Správa železnic nad rámec výše uvedeného rekonstrukci osmi nejvíce zatížených úseků koridorů s cílem zamezit snižování traťové rychlosti, zajistit parametry interoperability a zvýšit spolehlivost a bezpečnost provozu. Tyto akce budou spolufinancovány z prostředků EIB a CEF. Jako první by měly být rekonstruovány úseky Velim – Poříčany a Dětmorovice – Petrovice u Karviné.

Modernizace železničních uzlů

V návaznosti na modernizaci koridorových tratí procházejí přestavbou také důležité železniční uzly v jejich trase. Dokonče-

ny jsou již průjezdy uzly Děčín, Ústí nad Labem, Kolín, Choceň, Ústí nad Orlicí, Břeclav, Přerov (1. stavba), Olomouc, Bohumín a některé úseky průjezdu železničním uzlem Plzeň. 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. Skončila také realizace stavby žst. Praha-Hostivař a v realizaci je stavba v úseku Praha-Hostivař – Praha-Vršovice, která zajistí zaústění IV. koridoru do pražského uzlu, a rekonstrukce Negrelliho viaduktu. V realizaci jsou také modernizační práce

v žst. Brno hl. n., pokračuje přestavba uzlu Plzeň, Cheb a druhá část rekonstrukce uzlu Přerov. Dále probíhají přípravné práce pro stavbu Praha hl. n. – Praha-Smíchov, které zapojí do pražského uzlu III. koridor. Pokračuje také další projektová příprava pro průjezdy uzly Brno, Ostrava, Pardubice a Česká Třebová.

Modernizace ostatních tratí zařazených do evropského železničního systému

Postupně probíhá rekonstrukce a modernizace trati Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno, kde již byly některé úseky dokončeny a uvedeny do provozu, a pokračuje modernizace úseku Lysá nad Labem – Čelákovice – Praha-Vysočany. Připravovány jsou modernizace tratí v úsecích Kolín – Nymburk – Všetaty – Ústí nad Labem – Děčín, Hranice na Moravě – Horní Lideč 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. S výjimkou úseku IV. koridoru z Votic do Českých Budějovic, kde nejsou dokončeny modernizační práce, jsou již všechny tranzitní koridory pokryty signálem GSM-R. Dále jsou dokončeny úseky Kolín – Všetaty – Děčín, Kolín – Havlíčkův

Brod – Křižanov – Brno, Ústí nad Orlicí – Lichkov, České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště a Plzeň – České Budějovice. V přípravě jsou stavby mezi Ústím nad Labem a Děčínem a další úseky.

Po ukončení pilotního projektu evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS v úseku Poříčany – Kolín byla dokončena a předána do provozu instalace systému ETCS v úseku Kolín – Břeclav – státní hranice Rakousko/Slovensko. Dále pokračuje realizace v úsecích Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav, Přerov – Česká Třebová, Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín, Praha-Uhřetěves – Votice a Plzeň – Cheb, 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. Modernizace je rozdělena na několik samostatných staveb, z nichž první, rekonstrukce Negrelliho viaduktu je již v realizaci. Proběhla také rekonstrukce úseku Praha-Smíchov – Hostivice, která zajistí zvýšení propustnosti této trati.

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 – Za-

stávka u Brna včetně elektrizace a Hradec Králové – Pardubice, kde již v úseku Stěblová – Opatovice nad Labem modernizace spojená s výstavbou druhé koleje proběhla.

Investice do nemovitostí osobních nádraží

Investice do nemovitostí osobních nádraží představují důležitou prioritu v činnosti Správy železnic. Při jejich uskutečňování je vždy akcentována snaha o efektivní a hospodárné využití jednotlivých objektů a zároveň zvýšení komfortu cestování a nabízených služeb, které je vnímáno širokou veřejností. Pro dosažení těchto cílů, sjednocení závazných postupů v přípravě staveb a rovněž zajištění účelnosti vynaložení veřejných finančních prostředků byla v závěru roku 2019 Ministerstvem dopravy ČR (MD) schválena aktualizovaná Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží. Investice do výpravních budov překročily v roce 2019 částku 480 mil. Kč, dokončena byla mj. rekonstrukce výpravních budov v Kolíně, Břeclavi, Kralupech nad Vltavou nebo Přibyslavi. Nejnákladnějšími probíhajícími akcemi jsou rekonstrukce fasády žst. Praha hl. n., nový přestupní terminál ve Strakoncích nebo rekonstrukce výpravní budovy v Havířově; tyto akce budou pokračovat i v roce 2020. V závěru roku 2019 byla zahájena zadávací řízení rozsáhlých rekonstrukcí výpravních budov v Bohumíně a Českých Budějovicích.

Investice do přípravy rychlých spojení

Správa železnic v roce 2019 dále pokračovala v územní a předprojektové přípravě VRT

v ČR. Intenzivně se pracovalo na studiích proveditelnosti na rameni Praha – Brno – Ostrava. Pokračoval také proces aktualizace Zásad územního rozvoje jednotlivých krajů, který umožní získat územní rozhodnutí. Správa železnic také zahájila zadávací řízení na zpracování dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby první vysokorychlostní trati v České republice v úseku Praha–Běchovice – Poříčany (VRT Polabí). Výběr zpracovatele dokumentace je založen na aplikaci metody Best Value Approach/Best Value Procurement (BVA/BVP), která staví do popředí zejména kvalitu plnění, a ne pouze nejnižší nabízenou cenu. V předprojektové přípravě budou plně využity výsledky spolupráce Správy železnic se SNCF, tzv. Manuál pro projektování VRT ve stupni DÚR. VRT tak budou v ČR projektovány na rychlost 320 km/h. Dokončen byl návrh smlouvy Správy železnic a DB Netz pro společné zajišťování předprojektové přípravy přeshraničního krušnohorského tunelu.

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

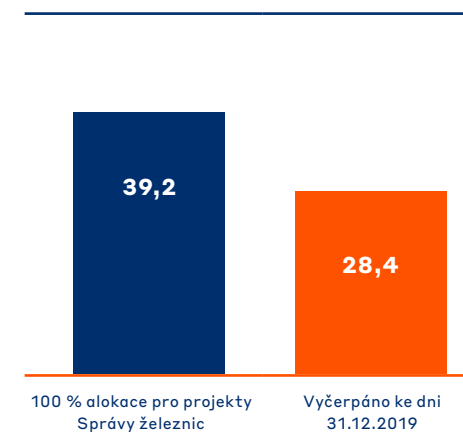
V průběhu roku 2019 Správa železnic úspěšně pokračovala v čerpání dotačních prostředků v probíhajícím evropském programovém období 2014–2020 (OPD2). Ze spolufinancovaných projektů byla v roce 2019 vyčerpána nejvyšší částka ze zdroje OPD2 na stavbě Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení v žst. Brno hl. n. (v roce 2019 využito ze zdroje OPD2 1,041 mld. Kč). V roce 2019 čerpalo zdroj OPD2 celkem 39 projektů Správy železnic.

Celkový objem prostředků OPD2 určených na modernizaci železniční infrastruktury na programové období 2014–2020 v rámci specifického cíle 1.1 byl v průběhu roku 2019 navýšen ze strany MD na částku 39,2 mld. Kč. Podstatným ukazatelem je, že v závěru roku 2019 byly již Správě železnic schváleny projekty v celkovém finančním objemu překračujícím tuto částku, tudíž budou některé akce po vyčerpání disponibilních prostředků OPD2 doplaceny z národních zdrojů. Správa železnic je tak zároveň plně připravena využít i další prostředky OPD2 v případě jejich nedočerpání jinými příjemci. Řídící orgán MD v důsledku naplnění přidělené alokace schválenými projekty přistoupil k omezení schvalování projektů mimo hlavní železniční síť TEN-T. Vlastní dočerpání prostředků OPD2 se předpokládá v roce 2021.

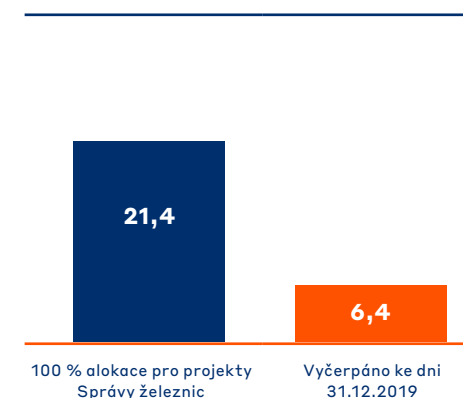
CEF (Connecting Europe Facility)

V rámci programu CEF je možné financovat výhradně projekty na hlavní evropské železniční síti (Core network). Kromě modernizace tratí jsou prostředky směřovány rovněž do modernizace vybraných uzlů a staveb implementace evropského zabezpečovacího systému ETCS včetně jejich přípravy. Čerpání těchto prostředků v roce 2019 dosáhlo výše 2,7 mld. Kč, celkem se z tohoto zdroje za probíhající programové období vyčerpalo k 31. 12. 2019 již 6,4 mld. Kč. V průběhu roku 2019 bylo financováno celkem 28 projektů, z toho nejvyšší částku vyčerpala stavba Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou, a to 403 mil. Kč.

Graf 1 – Čerpání celkové alokace OPD2 2014–2020 s možností čerpání do roku 2023 (v mld. Kč)



Graf 2 – Čerpání celkové alokace CEF 2014–2020 (v mld. Kč)



Investiční dotace

Financování investiční výstavby probíhalo především z veřejných zdrojů (viz Tab. 6). Objemově nejvýznamnějším zdrojem finančních prostředků v roce 2019 v oblasti investiční výstavby byly národní zdroje zprostředkované z rozpočtu SFDI. Dále se významnou měrou na financování výstavby a modernizace ŽDC v roce 2019 podílely dotace z OPD2 a také infrastrukturní fond CEF. V oblasti železniční infrastruktury je Správa železnic hlavním subjektem odpovědným za využívání fondů EU v ČR v roli konečného příjemce a současně i investora.

Nejvyšší podíl finančních prostředků čerpaných v roce 2019 tvořily národní zdroje SFDI včetně zdrojů na pokrytí národních podílů evropských akcí (celkem 11 638 mil. Kč), druhým nejvýznamnějším dotačním zdrojem byly prostředky získané z OPD2 (celkem 5 237 mil. Kč). Čerpání prostředků z infrastrukturního fondu CEF dosáhlo výše 2 704 mil. Kč. Čerpání hlavních dotačních titulů se tak v roce 2019 zvýšilo oproti předešlému roku o 581 mil. Kč. Dále byly v několika případech využity i drobné příspěvky krajů, měst a obcí.

V rámci přípravy a realizace investičních akcí na železniční dopravní cestě činil v roce 2019 celkový objem přijatých investičních dotací 19 603 mil. Kč.

Tab. 6 – Přijaté investiční dotace za rok 2019 (v mil. Kč)

Investiční dotace	2019
SFDI na výstavbu a modernizaci, nár. podíl, OPD, CEF, dotace MD	19 580
Fondy EU (předfinancování)	9
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	14
Investiční dotace celkem	19 603

Dotace ze SFDI na výstavbu a modernizaci zahrnují finanční prostředky z OPD, infrastrukturního fondu CEF a dotace z národních prostředků SFDI

Další vývoj

Po roce 2019, ve kterém pokračovalo čerpání dotačních prostředků v rámci probíhajícího evropského programového období 2014–2020 ze zdrojů OPD2 a CEF, se v roce 2020 i v dalším výhledu očekává pokračování v čerpání těchto dotačních titulů, zároveň však již v koordinaci s MD probíhá příprava na nadcházející programové období 2021–2027 a dochází k předběžné selekci vhodných projektů pro financování ze zdrojů OPD3 a CEF2. Již v roce 2020 i v letech následujících bude Správa železnic usilovat o doplnění těchto nejvýznamnějších evropských dotačních titulů případným využitím i dalších (ne již ryze infrastrukturních) evropských dotačních zdrojů, například Operačního programu Životní prostředí nebo Integrovaného regionálního operačního programu.

V roce 2020 se předpokládá schválení posledních projektů pro spolufinancování

v rámci OPD2. Po dočerpání zbývajících prostředků OPD2, které se předpokládá o rok později, dojde k doplácení zbývajících nákladů staveb z národních zdrojů. Tím se ještě zvýší nároky na národní prostředky, které jsou generovány rostoucí připraveností staveb k zahájení realizací (viz Graf 3), dále aktuálním omezením možnosti získat spolufinancování z prostředků EU pro většinu akcí mimo hlavní síť TEN-T a v neposlední řadě vyššími nabídkovými cenami ze zadávacích řízení staveb. Předpokládá se také růst objemu investičních prostředků na výpravní budovy a zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, které budou rovněž kryty výhradně z národních zdrojů. Proto je v současné době průběžně vyhodnocován předpokládaný růst investičních potřeb v horizontu let 2021–2023 a jejich možné pokrytí jak z národních nebo evropských dotačních prostředků, tak i veškeré další možnosti financování. Současně jsou ve shodě s výše uvedeným stanoveny hlavní priority modernizace železniční infrastruktury, a to jak pro přípravu projektů, tak pro následné zadávání a financování vlastních realizací staveb. Celý tento proces je zároveň koordinován společně s MD.

CEF – Blending Call

Významným dotačním titulem, který počínaje rokem 2020 bude Správa železnic čerpat, je kombinovaná podpora z prostředků CEF společně s využitím úvěru EIB a národních zdrojů (CEF Blending Call). Prostředky budou využity pro investiční opatření na vybraných úsecích transevropské dopravní sítě TEN-T v České republice:

Graf 3 – Čerpání finančních prostředků na přípravu staveb v období let 2017–2020 (v mil. Kč)



Pozn.: Předpoklad čerpání v roce 2019 uveden dle rozpisů globálních položek přípravy schválených MD

- Dětmorovice – Petrovice u Karviné – státní hranice (zahájení realizace 2020)
- Velim – Poříčany (zahájení realizace 2020)
- Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí – původní stopa (zahájení realizace 2020)
- Adamov – Blansko
- Polom – Suchdol nad Odrou
- Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov
- Choceň – Uhersko
- Lipník nad Bečvou – Drahotuše

V roce 2019 probíhala u všech akcí příprava podle stanoveného harmonogramu, nejbližší k zahájení realizace jsou akce Dětmorovice – Petrovice u Karviné – státní hranice a Velim – Poříčany, které byly v průběhu roku 2019 projekčně ukončeny, návazně bylo zahájeno zadávací řízení na realizaci staveb.

Dále budou v oblasti sledovaného sjednocení železniční napájecí soustavy v ČR postupně realizována jednotlivá opatření pro přechod na jednotnou střídavou napájecí soustavu.

Modernizace železniční infrastruktury na hlavní síti TEN-T bude i v dalších letech pokračovat podle výkonnostních parametrů technických specifikací pro interoperabilitu (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 Správa železnic zaměřuje na vybudování struktur a uvedení těchto koridorů do provozu v souladu s uvedeným nařízením. V rámci svých dalších mezinárodních aktivit předpokládá Správa železnic aktivní podporu nové struktury sítě TEN-T a zapojení do procesu celkové revize všech TSI v rámci nového přístupu EU.

Provozování železniční dopravní cesty

V souladu se zákonem o dráhách je Správa železnic povinna zajistit provozování dráhy ve veřejném zájmu. Provozováním železniční dopravní cesty se rozumí činnost, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava. Pravidla a postupy k zabezpečování těchto činností stanovují vnitřní předpisy Správy železnic.

Oblast systému bezpečnosti provozování dráhy

Správa železnic je držitelem platného Osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy a Osvědčení dopravce. Systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy zahrnuje vyhláškou Ministerstva dopravy č. 376/2006 Sb. určené zpracování výročních zpráv o bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy, a to včetně každoročního stanovení a vyhodnocení bezpečnostních cílů a vyhotovení evidenčních přehledů o nehodovosti. V systému bezpečnosti provozování dráhy a provozování drážní dopravy u Správy železnic nebyly v roce 2019 ze strany dozorového orgánu státní správy shledány žádné nedostatky, je aktuální a plně funkční. Bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy má trvale velmi vysokou úroveň, stanovené bezpečnostní cíle jsou plněny.

V roce 2019 byl realizován projekt Optimalizace činností na místě mimořádných událostí s cílem urychlit šetření mimořádných událostí na místě a současně urychlit obnovení provozu s využitím operačního

systému TereZa Hasičské záchranné služby Správy železnic.

Výluková činnost

V roce 2019 došlo k zásadní změně v plánování výluk na 4, 3 a 2 měsíce předem, s možností uplatnění dodatečných požadavků do Ročního výlukového plánu v časovém horizontu 6 a více měsíců. Došlo rovněž ke změně modelu projednávání Ročního výlukového plánu, nově za účasti rozhodujících dopravců a objednatelů výluk. V souvislosti s touto změnou byla zaznamenána velmi pozitivní zpětná vazba. Pro zvýšení efektivity plánování a koordinace výlukové činnosti došlo k aktivnímu zapojení zaměstnanců konstrukce jízdního řádu do přípravy opatření k dlouhodobým výlukám.

Zařízení služeb

Od 1. 5. 2019 došlo k aktivaci ověřovacího provozu. V rekordní době 3 měsíců byla vlastními zaměstnanci úseku náměstka generálního ředitele pro řízení provozu a zaměstnanci OŘ Hradec Králové připravena aplikace KAZAS, přes kterou dopravci provádějí objednávání Zařízení služeb.

Oblast vzdělávání

Došlo k dalšímu rozvoji cvičných sálů na CDP pro přípravu nových zaměstnanců, k periodickému školení zaměstnanců CDP a pohotovostních pracovišť výpravčích a ke školení zaměstnanců provozní kontroly a vedoucích zaměstnanců provozních obvodů.

Probíhala příprava převedení periodického školení provozních zaměstnanců z DVI pod Správu železnic od 1. 1. 2020.

Oblast řízení provozu

V roce 2019 došlo k ukončení první a druhé fáze projektu Identifikace úzkých hrdel, která je věcně i časově rozdělena na celkem tři dílčí etapy. První a druhá fáze byly zaměřeny na identifikaci úzkých hrdel v traťových úsecích nejdříve pro tratě zařazené v síti TEN-T a následně pro ostatní tratě. Poslední fáze projektu bude zaměřena na problematiku železničních uzlů s plánovaným ukončením v roce 2020. Projekt je zpracováván na základě nové metodiky pro zjišťování kapacity dráhy obsažené v nově vydané Směrnici SŽDC č. 124, účinné od června 2019. Dosud se jedná o největší prezentaci výsledků, které bude možné využít v rámci optimalizace a konsolidace železniční sítě.

V závěru roku 2019 byla představena nová podoba struktury Tabulek traťových poměrů, která je oproti předchozímu formátu uživatelsky výrazně příjemnější a taktéž pro dopravce provozně využitelná poskytnutím zdrojově čitelného formátu. Ověřovací provoz bude na vybraných tratích spuštěn v lednu 2020.

CDP Praha

V roce 2019 byly do dálkového ovládání z dispečerských sálů CDP Praha zapojeny traťové úseky Ejpovice (včetně) – Plzeň hl. n. (mimo), Praha–Smíchov (mimo) – Hostivice (mimo) a Praha Smíchov (mimo) – Rudná u Prahy – Beroun (včetně). Rovněž bylo převedeno dálkové řízení traťového úseku Plzeň hl. n. (mimo) – Cheb (mimo) z pracoviště v Plzni do dispečerského sálu budovy CDP Praha.

Současně probíhala intenzivní příprava dalších traťových úseků k zapojení do dálkového ovládní z pracoviště v budově CDP Praha v roce 2020. Konkrétně jde o stanici Plzeň hlavní nádraží, která je poslední chybějící částí dálkově ovládného traťového úseku Beroun (mimo) – Cheb (mimo), a traťový úsek Ústí nad Orlicí (mimo) – Lichkov (včetně).

V současné době je z budovy CDP Praha řízen provoz na 475 km železniční sítě.

CDP Přerov

V roce 2019 byla převedena do dálkového ovládní železniční stanice Bohumín, a to v rámci stavby Dálkové ovládní traťového úseku Ostrava-Svinov – Petrovice u Karviné.

Dále byla zahájena realizace dálkového ovládní trati Dětmárovice (mimo) – Mosty u Jablunkova st. hr. s termínem spuštění v roce 2020. Rovněž probíhaly práce na projektu stavby Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice se zapojením úseku do dálkového ovládní z CDP Přerov a na záměru projektu stavby Rozšíření budovy CDP Přerov.

V současné době je z budovy CDP Přerov řízen provoz na 520 km železniční sítě.

Náklady na zajištění řízení provozu

Zaměstnanci Správy železnic zajišťují operativní řízení železničního provozu, dispečerské řízení, obsluhu zabezpečovacího zařízení a informačních systémů pro cestující, tvorbu jízdního řádu a při-

dělování kapacity dopravní cesty dopravcům. Náklady na tuto činnost v roce 2019 byly kryty zejména neinvestiční dotací ze SFDI na zajištění provozování dráhy a z vlastních zdrojů Správy železnic. Celkové náklady bez odpisů vynaložené na provozování ŽDC zahrnují zejména výkony zaměstnanců řízení provozu zajišťované oblastními ředitelstvími a centrálními dispečerskými pracovišti. Včetně příslušného podílu centrálně vedených nákladů úseku náměstka generálního ředitele pro řízení provozu dosáhly v roce 2019 výše 6 484 mil. Kč.

Výkony dopravců na síti Správy železnic

Počet dopravců, kteří mají se Správou železnic uzavřenou Smlouvu o provozování drážní dopravy na dráze celostátní a regionální ve vlastnictví státu, vzrostl v roce 2019 na 107.

Trend růstu výkonů v **osobní dopravě** na síti Správy železnic pokračuje i v roce 2019. Ve srovnání s rokem 2018 vzrostl počet vlakových kilometrů (vlkm) o 1,5 % a hrubých tunových kilometrů (hrtkm) o 2,5 %. Rozhodující podíl na výkonech v osobní dopravě si nadále udržuje dopravce České dráhy, a. s.

Významný růst výkonů v osobní dopravě zaznamenal dopravce ARRIVA vlaky s. r. o. a ke zvýšení výkonů v osobní dopravě došlo i u dopravců GW Train Regio, a. s. a RegioJet, a. s.

V **nákladní dopravě** poklesly výkony v hrubých tunových kilometrech (hrtkm) na síti Správy železnic ve srovnání s rokem 2018 o 2,1 %. Rozhodující podíl na výkonech v nákladní dopravě si i nadále udržuje dopravce ČD Cargo, a. s.

Významný růst výkonů v nákladní dopravě zaznamenal dopravce CER Slovakia, a. s. a ke zvýšení výkonů v nákladní dopravě došlo u dopravců METRANS Rail, s. r. o. a IDS CARGO, a. s.

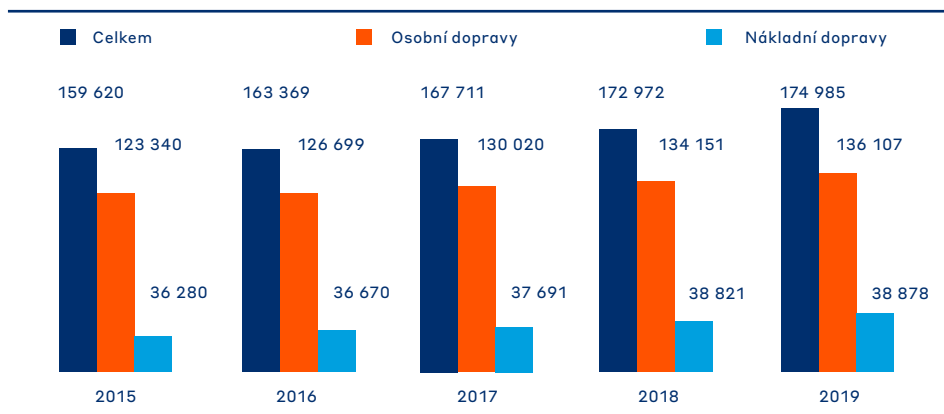
Tab. 7 – Vývoj počtu dopravců (údaje k 31. 12. příslušného roku)

Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Počet dopravců	68	75	79	84	98	94	96	99	103	107

Tab. 8 – Procentní podíl dopravců na výkonech osobní dopravy 2019

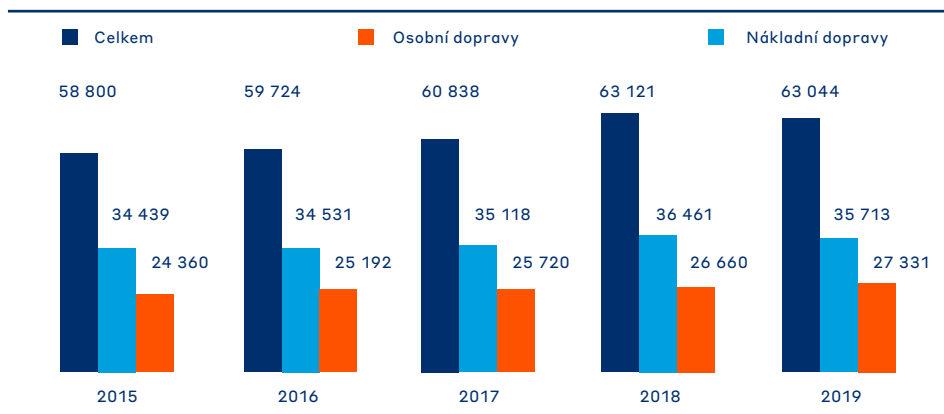
Dopravce/ukazatel, rok	% vlkm	% hrtkm
České dráhy, a. s.	90,77	88,26
RegioJet, a. s.	4,07	9,08
GW Train Regio, a. s.	1,88	0,58
Leo Express, s. r. o.	1,74	1,46
ARRIVA vlaky, s. r. o.	0,77	0,33
Die Länderbahn GmbH DLB Vogtlandbahn GmbH	0,36	0,13
Ostatní	0,41	0,16

Graf 4 – Výkony dopravců na síti provozované Správou železnic v letech 2015–2019 (v tis. vlkm)



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

Graf 5 – Výkony dopravců na síti provozované Správou železnic v letech 2015–2019 (v mil. hrtkm)



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

Tab. 9 – Procentní podíl dopravců na výkonech nákladní dopravy 2019

Dopravce/ukazatel	% vlkm	% hrtkm
ČD Cargo, a.s.	61,13	60,16
METRANS Rail s.r.o.	5,44	8,43
PKP CARGO INTERNATIONAL, a.s.	6,00	7,20
IDS CARGO, a.s.	3,84	3,88
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.	3,38	4,29
Rail Cargo Carrier – Czech Republic, s.r.o	2,36	3,40
CER Slovakia, a.s.	1,41	1,76
SD - Kolejová doprava, a.s.	1,23	1,72
PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA	1,08	1,15
Ostatní	14,13	8,02

Tab. 10 – Počet vlakových tras v jízdním řádu podle kategorie (bez ohledu na dopravce)

Ukazatel	2018	2019
Osobní vlak (Os)	8 597	8 723
Spěšný vlak (Sp)	462	541
Rychlík (R)	505	538
Vlaky vyšší kvality (EC, EN, Ex, IC, LE, SC, railjet, RegioJet, Arriva)	262	298
Nákladní expresy (Nex)	460	449
Průběžné nákladní vlaky (Pn)	835	826
Manipulační a vlečkové vlaky (Mn, Vleč)	1 221	1 292
Soupravové vlaky (Sv)	1 135	1 306
Lokomotivní vlaky (Lv)	668	646
Katalogové (nabídkové) trasy SŽDC	862	873

**Rekonstrukce
zabezpečovacího zařízení
a mostů ve stanici
Brno hl. n.**



Mezinárodní spolupráce

Správa železnic se v oblasti mezinárodní činnosti nadále zaměřovala na prosazování zájmů české železniční infrastruktury zejména prostřednictvím ovlivňování rozhodujících technických a technologických parametrů a s tím související relevantní legislativy. Česká železniční síť, v kontextu své geografické polohy, nemůže a nesmí být izolována, pokud má prospět železničnímu podnikání v ČR. Musí být i nadále začleňována do nejvýznamnějších páteřních evropských tras a společně s nimi nabízet spolehlivou alternativu přetíženým silnicím jak pro osobní, tak pro nákladní dopravu. Začleňování tratí ČR do evropské sítě a evropských koridorů zůstává stále nezbytnou podmínkou pro rozvoj železnice v naší zemi. Bez intenzivní celoevropské spolupráce na všech úrovních řízení by splnění tohoto úkolu nebylo možné.

I v roce 2019 pokračovala jednání se zahraničními partnery, ať již byla bilaterální, v rámci mezinárodních železničních organizací, nebo přímým zapojením Správy železnic do výborů Evropské komise pro železniční interoperabilitu a bezpečnost.

V rámci činnosti v normotvorných institucích (CEN/CENELEC) experti Správy železnic spolupracovali při přípravě nových novelizací stávajících evropských norem. Nadále probíhala spolupráce se sousedními manažery infrastruktur v oblasti smluvní úpravy, která přímo

reguluje řízení provozu a organizování drážní dopravy na pohraničních tratích. Koncem roku 2019 byla podepsána nová Smlouva o navázání infrastruktur mezi Správou železnic, DB Netz AG a Deutsche Bahn Regionetz Infrastruktur GmbH (RNI). V roce 2019 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.

Správa železnic se aktivně účastní programů a projektů EU, spolupracuje s partnerskými organizacemi, institucemi a orgány EU a mezinárodními organizacemi. Usiluje o vnímání železnice jako systému strategického významu, na kterém jsou závislá klíčová odvětví národního hospodářství ČR.

Jednotný evropský železniční prostor

Železnice má své nezastupitelné místo v dopravním odvětví. EU usiluje o zvýšení efektivity jejího fungování při respektování obecných priorit. Za tímto účelem a za účelem zvýšení výkonnosti železničního systému byl vymezen jednotný evropský železniční prostor, který má stanovené základní podmínky a pravidla pro fungování všech zainteresovaných subjektů včetně správců železniční infrastruktury. Správa železnic proto ve své činnosti vychází z povinnosti napl-

nit ustanovení Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU, která tyto podmínky a pravidla upravuje. V roce 2019 se Správa železnic soustředila na nastavení procesů s ohledem na očekávanou implementaci 4. železničního balíčku včetně podpory složek státní správy.

Správa železnic se aktivně podílí na činnosti železničních nákladních koridorů (Rail Freight Corridors – RFC), jejichž úlohou je usnadnit plánování, řízení a vlastní průběh jízdy nákladních vlaků na důležitých evropských tazích, stejně jako vytváření zásad technické harmonizace.

Důležitým tématem evropské dopravní politiky je stále otázka interoperability evropského železničního systému. V rámci jejího zajištění aktivně přistupujeme k harmonizaci parametrů infrastruktury a implementaci nových technologií, např. v oblasti nasazení vlakového zabezpečovacího systému ERTMS a telematických aplikací.

RFC – Železniční nákladní koridory

V souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu a navazující legislativou Správa železnic nadále intenzivně participuje v orgánech čtyř železničních nákladních koridorů. Jedná se o Baltsko-jadranský, Východní/východostředomořský (Orient), Severomořsko-baltský a Česko-slovenský koridor, jenž se v listopadu roku 2020 stane součástí Rýnsko-dunajského koridoru.

Po celý rok 2019 se Správa železnic aktivně podílela na přípravě transformace Česko-slovenského koridoru na Rýnsko-dunajský koridor.

PRIME – Platforma evropských manažerů infrastruktury

Správa železnic se jako plnoprávný člen této platformy aktivně zapojila do pracovní skupiny definování ukazatelů popisujících efektivitu výkonnosti jednotlivých manažerů infrastruktury. Pod patronací Evropské komise jsou aktivity tohoto uskupení rozděleny do několika oblastí, například digitalizace, financování, klíčové ukazatele výkonnosti a benchmarkingu, implementace práva EU do vnitrostátních předpisů, ochrana bezpečnosti a zpoplatňování infrastruktury. Řeší se ale i problematika lidských zdrojů se zaměřením na zvýšení atraktivnosti železnice pro mladé experty, genderovou politiku a další.

UIC – Mezinárodní železniční unie

Správa železnic i nadále prostřednictvím UIC usiluje o sjednocování technických pravidel pro železnici, což je hlavním posláním UIC od jejího vzniku. Naši experti spolupracovali na tzv. překlápění tradičních vyhlášek UIC do mezinárodních železničních řešení IRS (International Railway Solutions), dále aktivně působili v různých pracovních skupinách, ať již to byly permanentní aktivity, či ad hoc skupiny. Zapojili se také do jednotlivých konkrétních projektů, zejména v rámci fóra UIC Železniční systémy. Průběžně

se i v roce 2019 dařilo zapracovávat připomínky Správy železnic 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, vysokorychlostních systémů, zavádění systému řízení a zabezpečení železniční dopravy ERTMS a evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS. Správa železnic se aktivně podílela na činnosti pracovní skupiny FRMCS (budoucí radiokomunikační systém pro železniční dopravu) zabývající se definováním parametrů technických, provozních a uživatelských systémových podmínek. Participovala také na projektech v rámci platformy UIC Životní prostředí, zejména v oblasti redukce hlukové zátěže a hubení plevelů. Otázky zajištění bezpečnosti provozu a migračních vln byly tématy řady jednání platformy UIC Bezpečnost. Do popředí se stále více dostávaly otázky kybernetické bezpečnosti. V roce 2019 Správa železnic zorganizovala společně s UIC 15. celosvětový bezpečnostní kongres v Praze a zavázala se, že bude nadále v čele skupiny UIC Nové technologie.

CER – Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností

Správa železnic v rámci této organizace spoluvytváří poziční dokumenty CER k legislativním návrhům EU ovlivňujícím železniční dopravu ve všech oblastech. Odborníci naší organizace spolupracovali

s CER v rámci pracovních skupin zabývajících se infrastrukturou, evropskými koridory, bezpečností, personálními záležitostmi, ERTMS a dalšími oblastmi. Správa železnic uspořádala v roce 2019 v Praze celoevropské jednání personálních ředitelů.

RNE – Sdružení evropských manažerů infrastruktury

Správa železnic se aktivně účastnila práce mezinárodní organizace RNE, která je významnou asociací evropských manažerů infrastruktury a přidělců kapacity, od roku 2016 jsou jejími přidruženými členy i všechny koridory RFC. Organizace se i v roce 2019 zaměřila na další poskytování podpory dopravcům při jejich mezistátních aktivitách a při zvyšování efektivity procesů jednotlivých manažerů infrastruktury i RFC zejména tím, že dále spolupracovala při harmonizaci podmínek pro mezistátní železniční dopravu, provozovala a rozvíjela mezinárodní informační systémy, koordinovala konstrukci 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 2019 se zástupci Správy železnic nadále podíleli na projektech a aktivitách páté komise OSŽD Infrastruktura

a kolejová vozidla, zejména v pracovních skupinách železničního svršku (catalog defektů kolejnic), spodku a v oblasti diagnostiky tratí.

RISC – Výbor pro železniční interoperabilitu a bezpečnost

Ředitel odboru strategie Správy železnic se i v roce 2019 účastnil společně se zástupcem MD jednání tohoto výboru. Díky členství má Správa železnic přístup do komunikační platformy, kde Evropská agentura pro železnice (ERA) zveřejňuje veškeré legislativní návrhy související s aplikací 4. železničního balíčku. V roce 2019 se jednalo především o návrhy TSI. Formou připomínek se naši experti snaží vyjednat nejvhodnější možné podmínky pro ČR.

ETSI – Institut pro standardy v oblasti telekomunikací

Správa železnic je členem neziskové organizace ETSI, která se zabývá telekomunikačními standardy v Evropě s celosvětovým dopadem. Díky členství má Správa železnic neomezený přístup k veškerým publikovaným standardům a specifikacím v této oblasti. Její odborníci se v roce 2019 aktivně účastnili jednání pracovní skupiny železniční technologie (Railway Telecommunications).

Hospodaření organizace

Hospodaření Správy železnic

Finanční ukazatel EBITDA dosáhl kladné výše 2 106 mil. Kč. EBITDA představuje rozdíl mezi výnosy a náklady Správy železnic, do kterých není započteno zdanění, úroky a odpisy. EBITDA je zároveň očištěna o nefinanční operace zúčtování rezerv v provozní oblasti v souvislosti s odvodovou povinností k SFÚ.

Tržby za použití ŽDC jsou úhradou za využívání ŽDC dopravci. Jedná se o významnou výnosovou položku představující příjem finančních prostředků na pokrytí nákladů spojených se zajištěním řízení provozu.

Tržby za přidělenou kapacitu ŽDC jsou tržbou na základě zákona o dráhách, který stanovuje, že přidělcem kapacity je Správa železnic. 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 na pokrytí nákladů na zajištění provozuschopnosti. SFDI poskytuje na základě smlouvy neinvestiční prostředky k financování oprav a údržby celostátních a regionálních drah v majetku státu, se kterými hospodaří Správa železnic.

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

Tab. 11 – Výsledek hospodaření Správy železnic za rok 2019

Ukazatel	Skutečnost 2019 v mil. Kč
Tržby za použití ŽDC	3 679
Tržby za přidělenou kapacitu ŽDC	114
Dotace ze SFDI na opravy a údržbu celostátních a regionálních drah	19 415
Dotace ze SFDI na provozování dráhy	4 253
Ostatní dotace	40
Nákup a prodej elektrické energie a distribučních služeb	238
Materiál, vlastní spotřeba energie a služby	-15 762
Osobní náklady	-11 387
Účetní odpisy	-4 099
Ostatní provozní výnosy a náklady	2 787
Provozní výsledek hospodaření	-722
Výnosové a nákladové úroky	-23
Kurzové rozdíly	5
Ostatní finanční výnosy a náklady	6
Finanční výsledek hospodaření	-12
Výsledek hospodaření před zdaněním	-734
Odložená daň	-345
Výsledek hospodaření za účetní období po zdanění	-1 079
EBITDA	2 106

Ostatní dotace tvoří zejména provozně účelová dotace ze SFDI na studie a dotace ze SFDI pro stavební správy na drobné neinvestiční výdaje.

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 Správy železnic 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 položku představují **provozní náklady na spotřebu**, tj. spotřebu materiálu, vlastní spotřebu energie a služby. Oblast služeb zahrnuje zejména náklady, které souvisejí se zajištěním provozuschopnosti a jsou vynakládány na externí opravy a udržování.

Osobní náklady zaměstnanců Správy železnic 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 jsou zahrnuty ostatní výnosové a nákladové položky, např. odvodová povinnost vůči Specializovanému finančnímu úřadu, úhrada náhradní autobusové dopravy dopravcům z důvodu plánovaného omezení provozování dráhy podle Prohlášení o dráze nebo tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu snížené o zůstatkovou cenu. Zahrnují i 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 ostatní 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 Správu železnic Ministerstvo financí ČR.

Kurzové rozdíly vyplývají především z přepočtu závazků, úvěrů a úroků v cizí měně aktuálním kurzem k 31. 12. 2019. Úvěry převzaté po bývalé státní organizaci ČD, s. o., jsou nyní denominovány pouze v eurech.

Součástí výsledku hospodaření roku 2019 je odložená daň ve výši 345 mil. Kč. Tituly, z nichž je odložená daň tvořena, jsou uvedeny v příloze účetní závěrky.

Předpokládaná hospodářská situace

Vizí Správy železnic je dosahovat v úzké spolupráci s příslušnými orgány státní správy vyrovnaného hospodaření v příjmech a výdajích v jednotlivých segmentech své činnosti, a to se snahou nezvyšovat nároky ze strany Správy železnic na státní rozpočet.

Zdroje Správy železnic 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 ŽDC a cenová politika za použití ŽDC. Cílem Správy železnic je dosažení stabilizace peněžních příjmů a výdajů tak, aby saldo peněžních toků bylo vyrovnané.

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

Interní audit a řízení rizik

Interní audit

Útvar interního auditu je funkčně nezávislý a oddělený od řídicích a výkonných struktur organizace. Zabývá se objektivně ujišťovací a poradenskou činností zaměřenou na přidávání hodnoty, zdokonalování procesů uvnitř organizace, zlepšování účinnosti systému řízení rizik, řídicích a kontrolních procesů a řízení a správy organizace. Jeho nezávislost a objektivitu činností v rámci organizace stvrdil Výbor pro audit ve zprávě pro Radu pro veřejný dohled za období od 8. 6. 2018 do 3. 5. 2019.

Správní radou schválený roční plán auditní činnosti na rok 2019 byl vypracován s ohledem na stanovené cíle a potřeby organizace, hodnocení rizikových oblastí vrcholovým managementem organizace a výsledky interních a externích kontrol a auditů. Na základě ročního plánu auditní činnosti realizoval útvar interního auditu celkem 9 řádných a 10 následných interních auditů napříč organizací s určením oblastí podle úrovně zbytkových rizik:

- Zajištění souladu vnitřních předpisů s platnými legislativními a regulatorními požadavky a uznávanými standardy.
- Zabezpečení přiměřenosti a účinnosti řídicího a kontrolního systému (nastavení kontrolního prostředí, správnost a účinnost kontrolních postupů, identifikace a řízení rizik, reporting informací, monitoring účinnosti kontrolního systému).

- Zajištění bezpečnosti provozování železniční dopravní cesty.
- Nastavení strategie a využití nemovitého majetku.
- Elektronizace veřejných zakázek.
- Fungování procesu nábory, personálního rozvoje zaměstnanců a odborných profesí.
- Zajištění úplnosti, správnosti a transparentnosti vedených evidencí v informačních systémech.
- Dodržování principu hospodárnosti, efektivnosti a účinnosti auditovaných činností.

Výsledky provedených interních auditů byly projednány s vedoucími zaměstnanci auditovaných útvarů. Na základě zjištění řádných auditů bylo stanoveno 47 doporučení, ke kterým byla vrcholovým managementem auditovaných útvarů přijata konkrétní adresná a termínovaná opatření. Jejich účinnost bude ověřena následnými interními audity v roce 2020. V rámci provedených následných auditů v roce 2019 bylo ověřeno 53 přijatých nápravných opatření ke zjištěním z vykonaných auditů v roce 2018. Přijatá nápravná opatření byla průběžně plněna a přinesla odpovídající výsledky. Přidaná hodnota činnosti útvaru interního auditu byla zřejmá v oblastech úprav vnitřních řídicích nebo metodických předpisů, identifikace rizikových míst auditovaných operací, detekce chyb či potvrzení o správném nastavení a dostatečné funkčnosti vybraných auditovaných procesů.

Při výkonu činnosti interního auditu nebyla identifikována žádná závažná zjištění podle ustanovení § 22 odst. 6 zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Současně nebylo detekováno žádné korupční nebo podvodné jednání.

V průběhu roku 2019 útvar interního auditu zabezpečoval též konzultační (poradenskou) činnost zejména v oblasti řízení rizik, kybernetické bezpečnosti, řídicí kontroly, veřejných zakázek, účetních postupů, personálního zajištění nebo úprav směrnic 41 (Oběh účetních dokladů), 44 (Pravidla pro publicitu spolufinancovaných projektů Evropské unie v rámci Operačního programu Doprava – Fond soudržnosti), 113 (Kontrolní činnost) a 87 (Evidence a vymáhání pohledávek).

Ředitel odboru interního auditu organizoval vzdělávání interních auditorů a koordinoval jejich účast na odborných konferencích. Vybraní zaměstnanci útvaru interního auditu se aktivně zúčastnili mezinárodního setkání interních auditorů železničních organizací z České a Slovenské republiky.

V souladu s programem pro zabezpečení a zvyšování kvality interního auditu proběhlo interní hodnocení kvality interního auditu ve formě průběžného hodnocení v rámci provedených auditních zakázek formou sebehodnocení, hodnocení vedoucích zaměstnanců auditovaných útvarů a periodického (roč-

ního) hodnocení, do kterého byli zapojeni generální ředitel a vedoucí zaměstnanci odboru interního auditu.

Útvar interního auditu se též zabýval pravidelnou činností související s evidencí a vyhodnocením závěrů z kontrol a auditů provedených externími kontrolními a auditními subjekty, aktualizací a pravidelným vyhodnocením úkolů stanovených Interním protikorupčním programem organizace a Akčním plánem boje s korupcí na rok 2019.

Řízení rizik

Strategickým cílem Správy železnic v oblasti řízení rizik je nastavit identifikovaná rizika na akceptovatelnou úroveň. To znamená včasné řešit vzniklé problémy a omezit dopady rizik na plnění záměrů a cílů organizace, výsledek jejího hospodaření, majetek a v neposlední řadě na zdraví a životy lidí.

Řízení rizik ve Správě železnic představuje soustavnou systematickou a metodickou činnost v rámci zavedeného vnitřního kontrolního systému, která je organizovaná na různých úrovních vedení organizace a ve specifických oblastech. Z důvodu co největší minimalizace vzniku rizik a jejich efektivního řízení byl v roce 2018 zaveden centralizovaný způsob řízení rizik, jehož koordinaci zastřešuje oddělení rizik na odboru interního auditu. Hlavním úkolem tohoto systému je včasná identifikace rizika na úrovni vlastníků rizik, provedení analýzy, vyhodnocení, stanovení

účinných nápravných opatření a poskytování důležitých a včasných informací o rizicích vedení organizace.

V rámci implementace celého systému centralizovaného řízení rizik bylo hlavním úkolem v roce 2019 provedení komplexní identifikace rizik v organizaci, zpracování katalogu rizik a stanovení nejvýznamnějších rizik s možným dopadem na plnění strategických cílů. V průběhu roku proběhla jednání oddělení rizik s odbornými zaměstnanci napříč celou organizací, kteří následně identifikovali a analyzovali rizika na svých úsecích. Zpracovaná data byla předložena Výboru pro řízení rizik k projednání. Etapa analýzy a vyhodnocení byla završena koncem roku 2019, kdy Výbor pro řízení rizik schválil katalog rizik a generální ředitel stanovil seznam významných rizik, která budou centralizovaně řízena.

V další fázi implementace v roce 2020 dojde ke spuštění informačního systému pro centralizované řízení rizik. Do systému budou vložena všechna data získaná z provedené analýzy, na základě kterých budou rizika operativně spravována a řízena.

V průběhu roku 2019 byla řízena rizika v následujících specifických oblastech:

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 a prováděním výcviku a zkoušek stanovených pro jejich budoucí pracovní zařazení. U vybraných profesí jsou v pravidelných cyklech prováděna školení a vykonávány periodické zkoušky včetně ověřování fyzické a psychické zdravotní způsobilosti. Řízení rizik také zahrnuje tvorbu a neustálou údržbu systému vnitřních předpisů, které definují požadavky na jednotlivé součásti ŽDC a správné postupy při provádění činností na ŽDC. Dále se provádějí pravidelné prohlídky a měření, kterými se zjišťuje technický stav železniční infrastruktury. V případě mimořádných událostí jsou zjišťovány jejich příčiny a okolnosti. Dále je stanovena odpovědnost za jejich vznik. Jsou navrhována a přijímána nápravná opatření k předcházení mimořádným událostem, a to 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 Správa železnic vystavena riziku likvidity, dále úrokovému, měnovému a kreditnímu riziku. Vzhledem k tomu, že činnost organizace v oblasti modernizace, zajištění provozuschopnosti a provozování ŽDC je financována zejména z dotací, je likvidita

v těchto oblastech řízena v návaznosti na příslušné dotační tituly pro předemné fiskální období s důrazem na dodržování podmínek pro jejich čerpání a minimalizaci případných sankcí. V ostatních oblastech, financovaných především z tržeb, bylo v roce 2019 klíčovým nástrojem řízení likvidity průběžné sledování a regulace aktuálního vývoje cash flow. Dluhové portfolio Správy železnic bylo v roce 2019 tvořeno jedním úvěrem od EIB. Ten je splatný 15. 12. 2020 a je garantovaný státem, čímž jsou eliminována i možná rizika. Kreditní riziko, vyplývající z neschopnosti dlužníků hradit své závazky vůči Správě železnic, 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 a kybernetické bezpečnosti

Mezi významná rizika v oblasti informačních technologií patří zneužití, poškození či ztráta dat a možné narušení funkčnosti důležitých informačních systémů. Tato rizika jsou eliminována mnoha různými opatřeními. Zejména se využívá řízená správa aplikací, serverů a sítí. Veškerá důležitá centrálně ukládaná data jsou pravidelně zálohována, je zajištěna aktualizovaná antivirová ochrana a probíhá průběžné testování jednotlivých stanic. Provádějí se pravidelně

delné aktualizace operačních systémů a dochází k postupnému omezování nadbytečných přístupových oprávnění jednotlivých uživatelů.

V rámci aplikace zákona č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti, a naplnění podmínek ochrany informačních a komunikačních systémů kritické informační infrastruktury se v průběhu roku 2019 prováděly aktivity podle Plánu zvládnání rizik, ve kterém byly zohledněny požadavky nové Vyhlášky o kybernetické bezpečnosti. Zároveň byly analyzovány nově identifikované bezpečnostní hrozby. Bylo zahájeno pravidelné testování za účelem ověření aktuálního stavu účinností bezpečnostních opatření v organizaci.

Rizika v oblasti lidských zdrojů

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

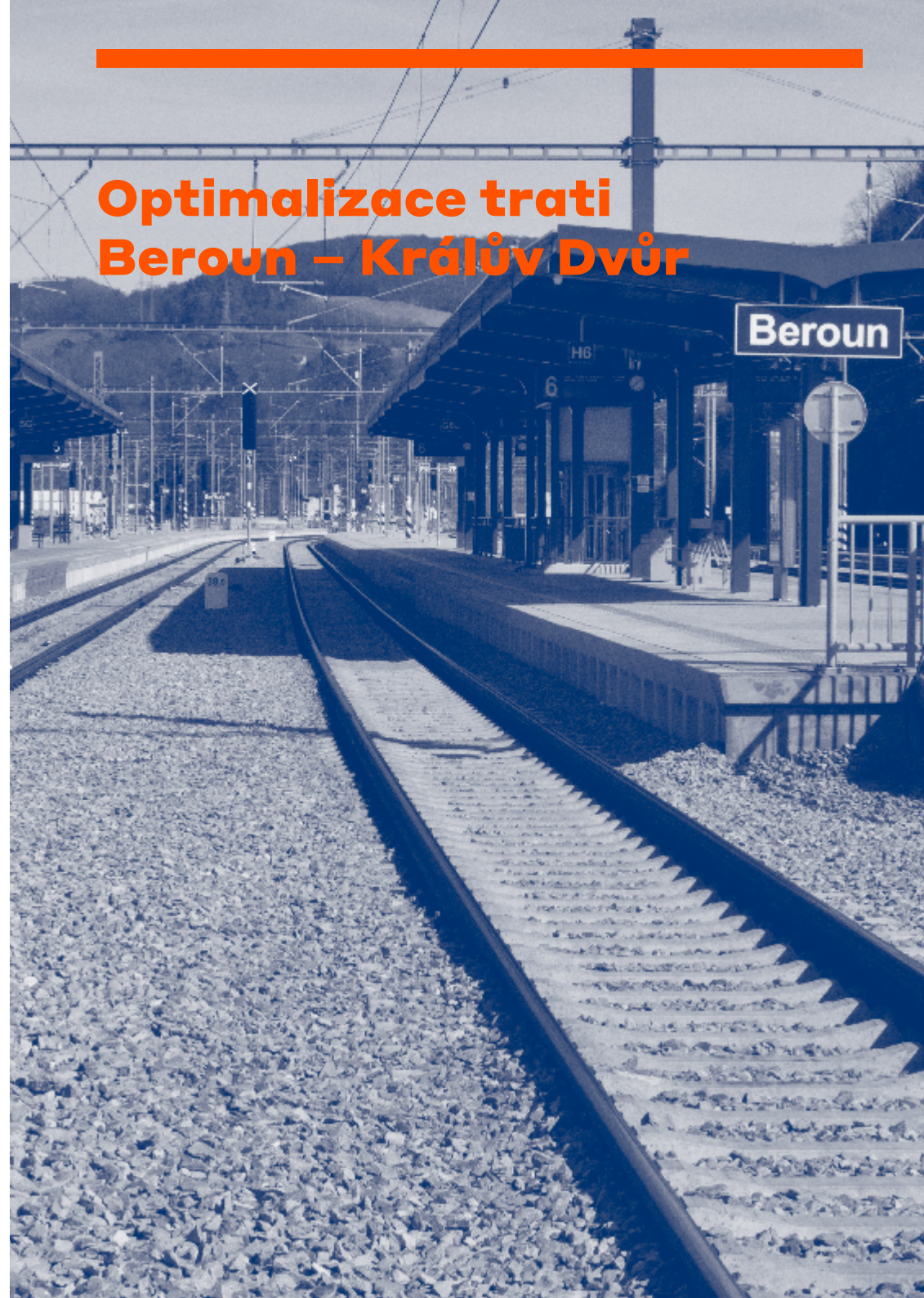
Dodržování externí a interní legislativy jakož i Podniková kolektivní smlouva zajišťují podmínky pro sociální smír a nízkou míru fluktuace, k čemuž napomáhá

i garance financování provozování dráhy a její provozuschopnosti ze strany MD.

Korupční rizika

V minulých letech v zájmu minimalizace korupčních rizik, prevence a zajištění reakce na vzniklá podezření na korupci byl v organizaci zaveden protikorupční program se systémem pravidelného každoročního vyhodnocování účinnosti, jehož součástí jsou etický kodex zaměstnance, katalog korupčních rizik a e-learningový kurz k interním protikorupčním opatřením. V roce 2019 byla provedena pravidelná aktualizace katalogu korupčních rizik.

Optimalizace trati Beroun – Králův Dvůr



Lidské zdroje

Zaměstnanci

K 1. 1. 2019 zaměstnávala Správa železnic 17 146 zaměstnanců pracujících ve 172 profesích a v 18 organizačních složkách působících v jednotlivých regionech ČR.

Po 16 letech své existence, kdy Správa železnic zahájila 1. 1. 2003 svoji činnost s pouhými 61 zaměstnanci, se stala jedním z největších zaměstnavatelů v ČR a vůbec největším v železniční dopravě.

S účinností od 1. 1. 2019 došlo k významné změně organizační struktury Správy železnic, spočívající v centralizaci účetních operací do organizační jednotky Centrum sdílených služeb, zrušení úseku správy majetku, sloučení činností správ budov oblastních ředitelství do odborných správ pozemních staveb v rámci úseku provozu infrastruktury a sloučení obchodních činností oblastních ředitelství do odborných správ obchodních činností spadajících do úseku ekonomiky. Dále došlo k 1. 1. 2019 ke změně organizační struktury úseku řízení provozu, která se projevila snížením počtu provozních obvodů oblastních ředitelství. Nadále také pokračoval proces racionalizace a optimalizace související s předáváním investičních staveb do provozu, v jehož důsledku se snížil celkový počet zaměstnanců řízení provozu o 147 (tj. o 1,9 %). Evidenční počet zaměstnanců se meziročně snížil o 98 z 17 234 k 31. 12. 2018 na 17 136 k 31. 12. 2019 (viz Graf 6). V průběhu roku 2019 bylo vyplaceno odstupné 177 zaměstnancům.

Ve 2. polovině roku 2019 byla provedena prostřednictvím poradenské společnosti analýza způsobu nastavení procesů ve stávající organizační struktuře Správy železnic. Na základě závěrů této analýzy schválila Správní rada Správy železnic na svém listopadovém zasedání postupné změny organizační struktury organizace v roce 2020 k 1. 1. a k 1. 4. (včetně možného převzetí činností správy telekomunikační infrastruktury), které zajistí optimální a efektivní nastavení jednotlivých procesů v organizaci.

Průměrný přepočtený počet zaměstnanců na plně zaměstnané v roce 2019 činil 17 106,44 (meziroční pokles o 200,22 zaměstnance, tj. o 1,16 %).

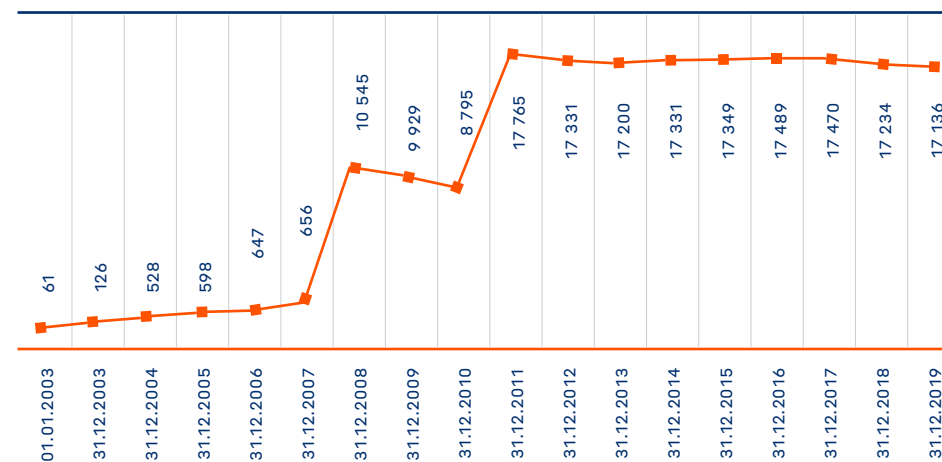
Věková struktura zaměstnanců se meziročně výrazně nezměnila (viz Graf 8), k 31. 12. 2019 činil průměrný věk zaměst-

nance Správy železnic 48,26 roku (meziroční nárůst o 0,3 %).

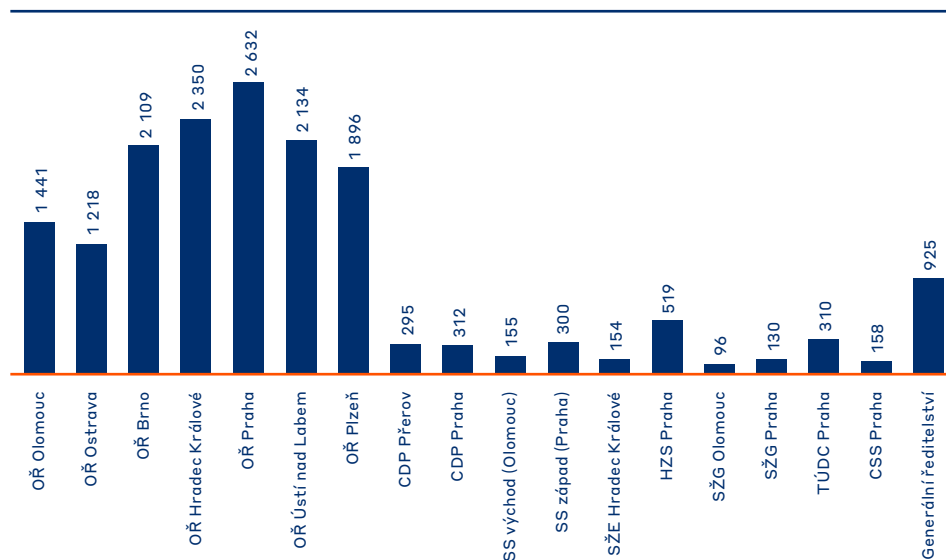
Železniční doprava se řadí mezi tzv. mužsko-dominantní sektory. To potvrzuje nadále převažující podíl mužů (viz Graf 9), který k 31. 12. 2019 činil 72 % (meziročně však podíl mužů poklesl o 1 %).

V roce 2019 se kvalifikační struktura zaměstnanců Správy železnic oproti roku 2018 výrazně nezměnila (viz Graf 10). Ve struktuře podle nejvyššího dosaženého vzdělání činí podíl zaměstnanců s neúplným, základním a středním vzděláním bez maturity celkem 30 % (meziroční pokles podílu o 1 %), podíl zaměstnanců se středním vzděláním s maturitou 55 % a podíl zaměstnanců s vyšším odborným vzděláním a s bakalářským, vysokoškolským či doktorským vzděláním celkem 15 % (meziroční zvýšení podílu o 1 %).

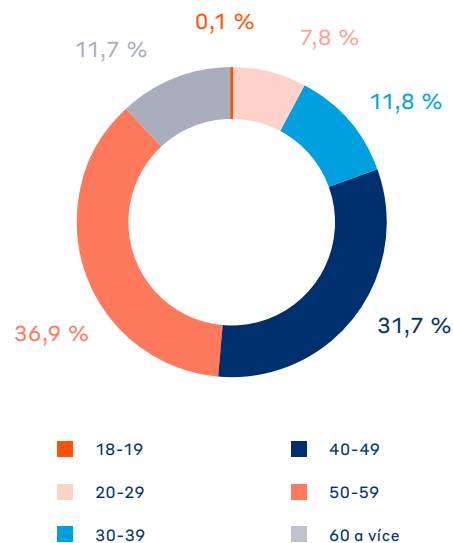
Graf 6 – Vývoj evidenčního počtu zaměstnanců Správy železnic v letech 2003–2019



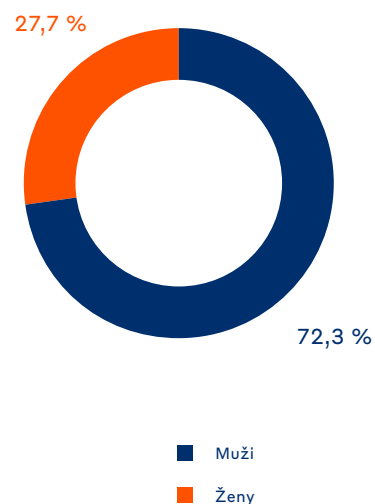
Graf 7 – Evidenční počet zaměstnanců podle organizačních složek k 31. 12. 2019



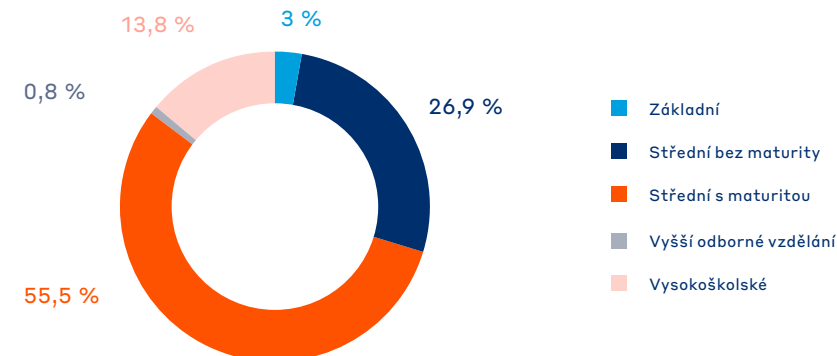
Graf 8 – Věková struktura zaměstnanců k 31. 12. 2019



Graf 9 – Genderová struktura zaměstnanců k 31. 12. 2019



Graf 10 – Struktura zaměstnanců podle nejvyššího dosaženého vzdělání k 31. 12. 2019



Odměňování a zaměstnanecké výhody

Principy odměňování a rozsah poskytování zaměstnaneckých výhod byly dohodnuty v platné Podnikové kolektivní smlouvě SŽDC na období od 1. 2. 2018 do 31. 12. 2019 a jejich přílohách (přílohy č. 2 až 5 byly dohodnuty formou její 2. změny s účinností od 1. 1. 2019 do 31. 12. 2019).

Nadále byl uplatňován jednotný mzdový systém, došlo k posílení tarifní i motivační složky mzdy a nově byly upraveny také některé druhy příplatků a odměn. Správa železnic všechny své závazky vůči zaměstnancům v oblasti odměňování a poskytování zaměstnaneckých výhod v roce 2019 splnila. Okruh poskytovaných zaměstnaneckých výhod, sloužících k posílení stabilizace a motivace zaměstnanců, zůstal v roce 2019 zachován a v jeho závěru byl ještě

prostřednictvím 3. změny podnikové kolektivní smlouvy rozšířen o příspěvek na dopravu. Kromě výhod v oblasti pracovní doby a dovolené zaměstnavatel například nadále zaměstnancům přispíval na penzijní spoření a životní pojištění. Celkem 2 298 zaměstnanců ve vybraných náročných profesích absolvovalo kondiční pobyt v jednom z 6 sjednaných lázeňských zařízení (Priessnitzovy lázně Jeseník, Zimní lázně Poděbrady, Lázně Darkov, Trenčianske Teplice, Lázně Číž a Rajecké 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, a to včetně účasti na mezinárodních akcích železničářských organizací či na regionálních nebo

republikových kvalifikacích. Zaměstnancům byly poskytovány peněžní dary při příležitosti životního a pracovního výročí a při prvním skončení pracovního poměru po nabytí nároku na starobní nebo invalidní důchod. V závažných případech zaměstnavatel poskytl zaměstnancům sociální výpomoc nebo bezúročnou sociální půjčku. Zaměstnanci a jejich rodinní příslušníci mohli také využít rekreaci s příspěvkem zaměstnavatele.

V souladu se sjednanou Podnikovou kolektivní smlouvou SŽDC z důvodu doplnění počtu zaměstnanců v dlouhodobě nedostatkových profesích (elektromontér pevných trakčních a silnoproudých zařízení, návestní technik, výpravčí a zaměstnanec s licencií strojvedoucího) pokračovalo poskytování náborového příspěvku zaměstnancům přijímaným na tyto pozice (celkem byl v roce 2019 vyplacen náborový příspěvek 230 novým zaměstnancům).

Spolupráce s odborovými organizacemi

Prioritou sociální politiky Správy železnic je zachování sociálního smíru. Zaměstnavatel věnuje velkou pozornost spolupráci s odborovými organizacemi. Při správě železnic jich působilo k 31. 12. 2019 devět, a to jak multiprofesních, tak zastupujících pouze profesní skupiny zaměstnanců. V průběhu roku 2019 se konala pravidelná setkání zaměstnavatele se zástupci odborových organizací, v rámci kterých byly se sociálními partnery projednávány infor-

mace v souladu s platným zákoníkem práce a Podnikovou kolektivní smlouvou SŽDC. Od 28. 8. 2019 probíhalo kolektivní vyjednávání o změně č. 3 Podnikové kolektivní smlouvy SŽDC na období od 1. 2. 2018 do 31. 12. 2019 a současně i o nové podnikové kolektivní smlouvě po 31. 12. 2019. Dne 6. 12. 2019 došlo k uzavření 3. změny stávající podnikové kolektivní smlouvy s účinností do 31. 12. 2019, kterou bylo zavedeno poskytování nového benefitu zaměstnavatele – příspěvku na dopravu. Téhož dne došlo také k uzavření nové Podnikové kolektivní smlouvy SŽDC na rok 2020 s těmito přílohami: č. 1 – Pracovní doba, pracovní pohotovost, dovolená, překážky v práci, č. 2 – Pravidla pro odměňování zaměstnanců SŽDC, č. 3 – Stravování a náhrady výdajů, č. 4 – Kondiční pobyty zaměstnanců SŽDC, č. 5 – Pravidla pro poskytování náborového příspěvku.

Vzdělávání

Oblast vzdělávání se vyvíjí v souladu se schválenými záměry Koncepce řízení lidských zdrojů Správy železnic a v souladu se Vzdělávacím plánem Správy železnic. V průběhu roku 2019 probíhaly přípravy nového systému vzdělávání, a to včetně vzniku nového informačního systému pro vzdělávání a přechodu zajištění pravidelného školení od externího dodavatele ke školení vlastními odbornými zaměstnanci.

Pracovnělékařské služby

Pracovnělékařské služby pro zaměstnance Správy železnic 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 Správy železnic navštěvovali lékaře pracovnělékařských služeb na celém území ČR, kde pro Správu železnic prostřednictvím smluvního poskytovatele zajišťovalo tyto služby přibližně 100 lékařů.

BOZP

V oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci se činnost zaměřila především na odstranění závad zjištěných při prověrkách BOZP nebo běžnou kontrolní činností. Dále došlo v podmínkách státní organizace ke změně v odškodňování veškerých pracovních úrazů zaměstnanců – nově je centrálně zajišťuje odbor personální Generálního ředitelství Správy železnic.

Celkově došlo v roce 2019 k 470 pracovním úrazům. V tomto roce se nestal žádný smrtelný pracovní úraz zaměstnance. Celkem 3 pracovní úrazy byly s hospitalizací delší než pět dnů, 153 pracovních úrazů bylo zařazeno do kategorie ostatní s pracovní neschopností delší než tři kalendářní dny, 2 pracovní úrazy byly v kategorii ostatní s pracovní neschopností do tří kalendářních dnů a 312 pracovních úrazů bylo v kategorii ostatní bez pracovní neschopnosti.

Společenská odpovědnost

Správa železnic plní významnou roli manažera drážní infrastruktury v České republice. Navíc patří mezi největší zaměstnavatele v zemi. Proto věnuje velkou pozornost společenské odpovědnosti, a to jak ve vztahu k vlastním zaměstnancům, tak i k veřejnosti. Své aktivity rozvíjí v sociální, ekonomické a ekologické oblasti. V rámci interních programů vytváří podmínky pro osobní a profesní rozvoj svých zaměstnanců. Kromě toho spolupracuje s partnerskými subjekty působícími v resortu dopravy a také s oborovými středními a vysokými školami.

Hlavním cílem implementace principů Společenské odpovědnosti firem (CSR) do každodenních aktivit naší organizace je zvyšování image Správy železnic, lepší motivace stávajících zaměstnanců a větší pravděpodobnost získání nových, kvalitních pracovníků.

Student program

Správa železnic jako významná státní organizace se v rámci své společenské odpovědnosti rozhodla zaměřit prostřednictvím Student programu na mladé lidi od 14 do 24 let, tedy studenty učilišť, středních a vysokých škol.

Na železnici víme, že pro její fungování a bezpečnost je kromě infrastruktury potřeba mít také špičkové odborníky. Ty se daří získávat díky dlouholeté spolupráci se středními a vysokými školami zaměřenými na technické obory napříč celou Českou republikou. Spolupracu-

jeme s 35 středními školami a 11 fakultami vysokých škol. Jejich studenti se pravidelně účastní odborných praxí, stáží a dalších akcí, jako je interaktivní konference pro studenty, Student Cup nebo projekt Staň se na jeden den... Zaměstnanci Správy železnic se naopak podílejí na přípravě a realizaci odborných přednášek, workshopů a dalších akcí, které školy pořádají. Kromě toho každý rok vypisujeme témata bakalářských a diplomových prací, nabízíme studentům vysokých škol odborné konzultace a pomoc při jejich zpracování. Spolupráce se školami obecně pomáhá ke zkvalitnění výuky, popularizaci techniky a podpoře studentů.

Dalším z realizovaných projektů Student programu je Bezpečná železnice SŽDC. Naším posláním je formou preventivní omezení projevů nezodpovědného chování, upozornit na negativní dopady a rizika v blízkosti železničních tratí, na železničních přejezdech a na nádražích. Dopad této komunikace je samozřejmě na celou populaci, protože nezodpovědné chování se netýká pouze mladých lidí. Jezdíme pravidelně s preventivním vlakem, připravujeme preventivně-bezpečnostní kampaně.

Při komunikaci se studenty je důležité i celkové pozitivní vnímání Správy železnic. Kromě osobních setkání na školních i mimoškolních akcích slouží k aktivní komunikaci se studenty i specializovaný webový portál. Studenti jsou budoucími potenciálními zákazníky železnice

a osobami, které budou rozhodovat o budoucnosti dopravy. Pokud nezískají pozitivní vztah k železniční dopravě, jen těžko se to změní ve vyšším věku. V době, kdy jsou všichni vystaveni silné propagaci individuálního motorismu, je toto nebezpečí významné. Důraz je kladen na ekologii železniční dopravy, její rychlost, flexibilitu, ekonomičnost a pohodlí.

Tým SŽDC

Správa železnic je ještě poměrně mladá společnost, vznikla teprve v roce 2003. Rozsahem svých činností a počtem zaměstnanců však patří k nejrychleji rostoucím subjektům v České republice. Rychlý růst s sebou přináší nutnost posílit vzájemnou komunikaci mezi jednotlivými složkami a jejich zaměstnanci. Prvotním úkolem Týmu SŽDC je tedy posílit vzájemnou komunikaci a spolupráci uvnitř organizace. Budujeme pravidla odpovědné komunikace a současně zvyšujeme spolupráci a propojenost mezi vedením a zaměstnanci. Rádi bychom přispěli k posílení hrdosti, věrnosti, loajality a sebevědomí zaměstnanců, chceme je motivovat a zvyšovat jejich odborné vědomosti a znalosti.

Ocenění vybraných zaměstnanců

Každý je rád, když je jeho pracovní úsilí oceněno, zejména když se tak děje veřejně, přímo od vedení organizace. Jedním z efektivních způsobů je celofiremní volba zaměstnance roku. Vyhlašujeme tyto kategorie: Zaměstnanec roku, Nováček roku a Síň slávy SŽDC, do které zařazujeme zasloužilé kolegy.

Železničář roku

Generální ředitel Správy železnic každoročně oceňuje zaměstnance naší organizace, kteří se v průběhu roku svou činností při výkonu služby podíleli na záchraně lidského života a zdraví, případně na odvrácení vzniku velkých škod na majetku či mimořádných událostí. Řada lidí je dnes lhostejná ke svému okolí, je proto potřeba vyzdvihnout ty, kteří umějí pomoci.

Roadshow v krajích

Cílem tohoto projektu je proaktivní komunikace vedení organizace se zaměstnanci v krajích, možnost osobní komunikace, seznámení se s vizemi a cíli organizace. Akce se uskutečnily koncem roku v několika regionech a byly spojeny s vánočním slavnostním setkáním.

Spolupráce se zdravotně postiženými

Správa železnic systematicky zpřístupňuje cestování po železnici i osobám se zdravotním postižením. Na hlavních tratích zařazených do transevropské železniční sítě jsou bezbariérově přístupná nástupiště už ve více než polovině stanic a zastávek. Pokračují také úpravy nádraží pro nevidomé a slabozraké.

Ke sladění požadavků na bezbariérovost nádraží a na jejich potřebné úpravy slouží od roku 2019 platforma pro setkávání zástupců Národní rady osob se zdravotním postižením ČR, osobních dopravců a Správy železnic. Cílem všech zúčastněných je sladit

investiční plány manažera infrastruktury s požadavky na vytváření podmínek pro cestování všech osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Zástupci osob se zdravotním postižením se tak již mohli seznámit s vývojem zpřístupňování stanic v letech 2020 až 2025 nebo se spuštěním nových webových stránek Správy železnic, na kterých nechybí ani informace o úrovni bezbariérové přístupnosti stanic a zastávek. V blízké budoucnosti se navíc plánuje rozšíření platformy o další organizace, například Sjednocenou organizaci nevidomých a slabozrakých České republiky nebo Českou unii neslyšících.

Správa železnic je rovněž aktivní v projektu Euroklíč, díky němuž se postupně zvyšuje dostupnost především veřejných sociálních zařízení vybavených jednotným eurozámekem.

Životní prostředí

Oblast životního prostředí je regulována řadou evropských a národních právních předpisů. Jejich respektování přispívá k minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí. Železniční doprava, resp. železnice jako taková, je považována za dopravní mód mající určitou environmentální konkurenční výhodu. Je však nezbytné pokračovat v další minimalizaci negativních dopadů na životní prostředí, jako jsou hluk, vibrace, prašnost a znečišťování ovzduší, a také předcházet vzniku odpadů.

Do oblasti životního prostředí, vedle výše zmíněných, náleží také problematika ochrany přírody a krajiny nebo vodní hospodářství. S údržbou železničního svršku je úzce spjatá další související oblast, a sice rostlinolékařská péče s vazbou na šetrnou aplikaci biocidů při využívání moderních metod selektivního postřiku železničních svršků.

V roce 2019 pokračovaly aktivity spojené s údržbou doprovodné zeleně. Probíhala eliminace často nepůvodních dřevin nízké ekologické i estetické hodnoty, které případným pádem do průjezdného průřezu tratě představují zvýšené bezpečnostní riziko pro dráhu a provoz na ní. Cílem Správy železnic je preventivně zabránit mimořádným událostem vznikajícím v důsledku těchto jevů. Ukazuje se také, že pro následující období bude třeba se více zaměřit na porosty na pozemcích cizích právních subjektů v ochranném pásmu dráhy a hledat funkční mechanismy, které povedou ke snížení míry ohrožení dráhy. K tomu byly vytvořeny potřebné podmínky novelou zákona o dráhách, schválenou na konci roku 2019.

Během roku 2019 byl zahájen pilotní program v podobě studie sledování klimatických a povětrnostních jevů s vlivem na železniční dráhu. Volně tak naváže na ukončený projekt řešící metodiku a opatření efektivního přístupu k doprovodné zeleni, jehož cílem bylo popsat opatření k systémovému zajištění naplňování bezpečného a plynulého provozování dráhy.

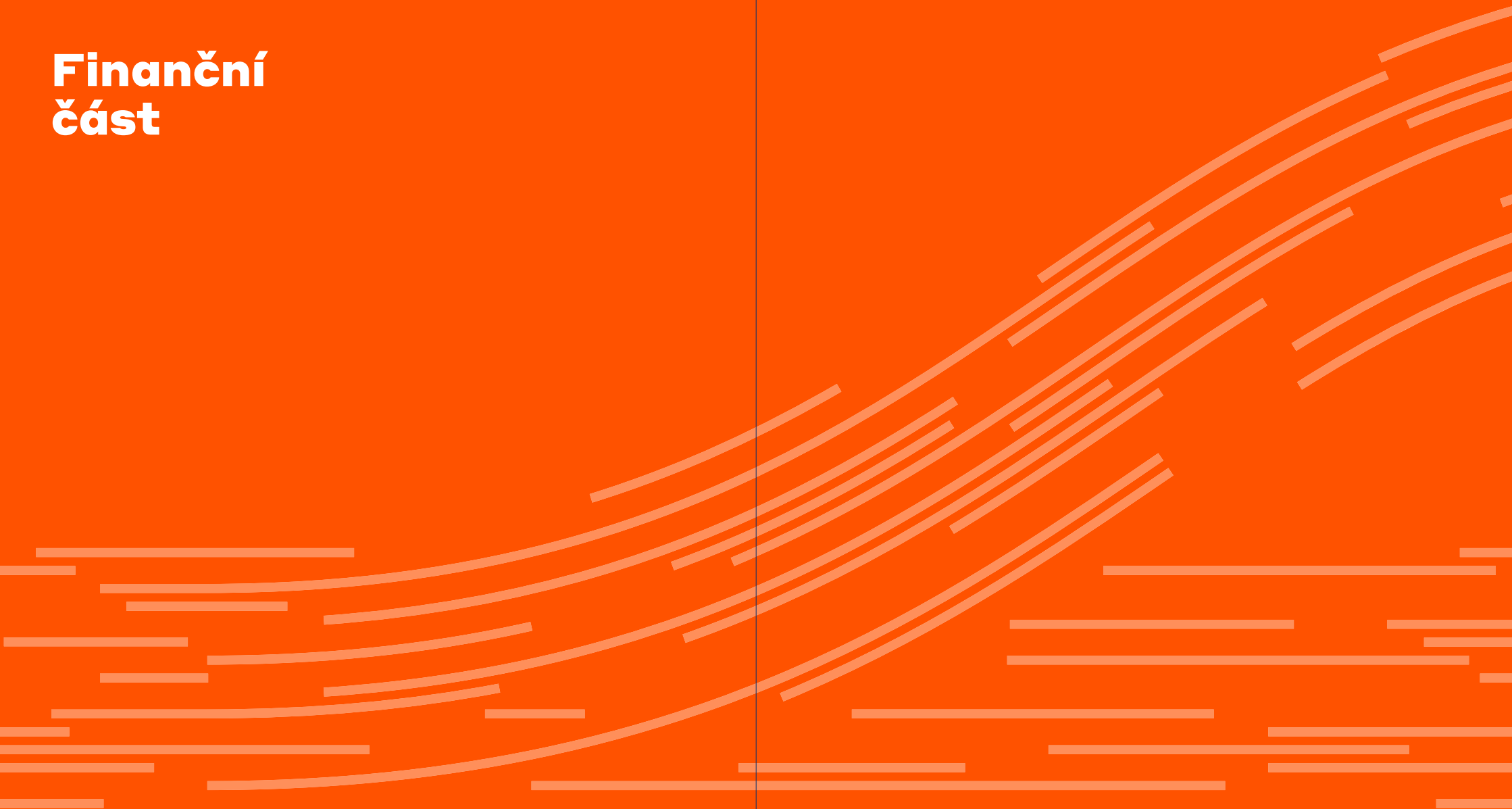
Modernizace trati Rokycany – Plzeň

Následné události

Dne 14. 1. 2020 byl v obchodním rejstříku zapsán nový název společnosti „Správa železnic, státní organizace“ v návaznosti na datum 1. 1. 2020, kterým nabyl účinnosti zákon č. 367/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

Organizace posoudila možné důsledky epidemie koronaviru na potřebu případného dodatečného financování ze strany zakladatele pro případ, že by možný výpadek příjmů od třetích stran nebylo možné pokrýt z vlastních zdrojů. Výsledky tohoto posouzení jsou závislé zejména na předpokladech o délce a intenzitě možného výpadku, postavených na veřejně dostupných informacích. K datu účetní závěrky posouzení neindikuje potřebu dodatečných finančních zdrojů. Případné požadavky na dodatečné finanční zdroje budou řešeny se zakladatelem po skončení krizového stavu a vyhodnocení reálné potřeby.

Finanční část



Zpráva nezávislého auditora pro zakladatele organizace Správa železnic, státní organizace



KPMG Česká republika Audit, s. r. o.
Pobřežní 1a
186 00 Praha 8
Česká republika
+420 222 123 111
www.kpmg.cz

KPMG Česká republika Audit, s. r. o.,
člen sítě nezávislých členských Organizací KPMG
přidružených ke KPMG International Cooperative („KPMG
International“), švýcarské organizační jednotce.

Obchodní rejstřík vedený
Městským soudem v Praze
oddíl C, vložka 24185

IČO 49619187
DIČ CZ699001996
ID datové schránky: 8h3gtra

Výrok auditora

Provedli jsme audit přiložené účetní závěrky organizace Správa železnic, státní organizace (dále také „Organizace“) sestavené na základě českých účetních předpisů, která se skládá z rozvahy k 31. prosinci 2019, výkazu zisku a ztráty, přehledu o změnách vlastního kapitálu a přehledu o peněžních tocích za rok končící 31. prosincem 2019 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 2019 a nákladů a výnosů a výsledku jejího hospodaření a peněžních toků za rok končící 31. prosincem 2019 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 uve-

dených 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 Organizaci. Jak je dále uvedeno v bodech 3.14 a 4.13.2 přílohy v účetní závěrce, jsou převzaté dlouhodobé závazky vůči bankám hrazeny dle splátkových kalendářů Ministerstvem financí ČR. Po úhradě jsou přeúčtovány na dlouhodobé závazky vůči státu a jsou předmětem oddlužení.

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 dob jejich umoření. 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 generální ředitel 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 účetní jednotce získanými během auditu účetní závěrky nebo zda se jinak tyto informace nejví 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 způsobilé 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 obdržení

ostatních informacích žádné významné (materiální) věcné nesprávnosti nezjistili.

Odpovědnost generálního ředitele, správní rady a výboru pro audit Organizace za účetní závěrku

Generální ředitel 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 generální ředitel 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 generální ředitel 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 správní rada ve spolupráci s výborem 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 vzniknout 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 (koluze), 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 generální ředitel Organizace uvedl v příloze v účetní závěrce.
- Posoudit vhodnost použití předpokladu nepřetržitého trvání při sestavení účetní závěrky generálním ředitelem 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 organizace Správa železnic, státní organizace k 31. prosinci 2019, na jehož základě byla zpracována tato zpráva nezávislého auditora.

V Praze, dne 20. března 2020

KPMG Česká republika Audit

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

Karel Charvát

Ing. Karel Charvát, Partner
Evidenční číslo 2032

Rozvaha

v plném rozsahu
k 31. prosinci 2019
(v tisících Kč)

Obchodní firma a sídlo:

Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Česká republika

Identifikační číslo:

709 94 234

Označ.	AKTIVA	Běžné účetní období			Minulé účetní období	
		řád.	Brutto	Korekce	Netto	Netto
	AKTIVA CELKEM	1	182 845 209	-119 234 430	63 610 779	65 647 392
B.	Stálá aktiva	2	175 966 371	-118 862 861	57 103 510	60 587 503
B.I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	3	1 149 751	- 930 811	218 940	210 198
B.I.2.	Ocenitelná práva	4	1 088 746	- 926 125	162 621	155 700
B.I.2.1.	Software	5	1 086 856	- 925 994	160 862	155 700
B.I.2.2.	Ostatní ocenitelná práva	6	1 890	- 131	1 759	
B.I.4.	Ostatní dlouhodobý nehmotný majetek	7	4 686	- 4 686		28
B.I.5.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek a nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	8	56 319		56 319	54 470
B.I.5.1.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	9	152		152	152
B.I.5.2.	Nedokončený dlouhodobý nehmotný majetek	10	56 167		56 167	54 318
B.II.	Dlouhodobý hmotný majetek	11	174 816 620	-117 932 050	56 884 570	60 377 305
B.II.1.	Pozemky a stavby	12	143 156 320	-94 696 082	48 460 238	50 978 885
B.II.1.1.	Pozemky	13	6 800 996	- 23 165	6 777 831	6 781 651
B.II.1.2.	Stavby	14	136 355 324	-94 672 917	41 682 407	44 197 234
B.II.2.	Hmotné movité věci a jejich soubory	15	20 127 713	-16 828 045	3 299 668	3 642 413
B.II.3.	Oceňovací rozdíl k nabytému majetku	16	8 443 268	-6 344 642	2 098 626	2 661 511
B.II.4.	Ostatní dlouhodobý hmotný majetek	17	4 219	- 1 258	2 961	2 921
B.II.4.3.	Jiný dlouhodobý hmotný majetek	18	4 219	- 1 258	2 961	2 921
B.II.5.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek a nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	19	3 085 100	- 62 023	3 023 077	3 091 575
B.II.5.1.	Poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný majetek	20	297 644		297 644	417 470
B.II.5.2.	Nedokončený dlouhodobý hmotný majetek	21	2 787 456	- 62 023	2 725 433	2 674 105

[pokračování »](#)

Označ.	AKTIVA	řád.	Běžné účetní období		Minulé účetní období	
			Brutto	Korekce	Netto	Netto
C.	Oběžná aktiva	22	6 814 762	- 371 569	6 443 193	4 997 645
C.I.	Zásoby	23	560 134	- 12 434	547 700	461 622
C.I.1.	Materiál	24	559 132	- 12 434	546 698	461 612
C.I.2.	Nedokončená výroba a polotovary	25	1 000		1 000	
C.I.3.	Výrobky a zboží	26	2		2	2
C.I.3.2.	Zboží	27	2		2	2
C.I.5.	Poskytnuté zálohy na zásoby	28				8
C.II.	Pohledávky	29	2 464 698	- 359 135	2 105 563	1 936 445
C.II.1.	Dlouhodobé pohledávky	30	1 210		1 210	32 404
C.II.1.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	31				31 359
C.II.1.5.	Pohledávky - ostatní	32	1 210		1 210	1 045
C.II.1.5.2.	Dlouhodobé poskytnuté zálohy	33	1 089		1 089	1 045
C.II.1.5.4.	Jiné pohledávky	34	121		121	
C.II.2.	Krátkodobé pohledávky	35	2 463 488	- 359 135	2 104 353	1 904 041
C.II.2.1.	Pohledávky z obchodních vztahů	36	1 583 417	- 342 722	1 240 695	1 257 173
C.II.2.4.	Pohledávky - ostatní	37	880 071	- 16 413	863 658	646 868
C.II.2.4.3.	Stát - daňové pohledávky	38	243 502		243 502	348 103
C.II.2.4.4.	Krátkodobé poskytnuté zálohy	39	209 103		209 103	106 228
C.II.2.4.5.	Dohadné účty aktivní	40	378 479		378 479	152 329
C.II.2.4.6.	Jiné pohledávky	41	48 987	- 16 413	32 574	40 208
C.IV.	Peněžní prostředky	42	3 789 930		3 789 930	2 599 578
C.IV.1.	Peněžní prostředky v pokladně	43	3 241		3 241	2 503
C.IV.2.	Peněžní prostředky na účtech	44	3 786 689		3 786 689	2 597 075
D.	Časové rozlišení aktiv	45	64 076		64 076	62 244
D.1.	Náklady příštích období	46	60 422		60 422	55 817
D.3.	Příjmy příštích období	47	3 654		3 654	6 427

Rozvaha

v plném rozsahu
k 31. prosinci 2019
(v tisících Kč)

Obchodní firma a sídlo:

Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Česká republika

Identifikační číslo:

709 94 234

Označ.	PASIVA	řád.	Běžné účetní období	Minulé účetní období
	PASIVA CELKEM	48	63 610 779	65 647 392
A.	Vlastní kapitál	49	52 365 096	53 581 498
A.I.	Základní kapitál	50	57 367 174	57 362 715
A.I.1.	Základní kapitál	51	57 367 174	57 362 715
A.II.	Ážio a kapitálové fondy	52	1 013 355	1 151 107
A.II.2.	Kapitálové fondy	53	1 013 355	1 151 107
A.II.2.1.	Ostatní kapitálové fondy	54	1 013 355	1 151 107
A.III.	Fondy ze zisku	55	2 724	
A.III.2.	Statutární a ostatní fondy	56	2 724	
A.IV.	Výsledek hospodaření minulých let (+/-)	57	-4 939 668	-4 403 169
A.IV.1.	Nerozdělený zisk nebo neuhrazená ztráta minulých let (+/-)	58	-4 777 299	-4 248 142
A.IV.2.	Jiný výsledek hospodaření minulých let (+/-)	59	- 162 369	- 155 027
A.V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+/-)	60	-1 078 489	- 529 155
B.+C.	Cizí zdroje	61	10 983 774	11 869 504
B.	Rezervy	62	1 018 971	2 242 423
B.4.	Ostatní rezervy	63	1 018 971	2 242 423

[pokračování »](#)

Označ.	PASIVA	řád.	Běžné účetní období	Minulé účetní období
C.	Závazky	64	9 964 803	9 627 081
C.I.	Dlouhodobé závazky	65	5 390 880	5 022 306
C.I.2.	Závazky k úvěrovým institucím	66	290 400	588 000
C.I.4.	Závazky z obchodních vztahů	67	66 252	60 939
C.I.8.	Odložený daňový závazek	68	3 451 327	3 106 588
C.I.9.	Závazky - ostatní	69	1 582 901	1 266 779
C.I.9.3.	Jiné závazky	70	1 582 901	1 266 779
C.II.	Krátkodobé závazky	71	4 573 923	4 604 775
C.II.3.	Krátkodobé přijaté zálohy	72	334 797	197 727
C.II.4.	Závazky z obchodních vztahů	73	2 318 503	2 572 082
C.II.8.	Závazky ostatní	74	1 920 623	1 834 966
C.II.8.3.	Závazky k zaměstnancům	75	561 919	253 913
C.II.8.4.	Závazky ze sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	76	308 232	176 724
C.II.8.5.	Stát - daňové závazky a dotace	77	551 519	1 096 391
C.II.8.6.	Dohadné účty pasivní	78	498 842	307 007
C.II.8.7.	Jiné závazky	79	111	931
D.	Časové rozlišení pasiv	80	261 909	196 390
D.1.	Výdaje příštích období	81	244 914	173 699
D.2.	Výnosy příštích období	82	16 995	22 691

Výkaz zisku a ztráty

druhové členění za rok
končící 31. prosincem 2019
(v tisících Kč)

Obchodní firma a sídlo:

Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Česká republika

Identifikační číslo:

709 94 234

Označ.	VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY	řád.	Běžné účetní období	Minulé účetní období
I.	Tržby z prodeje výrobků a služeb	1	8 316 808	6 480 726
II.	Tržby za prodej zboží	2	1	1
A.	Výkonová spotřeba	3	18 979 710	14 683 954
A.1.	Náklady vynaložené na prodané zboží	4	1	1
A.2.	Spotřeba materiálu a energie	5	5 946 551	3 553 430
A.3.	Služby	6	13 033 158	11 130 523
B.	Změna stavu zásob vlastní činnosti (+/-)	7	- 1 000	- 170
C.	Aktivace (-)	8	- 658 454	- 703 393
D.	Osobní náklady	9	11 387 186	10 534 571
D.1.	Mzdové náklady	10	8 110 677	7 522 448
D.2.	Náklady na sociální zabezpečení, zdravotní pojištění a ostatní náklady	11	3 276 509	3 012 123
D.2.1.	Náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění	12	2 740 280	2 529 796
D.2.2.	Ostatní náklady	13	536 229	482 327
E.	Úpravy hodnot v provozní oblasti	14	4 141 355	3 842 548
E.1.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	15	4 134 088	4 089 769
E.1.1.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku - trvalé	16	4 098 983	4 111 971
E.1.2.	Úpravy hodnot dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku - dočasné	17	35 105	- 22 202
E.2.	Úpravy hodnot zásob	18	- 1 124	- 887
E.3.	Úpravy hodnot pohledávek	19	8 391	- 246 334

[pokračování »](#)

Označ.	VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY	Řád.	Běžné účetní období	Minulé účetní období
III.	Ostatní provozní výnosy	20	25 869 196	23 940 747
III.1.	Tržby z prodaného dlouhodobého majetku	21	40 125	60 009
III.2.	Tržby z prodaného materiálu	22	278 858	233 730
III.3.	Jiné provozní výnosy	23	25 550 213	23 647 008
F.	Ostatní provozní náklady	24	1 058 532	2 263 951
F.1.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku	25	6 841	19 743
F.2.	Prodaný materiál	26	278 845	233 390
F.3.	Daně a poplatky	27	565 275	1 150 227
F.4.	Rezervy v provozní oblasti a komplexní náklady příštích období	28	-1 223 452	-1 213 908
F.5.	Jiné provozní náklady	29	1 431 023	2 074 499
*	Provozní výsledek hospodaření (+/-)	30	- 721 324	- 199 987
VI.	Výnosové úroky a podobné výnosy	31		29
VI.2.	Ostatní výnosové úroky a podobné výnosy	32		29
J.	Nákladové úroky a podobné náklady	33	23 343	41 092
J.2.	Ostatní nákladové úroky a podobné náklady	34	23 343	41 092
VII.	Ostatní finanční výnosy	35	20 534	13 858
K.	Ostatní finanční náklady	36	9 617	22 450
*	Finanční výsledek hospodaření	37	- 12 426	- 49 655
**	Výsledek hospodaření před zdaněním (+/-)	38	- 733 750	- 249 642
L	Daň z příjmů	39	344 739	279 513
L.2.	Daň z příjmů odložená (+/-)	40	344 739	279 513
**	Výsledek hospodaření po zdanění (+/-)	41	-1 078 489	- 529 155
***	Výsledek hospodaření za účetní období (+/-)	42	-1 078 489	- 529 155
*	Čistý obrat za účetní období = I. + II. + III. + IV. + V. + VI. + VII.	43	34 206 539	30 435 361

Přehled o změnách vlastního kapitálu

za rok končící
31. prosincem 2019
(v tisících Kč)

Obchodní firma a sídlo:
Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Česká republika

Identifikační číslo:
709 94 234

	Základní kapitál	Ostatní kapitálové fondy	Ostatní rezervní fondy	Fond kulturních a sociálních potřeb	Nerozdělený zisk nebo neuhrazená ztráta minulých let (+/-)	Jiný výsledek hospodaření minulých let	Výsledek hospodaření běžného účetního období	Celkem
Zůstatek k 1.1.2019	57 362 715	1 151 107	-	-	-4 248 142	-155 027	-529 155	53 581 498
Inventarizační nálezy majetku a ostatní převody	-	55	-	-	-	-	-	55
Bezúplatné převody majetku a ostatní převody	5 223	9 950	-	-	-	-	-	15 173
Privatizovaný majetek a restituce	-764	-	-	-	-	-	-	-764
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb	-	-	-	-145 033	-	-	-	-145 033
Tvorba fondu kulturních a sociálních potřeb	-	-147 757	-	147 757	-	-	-	-
Převod výsledku hospodaření	-	-	-	-	-529 155	-	529 155	-
Jiný výsledek hospodaření	-	-	-	-	-	-7 342	-	-7 342
Zaokrouhlení	-	-	-	-	-2	-	-	-2
Výsledek hospodaření za běžný rok	-	-	-	-	-	-	-1 078 489	-1 078 489
Zůstatek k 31.12.2019	57 367 174	1 013 355	-	2 724	-4 777 299	-162 369	-1 078 489	52 365 096
Zůstatek k 1.1.2018	57 355 961	1 226 852	36 899	-	-3 155 345	-12 999	-1 092 797	54 358 571
Inventarizační nálezy majetku a ostatní převody	-	602	-	-	-	-	-	602
Bezúplatné převody majetku a ostatní převody	10 078	24 032	-	-	-	-	-	34 110
Privatizovaný majetek a restituce	-3 324	-	-	-	-	-	-	-3 324
Tvorba fondu kulturních a sociálních potřeb	-	-100 379	-36 899	137 278	-	-	-	-
Čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb	-	-	-	-137 278	-	-	-	-137 278
Převod výsledku hospodaření	-	-	-	-	-1 092 797	-	1 092 797	-
Jiný výsledek hospodaření	-	-	-	-	-	-142 028	-	-142 028
Výsledek hospodaření za běžný rok	-	-	-	-	-	-	-529 155	-529 155
Zůstatek k 31.12.2018	57 362 715	1 151 107	-	-	-4 248 142	-155 027	-529 155	53 581 498

Přehled o peněžních tocích

za rok končící
31. prosincem 2019
(v tisících Kč)

Obchodní firma a sídlo:
Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Česká republika

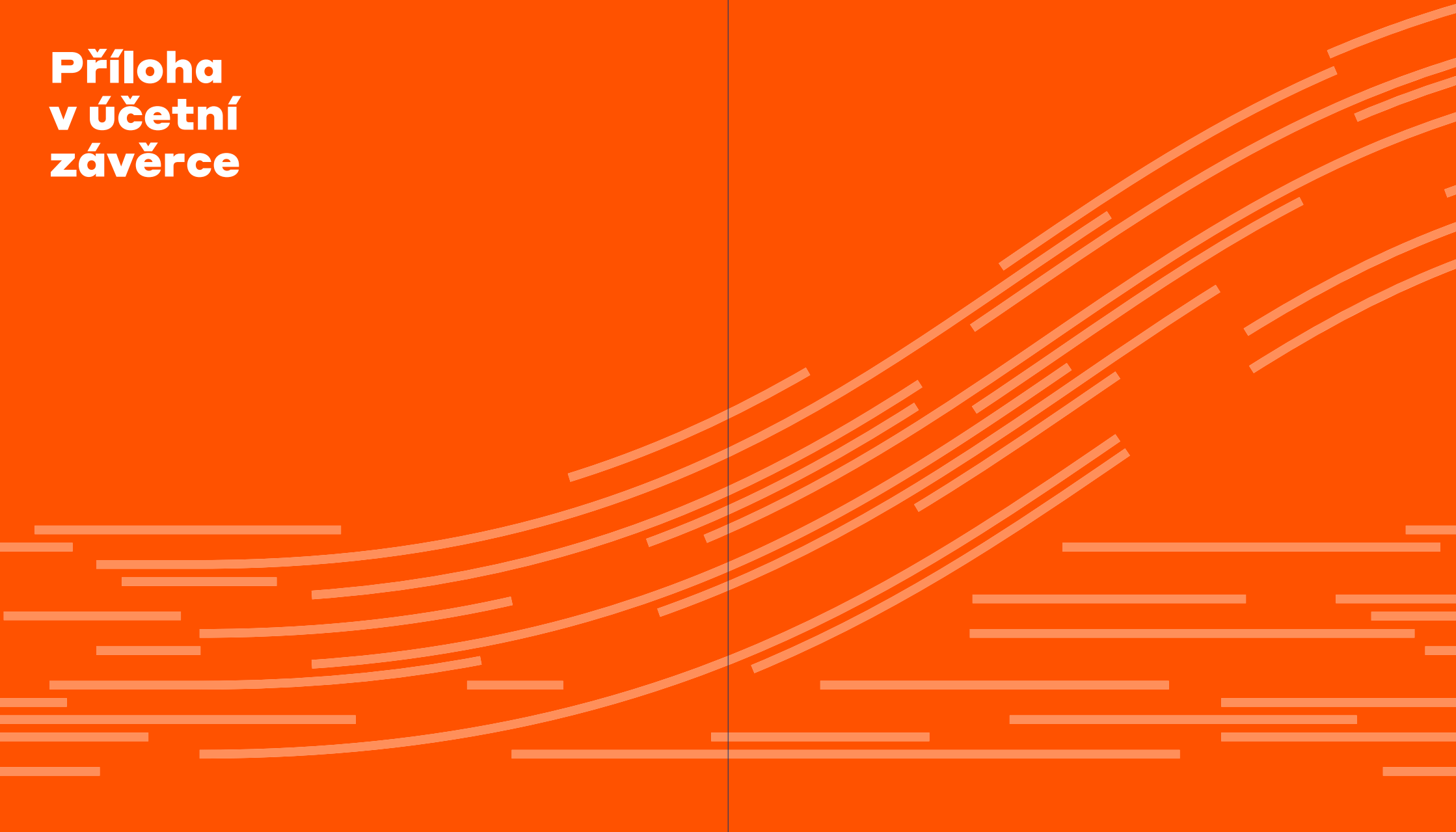
Identifikační číslo:
709 94 234

	Běžné účetní období	Minulé účetní období
P. Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů na začátku účetního období	2 599 578	2 460 701
<i>Peněžní toky z hlavní výdělečné činnosti</i>		
Z: Účetní zisk nebo ztráta z běžné činnosti před zdaněním	-733 750	-249 642
A.1. Úpravy o nepeněžní operace	-20 684 410	-20 403 359
A.1.1. Odpisy stálých aktiv s výjimkou zůstatkové ceny prodaných stálých aktiv a dále umořování oceňovacího rozdílu k nabytému majetku a goodwillu	4 098 983	4 111 971
A.1.2. Změna stavu	-24 783 393	-24 515 330
A.1.2.1. Změna stavu opravných položek, rezerv	-1 181 080	-1 483 331
A.1.3. Zisk (-) ztráta (+) z prodeje stálých aktiv	-33 284	-40 266
A.1.4. Vyúčtované nákladové a výnosové úroky	23 343	41 063
A.1.5. Zúčtování provozních dotací	-23 707 919	-23 139 770
A.1.6. Prominutí závazků za státem	0	0
A.1.7. Případné úpravy o ostatní nepeněžní operace	115 547	106 974
A.* Čistý peněžní tok z provozní činnosti před zdaněním, změnami pracovního kapitálu, finančními a mimořádnými položkami	-21 418 160	-20 653 001
A.2. Změna potřeby pracovního kapitálu	368 437	-248 970
A.2.1. Změna stavu pohledávek z provozní činnosti, aktivních účtů dohadných a časového rozlišení	-179 325	-71 005
A.2.2. Změna stavu kr. závazků z provozní činnosti, pasivních účtů dohadných a časového rozlišení	632 723	-101 465
A.2.3. Změna stavu zásob	-84 961	-76 500
A.** Čistý peněžní tok z provozní činnosti před zdaněním, finančními a mimořádnými položkami	-21 049 723	-20 901 971

[pokračování »](#)

		Běžné účetní období	Minulé účetní období
A.3.	Zaplacené úroky s výjimkou kapitalizovaných úroků	0	-1 415
A.4.	Přijaté úroky	0	0
A.5.	Přijaté provozní dotace	23 551 368	23 292 959
A.***	Čistý peněžní tok z provozní činnosti	2 501 645	2 389 573
<i>Peněžní toky z investiční činnosti</i>			
B.1.	Nabytí stálých aktiv	-20 353 693	-20 960 659
B.1.1.	Nabytí dlouhodobého hmotného majetku	-654 060	-485 621
B.1.2.	Nabytí dlouhodobého nehmotného majetku	-125 002	-166 613
B.1.3.	Nabytí dlouhodobého hmotného majetku z investičních dotací	-19 574 631	-20 308 426
B.2.	Příjmy z prodeje stálých aktiv	40 125	60 009
B.2.1.	Příjmy z prodeje dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku	40 125	60 009
B.3.	Přijaté investiční dotace	19 138 419	19 012 227
B.***	Čistý peněžní tok vztahující se k investiční činnosti	-1 175 149	-1 888 423
<i>Peněžní toky z finančních činností</i>			
C.1.	Změna stavu dlouhodobých, popř. krátkodobých závazků z finanční oblasti	0	-224 995
C.2.	Dopady změn vlastního kapitálu na peněžní prostředky	-136 144	-137 278
C.2.1.	Platby z fondů tvořených ze zisku	-136 144	-137 278
C.***	Čistý peněžní tok vztahující se k finanční činnosti	-136 144	-362 273
F.	Čisté zvýšení nebo snížení peněžních prostředků	1 190 352	138 877
R.	Stav peněžních prostředků a peněžních ekvivalentů na konci účetního období	3 789 930	2 599 578

Příloha v účetní závěrce



Obsah

1. Obecné informace	102		
1.1 Obecné informace	102		
1.2 Předmět činnosti	102		
1.3 Organizační struktura a orgány Správy železnic	103		
2. Účetní metody a obecné účetní zásady	108		
3. Přehled významných účetních metod a postupů	108		
3.1 Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	108		
3.2 Zásoby	110		
3.3 Pohledávky	110		
3.4 Vlastní kapitál	111		
3.5 Rezervy	111		
3.6 Závazky	112		
3.7 Úvěry a dlouhodobé závazky	112		
3.8 Transakce v cizích měnách	112		
3.9 Daň z příjmů	113		
3.10 Dotace	113		
3.11 Výnosy	114		
3.12 Použití odhadů	114		
3.13 Změny v účetních metodách	114		
3.14 Oddlužení	114		
3.15 Privatizace	115		
3.16 Prodej majetku	115		
3.17 Pronájem majetku	115		
4. Doplnující údaje k rozvaze a výkazu zisku a ztráty	116		
4.1 Dlouhodobý nehmotný majetek	116		
4.2 Dlouhodobý hmotný majetek	118		
4.3 Zásoby	124		
4.4 Dlouhodobé pohledávky –pohledávky z obchodních vztahů	124		
4.5 Krátkodobé pohledávky	125		
4.6 Dohadné účty aktivní	125		
4.7 Peněžní prostředky	126		
4.8 Náklady příštích období	126		
4.9 Vlastní kapitál	126		
4.10 Rezervy	126		
4.11 Dlouhodobé závazky	127		
4.12 Krátkodobé závazky	129		
4.13 Bankovní úvěry a výpomoci	130		
4.14 Výdaje příštích období	130		
4.15 Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	131		
4.16 Spotřeba materiálu a energií	132		
4.17 Nákup služeb	132		
4.18 Jiné provozní výnosy	133		
4.19 Jiné provozní náklady	134		
4.20 Ostatní finanční výnosy	135		
4.21 Ostatní finanční náklady	135		
5. Zaměstnanci, vedení organizace a statutární orgány	135		
5.1 Osobní náklady a počet zaměstnanců	135		
5.2 Poskytnuté půjčky, úvěry či ostatní plnění	136		
6. Podmíněné a další neuvedené závazky v účetnictví	137		
6.1 Závazky nezahrnuté v rozvaze	137		
6.2 Soudní spory	137		
6.3 Majetkoprávní vztahy	139		
6.4 Budoucí závazky z koridorové výstavby	140		
7. Další informace	141		
7.1 Vznik organizace	141		
7.2 Významné faktory ovlivňující činnost Správy železnic	141		
7.3 Vztahy s významnými odběrateli ČD a ČD Cargo	142		
7.4 Privatizace	143		
7.5 Prodej majetku	144		
7.6 Pronájem majetku	144		
7.7 Přehled o peněžních tocích	144		
8. Události po datu účetní závěrky	146		
8.1 Změna v názvu společnosti	146		
8.2 Koronavirus	146		

1. Obecné informace

1.1 Obecné informace

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

Ke dni 1. 1. 2003 byl vznik zapsán do obchodního rejstříku Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384.

Od 1. 1. 2020 účinností zákona č. 367/2019 nese společnost nový název, kterým je „Správa železnic, státní organizace“. Informace o zápisu do obchodního rejstříku týkající se nového názvu, jsou uvedeny v části 8. jako významná událost po datu účetní závěrky. V návaznosti na účinnost tohoto zákona společnost již vystupuje s novým názvem. V tomto smyslu je i zpracována příloha v účetní závěrce včetně všech historických informací.

Sídlem Správy železnic je Praha 1 - Nové Město, Dílžďená 1003/7, PSČ 110 00.

Zakladatelem Správy železnic je Česká republika (výkonem funkce zakladatele je pověřeno Ministerstvo dopravy ČR). Nadřízeným orgánem ve věci vyřizování opravných prostředků proti rozhodnutí Správy železnic je Ministerstvo dopra-

vy ČR. Funkci zakladatele vykonává Ministerstvo dopravy ČR i vůči společnosti České dráhy, a. s. („ČD“) a ČD Cargo, a. s., („ČD Cargo“). Správa železnic má se společností ČD a jejími dceřinými společnostmi řadu obchodních vztahů, z nich nejvýznamnější jsou uvedeny v bodě 7.3.

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 společnosti za rok 2019 je sestavena ke dni 31. 12. 2019.

Příloha je zpracována za účetní období počínající 1. 1. 2019 a končící dnem 31. 12. 2019 s uvedením významných událostí po tomto datu a dále s uvedením významných změn od data vzniku společnosti.

1.2 Předmět činnosti

Hlavním předmětem činnosti Správy železnic 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.

Správa železnic zajišťovala provozování železniční dopravní cesty po celý rok 2019 vlastními kapacitami.

Správa železnic poskytuje železniční dopravní cestu k užívání dopravcům.

Výnosy z tohoto užívání jsou realizovány z převážné části od hlavních uživatelů, tj. ČD a ČD Cargo, a. s. („ČD Cargo“), jak je uvedeno v bodě 7.3.

Další významné zdroje financování Správy železnic tvoří dotace, které slouží k pokrytí výdajů na modernizaci, rozvoj a na údržbu železniční dopravní cesty, jak je uvedeno v bodě 3.10.

Předmětem činnosti je rovněž hospodaření s aktivy a závazky vymezenými v § 20a § 38a zákona o transformaci. Jedná se 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 společnosti licence na distribuci elektřiny. Zahájení výkonu této činnosti ve Správě železnic nastalo dne 1. 7. 2007. Dne 3. 12. 2007 byla společnosti udělena i licence na obchod s elektrickou energií. Činnost byla zahájena dne 1. 1. 2008.

Dne 1. 7. 2008 byla na základě novely zákona o transformaci převedena formou koupě části podniku na Správu železnic funkce provozovatele celostátní železniční dráhy a regionálních

drah ve vlastnictví státu, včetně výkonu některých činností, které jsou obsahem provozovatele dráhy.

K 1. 9. 2011 usnesením vlády České republiky koupila Správa železnic od ČD činnosti obsluhy dráhy, tj. řízení provozu ve stanicích a na tratích. V souvislosti s koupí obsluhy dráhy převzala společnost také 9 336 zaměstnanců. Vzniklé náklady na tyto činnosti byly před uvedeným datem fakturovány a nyní jsou již zajišťovány zaměstnanci Správy železnic.

Na základě usnesení vlády České republiky a smlouvy o koupi části závodu byla k datu 1. 7. 2016 převedena na Správu železnic část závodu z ČD označená jako „Železniční stanice“. Od tohoto data zajišťuje Správa železnic nejen jejich údržbu a modernizaci, ale volné prostory pronajímá ke komerčnímu užití a případné bytové jednotky fyzickým osobám k bydlení.

1.3 Organizační struktura a orgány Správy železnic

Správa železnic je samostatnou státní organizací a nepodílí se na základním kapitálu žádné účetní jednotky. Orgány společnosti jsou správní rada a generální ředitel.

Jménem Správy železnic jedná a podepisuje v plném rozsahu generální ředitel samostatně. Jménem Správy železnic jedná a podepisuje v plném

rozsahu v době nepřítomnosti generálního ředitele zástupce generálního ředitele, a to v pořadí uvedeném v obchodním rejstříku.

Generální ředitel, Bc. Jiří Svoboda, MBA, je statutárním orgánem Správy železnic, který řídí její činnost a jedná

jejím jménem. Jako statutární zástupce generálního ředitele v době jeho nepřítomnosti je do obchodního rejstříku zapsán Ing. Mojmír Nejezchleb.

Ke dni 31. 12. 2019 byli ve vedení organizace:

Jméno	Funkce	Datum
Bc. Jiří Svoboda, MBA	Generální ředitel	od 23. 3. 2018
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
Ing. Marcela Pernicová	Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy	od 1. 5. 2018
Ing. Miroslav Jasenčák	Náměstek generálního ředitele pro řízení provozu	od 1. 11. 2018

Ke dni 31. 12. 2019 byli členy správní rady:

Jméno	Funkce	Datum
Doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.	Předseda	od 1. 11. 2018
Ing. Martin Kolovratník	Místopředseda	od 1. 12. 2018
Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.	Člen	od 17. 3. 2015
Ing. Ladislav Němec	Člen	od 1. 1. 2018
Jaroslav Foldyna	Člen	od 25. 3. 2014
Doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.	Člen	od 1. 11. 2018
Ing. Vít Janoš, Ph.D.	Člen	od 1. 11. 2018

Ke dni 31. 12. 2019 byli členy výboru pro audit:

Jméno	Funkce	Datum
Ing. Eva Janoušková	Předseda	od 11. 1. 2019
Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.	Člen	od 1. 2. 2018
Doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.	Člen	od 1. 12. 2018
Ing. Lenka Hlubučková	Člen	od 1. 12. 2018

Ke dni 31. 12. 2019 byli členy výboru pro strategii a rozvoj:

Jméno	Funkce	Datum
Ing. Ladislav Němec	Předseda	od 1. 2. 2018
Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.	Člen	od 1. 12. 2018
Ing. Martin Kolovratník	Člen	od 1. 12. 2018
Doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.	Člen	od 1. 12. 2018
Ing. Vít Janoš, Ph.D.	Člen	od 1. 12. 2018

**1.4 Organizační struktura
Správy železnic k 31. 12. 2019**

Organizační strukturu Správy železnic k 31. 12. 2019 zobrazuje následující schéma:

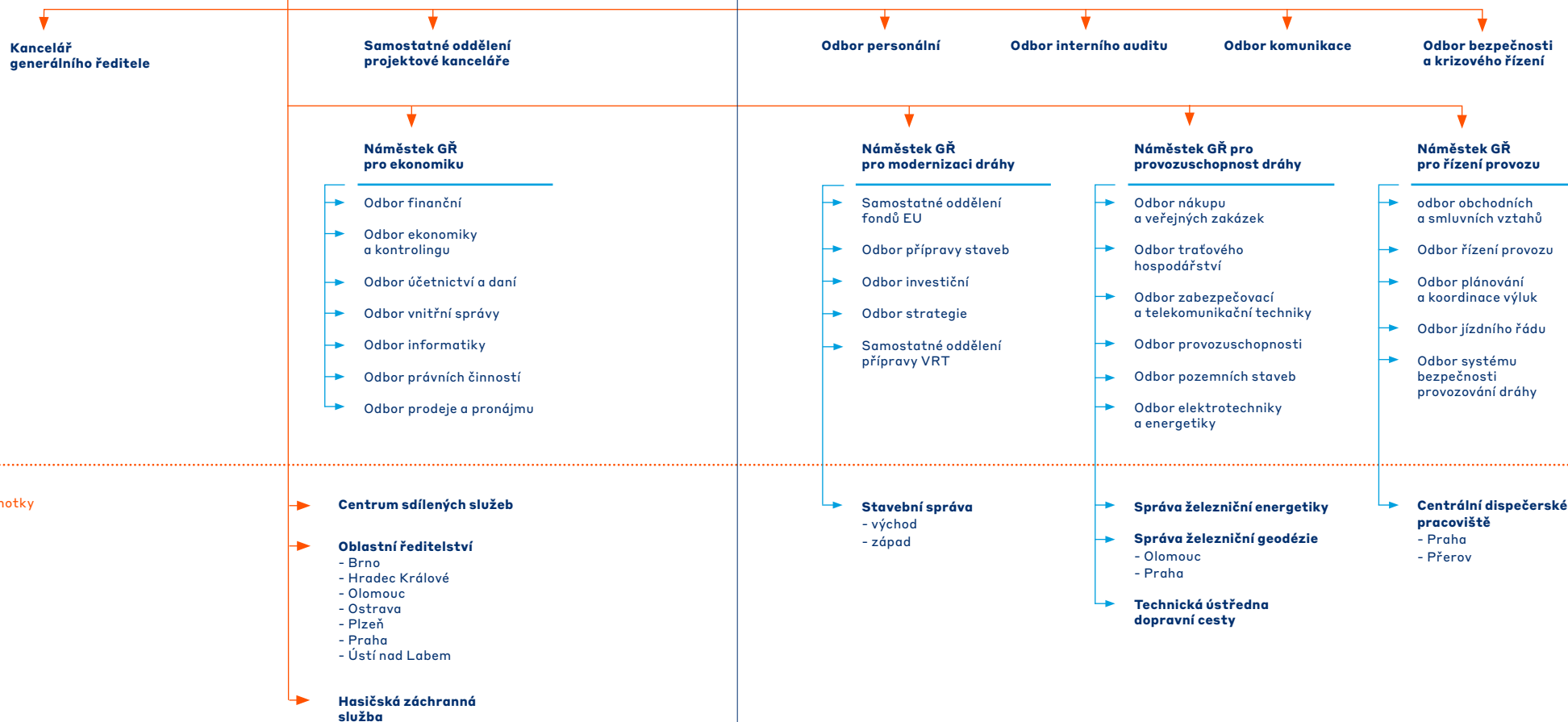
Orgány společnosti

Generální ředitelství

Organizační jednotky

SPRÁVNÍ RADA

GENERÁLNÍ ŘEDITEL



2. Účetní metody a obecné účetní zásady

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

Účetnictví respektuje obecné účetní zásady, především zásadu 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.

Správa železnic 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 datu rozvahového dne. Stav k 31. 12. 2019 bude předáván v termínu do 31. 7. 2020. 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

Správa železnic hospodaří s majetkem státu ve smyslu zákona o transformaci.

Dlouhodobým majetkem Správy železnic se rozumí majetek, jehož doba použitelnosti je delší než jeden rok a jeho ocenění u samostatných movitých věcí a souborů a u dlouhodobého nehmotného majetku je vyšší než 40 tis. Kč.

Nakupovaný dlouhodobý majetek je oceněn v pořizovacích cenách. Součástí pořizovací ceny jsou v případech, pokud byl majetek financován z úvěrů, i 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 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 Správa železnic není prvním uživatelem a které mají významnou původní pořizovací cenu (např. majetky pořízené v rámci koupě části podniku). Věcná břemena zřízená 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.

Účetní 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 rozvahovému dni 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 ekonomické

ho 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 v účetních zůstatkových hodnotách prodávající organizace ke dni nabytí části podniku (závodu).

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 Správy železnic tvoří zásoby týkající se železničního svršku uložené především ve střediscích svrškového materiálu, a to jak nového, tak i vyzískaného z investiční činnosti nebo údržby. Ostatní zásoby jsou prefabrikáty, stejnkroje, osobní ochranné pracovní prostředky, tuhá paliva, pohonné hmoty, elektromateriály, zabezpečovací zařízení 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 rozvahovému dni byly vytvořeny v souladu se zákonem č. 593/1992 Sb., o rezervách pro zjištění základu daně z příjmů, v platném znění, daňové opravné položky k pohledávkám. Účetní opravné položky byly vytvořeny k pohledávkám na zákla-

dě 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 Vlastní kapitál

Základní kapitál k 1. 1. 2003 byl roven účetní hodnotě majetku sníženého o závazky převzaté k datu vzniku SŽDC (nyní Správy železnic), 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 Správu železnic, 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 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 na rovnání na katastr nemovitostí nebo dalším zpřesněním rozsahu a hodnoty majetku a závazků převzatých Správou železnic k 1. 1. 2003.

Správa železnic vytváří rezervní fond při případném dosažení zisku.

Správa železnic 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. Z důvodu vyčerpání zůstatku rezervního fondu tvoří Správa železnic od roku 2018 FKSP z ostatních kapitálových fondů. Čerpání FKSP probíhá dle schválených zásad a v souladu s Podnikovou kolektivní smlouvou.

3.5 Rezervy

Správa železnic 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 a na případné sankce a odvody nebo penále za 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 budou-

cích plateb z titulu nároků vzniklých do rozvahového dne a byla aktualizována k rozvahovému dni. 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 se změnou organizační struktury.

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.

3.6 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.

3.7 Úvěry a dlouhodobé závazky

Úvěry a dlouhodobé závazky jsou účtovány ve jmenovité hodnotě.

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

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

3.8 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. Pro případy, kdy zaměstnanec disponuje služební platební kartou, je ve Správě železnic pro vyúčtování cestovního používán kurz ČNB platný k datu zahájení služební cesty.

K datu účetní závěrky jsou položky pohledávek a závazků a konečné zůstatky finančního majetku 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.

Správa železnic 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 Správě železnic v souladu s předpisy platnými v České republice.

O nároku na dotace Správa železnic neúčtuje jako o pohledávce za poskytovatelem dotace. Nezpochybnitelný nárok na dotaci vzniká až použitím a vyúčtováním prostředků dotace poskytovateli. Do doby použití a vyúčtování prostředky náleží poskytovateli.

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 osob-

ních nádraží. Neinvestiční dotace jsou účtovány ve prospěch ostatních provozních výnosů v časové a věcné souvislosti s náklady, k jejichž úhradě byly poskytnuty.

Investiční dotace představují dotace na pokrytí výdajů spojených s rekonstrukcí a modernizací železniční infrastruktury a nádražních budov. 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 Evropské unie a ze státního rozpočtu. Investiční dotace jsou účtovány jako snížení pořizovací ceny dlouhodobého majetku. Do okamžiku přijetí investiční dotace Správa železnic 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.

3.11 Výnosy

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

Největší část výnosů vedle neinvestičních dotací Správy železnic tvoří tržby za užívání železniční dopravní cesty. Významné položky jsou dále výnosy za distribuci a obchod s elektrickou energií, které společnost provozuje od 1. 1. 2008 na základě licence udělené Energetickým regulačním úřadem a dále nájemné za pronájem nebytových prostor v železničních stanicích.

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 Správy železnic 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 2019 nedošlo ke změnám účetních metod.

3.14 Oddlužení

Ke dni svého vzniku převzala Správa železnic 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 Správy železnic 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 Správa železnic 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 Správy železnic až do doby jejich umožnění. Vládní usnesení konstatuje, že „při dodržení uvedeného způsobu řešení závazků Správy železnic 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

Správa železnic 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 oprávký („zůstatková

hodnota“). Po schválení privatizačních projektů je tento majetek převáděn 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 Správy železnic.

Ministerstvo financí ČR realizovalo v roce 2019 privatizaci majetku Správy železnic formou prodeje třetím stranám. Příjmy z privatizace jsou následně převáděny na základě smluv z Ministerstva financí ČR na Správu železnic 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 Správy železnic.

3.17 Pronájem majetku

Správa železnic 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. Doplnující údaje k rozvaze a výkazu zisku a ztráty

4.1 Dlouhodobý nehmotný majetek

	Jiný dl. nehmotný majetek	Nedokončený dl. nehmotný majetek	Zálohy	Software	Ocenitelná práva	Celkem
Požizovací cena						
Zůstatek k 01. 01. 2019	4 686	54 318	152	975 081	0	1 034 237
Přírůstky	0	13 882	0	110 830	290	125 002
Úbytky	0	0	0	0	0	0
Přeúčtování do podrozvahové evidence	0	-9 488	0	0	0	-9 488
Přeúčtování	0	-2 545	0	945	1 600	0
Zůstatek k 31. 12. 2019	4 686	56 167	152	1 086 856	1 890	1 149 751
Oprávký						
Zůstatek k 01. 01. 2019	4 658	0	0	819 381	0	824 039
Odpisy	28	0	0	106 613	131	106 772
Oprávký k úbytkům	0	0	0	0	0	0
Přeúčtování	0	0	0	0	0	0
Zůstatek k 31. 12. 2019	4 686	0	0	925 994	131	930 811
Zůstatková hodnota 01. 01. 2019	28	54 318	152	155 700	0	210 198
Zůstatková hodnota 31. 12. 2019 (rozvaha ř. B.I.)	0	56 167	152	160 862	1 759	218 940

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 zařízení	Dopravní prostředky	Oceň. rozdíl k nabyt. majetku	Nedok. dl. hmotný majetek	Jiný dl. hmotný majetek	Zálohy	Celkem
Požizovací cena									
Zůstatek k 01. 01. 2019	6 805 100	136 899 342	18 667 421	1 444 540	8 443 268	2 736 613	3 816	417 470	175 417 570
Přírůstky	5 425	87 514	31 388	126 201	0	19 977 771	392	1 219 349	21 448 040
Úbytky	-9 529	-933 962	-258 798	-83 244	0	-2 542	0	-1 339 175	-2 627 250
Přeúčtování do podrozvahy	0	0	0	0	0	-19 421 740	0	0	-19 421 740
Přeúčtování	0	302 430	94 590	105 615	0	-502 646	11	0	0
Zůstatek k 31. 12. 2019	6 800 996	136 355 324	18 534 601	1 593 112	8 443 268	2 787 456	4 219	297 644	174 816 620
Oprávkový majetek									
Zůstatek k 01. 01. 2019	0	92 596 409	15 738 579	730 969	5 781 757	0	895	0	114 848 609
Odpisy [1]	0	2 724 490	568 551	116 360	562 885	0	363	0	3 972 649
Jiné přírůstky	0	33 957	272	821	0	0	0	0	35 050
Oprávkový úbytkům	0	-822 793	-253 555	-74 669	0	0	0	0	-1 151 017
Přeúčtování	0	-684	2 567	-1 883	0	0	0	0	0
Zůstatek k 31. 12. 2019	0	94 531 379	16 056 414	771 598	6 344 642	0	1 258	0	117 705 291
Opravné položky									
Zůstatek k 01. 01. 2019	23 449	105 699	0	0	0	62 508	0	0	191 656
Změna stavu opr. položek	-284	35 839	33	0	0	-485	0	0	35 103
Zůstatek k 31. 12. 2019	23 165	141 538	33	0	0	62 023	0	0	226 759
Zůstatková hodnota 01. 01. 2019	6 781 651	44 197 234	2 928 842	713 571	2 661 511	2 674 105	2 921	417 470	60 377 305
Zůstatková hodnota 31. 12. 2019 (rozvaha ř. B.II.)	6 777 831	41 682 407	2 478 154	821 514	2 098 626	2 725 433	2 961	297 644	56 884 570

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

Nejvýznamnější přírůstky hmotného majetku zařazeného do užívání v roce 2019 představuje obnova autoparku ve výši 110 805 tis Kč.

Nejvýznamnější úbytky hmotného majetku v roce 2019 představuje likvidace majetku z důvodu nové investiční výstavby v pořizovací ceně 1 035 248 tis Kč a v zůstatkové ceně 96 955 tis. Kč.

K 31. prosinci 2019 společnost eviduje nedokončený dlouhodobý hmotný majetek v pořizovací ceně 2 787 456 tis. Kč. Zůstatek nedokončeného hmotného majetku představuje zejména výstavba železničních koridorů, jak je popsáno v bodě 6.4, dále stavební díla modernizace a rekonstrukce železniční dopravní cesty nedokončená k 31. 12. 2019. Jedná se např. o rekonstrukci železniční stanice Přerov, elektrizaci a zkapacitnění trati Uničov – Olomouc, optimalizaci trati Praha Hostivař – Praha hl.n. (II. část Hostivice - Praha hl.n.), modernizaci trati Rokycany – Plzeň, optimalizaci trati Zbiroh - Rokycany, modernizaci trati Sudoměřice – Votice, rekonstrukci Negrelliho viaduktu, optimalizaci trati Český Těšín – Dětmárovice.

Přírůstky nedokončeného majetku představují především pořizovací cenu železničních koridorů a staveb modernizace a rekonstrukce železniční dopravní cesty realizované v roce 2019, u nichž nedošlo do 31. 12. 2019 k zaúčtování dotace, ze které jsou financovány. Přeúčtování

do podrozvahy je provedeno v okamžiku zúčtování investiční dotace, která понижuje pořizovací cenu majetku. V roce 2019 byl na podrozvahové účty převeden dotovaný hmotný a nehmotný majetek v celkové hodnotě 19 431 228 tis. Kč (2018 – 17 838 403 tis. Kč).

Na základě Metodického pokynu pro příjemce podpory z Operačního programu Doprava II (2014 – 2020) bylo Správě železnic 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 2020. Takto vzniklé zálohy uplatněné v roce 2019 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 2019 činí 297 644 tis. Kč (2018 – 417 470 tis. Kč). Zálohy budou zúčtovány v průběhu roku 2020.

4.2.2 Investiční dotace

Celková částka přijatých investičních dotací za rok 2018 a 2019:

	01. 01. – 31. 12. 2018	01. 01. – 31. 12. 2019
SFDI na výstavbu a modernizaci, nár. podíl, OPD, EIB, CEF	19 000 418	19 579 833
Investiční dotace ze SFDI celkem	19 000 418	19 579 833
Fondy EU	3 350	9 488
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	8 459	13 882
Investiční dotace celkem	19 012 227	19 603 203

Investiční dotace na výstavbu a modernizaci zahrnují především finanční prostředky z „Operačního programu Doprava“ (OPDII), infrastrukturálního fondu CEF a dotace z prostředků SFDI. SFDI zajišťuje proplácení evropských dotací a zároveň se i částečně na spoluфинанování podílí. V roce 2019 byly čerpány ze SFDI z národních zdrojů včetně zdrojů na krytí národních podílů evropských investičních akcí finanční prostředky v částce 11 637 475 tis. Kč. V roce 2019 byly poskytnuty finanční prostředky z OPD II ve výši 5 237 441 tis. Kč a dále z CEF ve výši 2 704 917 tis. Kč.

Fondy EU v roce 2019 zahrnují dotaci IROP 9 488 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. 2019 činí 263 331 088 tis. Kč. K 31. 12. 2018 činila pořizovací cena 244 116 139 tis. Kč.

Celková hodnota drobného hmotného majetku neuvedeného v rozvaze k 31. 12. 2019 je 1 104 208 tis. Kč a k 31. 12. 2018 byla 1 062 993 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 předání do spotřeby.

4.2.4 Přehled pohybů majetku financovaného z dotací evidovaného na podrozvahových účtech

	Software	Ostatní nehmotný majetek	Nedok. nehmotný majetek	Pozemky	Stavby	Stroje, zařízení a ostatní hmotný majetek	Dopravní prostředky	Nedok. hmotný majetek	Celkem
Pořizovací cena									
Zůstatek k 01. 01. 2019	94 923	2 686	1 633	1 129 339	137 857 868	43 100 997	1 222 231	60 706 462	244 116 139
Přírůstky (Přeúčtování z rozvahy)	9 488	0	0	23 378	72 579	254 037	28 696	19 043 050	19 431 228
Úbytky	0	0	0	-844	-88 110	-105 864	0	-21 461	-216 279
Přeúčtování (včetně uvedení do užívání)	6 766	-45	-74	10 429	9 591 870	5 997 048	57 610	-15 663 604	0
Zůstatek k 31. 12. 2019	111 177	2 641	1 559	1 162 302	147 434 207	49 246 218	1 308 537	64 064 447	263 331 088

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 2019 představují stavby rekonstrukce zab. zař. v žst Brno hl.n., modernizace trati Sudoměřice – Votice, Praha-Hostivař – Praha hl.n. (II. část Hostivice - Praha hl.n.), Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice, Rokycany – Plzeň, optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice, a rekonstrukce Negrelliho viaduktu.

Nejvýznamnější úbytek nedokončeného hmotného majetku v podrozvaze v roce 2019 představuje likvidace staveb z důvodu nové investiční výstavby.

4.2.5 Majetek daný do zástavy

Správa železnic neměla k 31. 12. 2019 ani k 31. 12. 2018 žádný majetek zatížený zástavním právem.

4.2.6 Majetek ve finančním a operativním pronájmu

K 31. 12. 2019 Správa železnic eviduje dlouhodobý majetek pořízený na zpětný leasing v celkové pořizovací ceně 376 530 tis. Kč (2018 – 376 530 tis. Kč). 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 2019 Správa železnic bezúplatně pořídila dlouhodobý hmotný majetek v reprodukční pořizovací ceně 9 953 tis. Kč (2018 – 24 032 tis. Kč), formou delimitací ve výši 5 632 tis. Kč (2018 – 10 320 tis. Kč), darem nenabyla v roce 2019 žádný dlouhodobý majetek (2018 – 20 tis. Kč). Celkem za rok 2019 Správa železnic bezúplatně nabyla majetek ve výši 15 585 tis. Kč (2018 – 34 372 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 Správu železnic 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 železnic.

4.3 Zásoby

	Zůstatek k 31. 12. 2018	Zůstatek k 31. 12. 2019
Materiál na skladě	475 027	558 934
Materiál na cestě	144	198
Nedokončená výroba	–	1 000
Zboží na skladě	2	2
Zálohy poskytnuté na zásoby	7	–
Opravná položka k zásobám	-13 558	-12 434
Celkem (rozhaha řádek C.I.)	461 622	547 700

Celkový stav zásob ovlivnilo cílené navýšení materiálu ve skladech svrškového materiálu. Zvýšení stavu zásob je výsledkem naskladňování koridorového materiálu náhradních dílů na výhybky. Opravné položky v celkové výši 12 434 tis. Kčse týkají zejména bezpohybových zásob u organizační jednotky OŘ Olomouc, OŘ Hradec Králové a ve Střediscích svrškového materiálu v Hranicích na Moravě a v Hradci Králové. Ostatní OŘ realizovaly opravné položky na součásti pro železniční svršek a také na vybrané druhy OOPP (osobní ochranné pracovní prostředky).

4.4 Dlouhodobé pohledávky – pohledávky z obchodních vztahů

Pokles dlouhodobých pohledávek je způsoben 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. Poslední část dlouhodobé pohledávky z titulu odebrané a neuhrazené energie bude dle splátkového kalendáře uhrazena v roce 2020 a k 31. 12. 2019 byla s ohledem na splatnosti přeúčtována do pohledávek krátkodobých.

	Zůstatek k 31. 12. 2018	Zůstatek k 31. 12. 2019
Dlouhodobé pohledávky do splatnosti	31 359	–
Celkem (rozhaha řádek C.II.1.1.)	31 359	–

4.5 Krátkodobé pohledávky

4.5.1 Pohledávky z obchodních vztahů

	Zůstatek k 31. 12. 2018	Zůstatek k 31. 12. 2019
Krátkodobé pohledávky do splatnosti	1 192 537	1 185 577
Krátkodobé pohledávky po splatnosti	393 614	397 840
Celkem (rozhaha řádek C.II.2.1.)	1 586 151	1 583 417

Opravná položka k pochybným pohledávkám k 31. prosinci 2019 činila 342 722 tis. Kč (2018 - 328 978 tis. Kč).

Podstatnou výši pohledávek ve splatnosti i po splatnosti tvoří, tak jako v minulých letech, pohledávky za použití dopravní cesty za společnostmi České dráhy, a. s., ČD Cargo, a. s. a PKP CARGO INTERNATIONAL, a. s.

Celková výše pohledávek, které jsou k rozvahovému dni po splatnosti více než 5 let, činí 263 551 tis. Kč, k těmto pohledávkám jsou vytvořeny opravné položky ve výši 100%. 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 209 103 tis. Kč (2018 – 106 228 tis. Kč). Zvýšení záloh ovlivnily zejména zálohy na nákup trakční elektrické energie, kterou Správa železnic od 1. 1. 2019 poskytuje

všem dopravcům, kteří využívají závislou trakci. Dále zůstatek ovlivňují zálohy uhrazené zhotovitelům akcí v rámci činností oprav a udržování ŽDC a zálohy poskytnuté na energie a služby související s prostory využívanými Správou železnic i pronajatými.

4.6 Dohadné účty aktivní

V roce 2019 dohadné účty aktivní činily 378 479 tis. Kč (rok 2018 – 152 329 tis. Kč).

Nárůst zůstatku dohadných účtů aktivních ovlivnilo zaúčtování dohadu za doplňkovou službu dodávek trakční elektrické energie dopravcům ve výši 265 075 tis. Kč (2018 – 3 010 tis. Kč), kterou Správa železnic od 1. 1. 2019 poskytuje všem dopravcům, kteří využívají závislou trakci. Dále jsou dohadné položky aktivní zaúčtovány na předpokládanou spotřebu tepelné energie vyráběné vlastními silami, která bude po zjištění skutečné spotřeby v roce 2019 fakturována nájemcům. Další část se týká právních nároků na očekávaná pojistná plnění od pojišťoven ve výši 17 111 tis. Kč

(2018 – 19 065 tis. Kč) a uplatňovaných škod a poškození za viníky ve výši 25 436 tis. Kč (2018 – 38 041 tis. Kč).

4.7 Peněžní prostředky

Celková hodnota peněžních prostředků k 31. 12. 2019 činila 3 789 930 tis. Kč (2018 – 2 599 578 tis. Kč). Z toho nejvýznamnější položkou je zůstatek bankovních účtů ve výši 3 786 689 tis. Kč (2018 – 2 597 075 tis. Kč). Navýšení finančních prostředků vyplývá zejména z vrácené úhrady ve výši 1 307 633 tis. Kč od společnosti ČEZ Prodej, s. r. o. na základě rozhodnutí soudu (viz bod 6.2.1).

4.8 Náklady příštích období

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

4.9 Vlastní kapitál

Hodnota základního kapitálu byla v roce 2019 v souladu s Českým účetním standardem č. 22 snížena o zůstatkovou hodnotu privatizovaného majetku ve výši 764 tis. Kč (2018 – 3 324 tis. Kč).

Základní kapitál v roce 2019 ovlivnila zejména delimitace, kdy zůstatková cena bezúplatně převzatého majetku činila 5 221 tis. Kč (2018 – 10 320 tis. Kč). Na základě provedení fyzických inventarizačních pak byly do ostatních kapitálových

fondů zařazeny majetky v reprodukční pořizovací ceně 55 tis. Kč (2018 – 602 tis. Kč).

Jiný výsledek hospodaření minulých let je ovlivněn zejména částkou odvedenou SFDI z výzkumů z neinvestičních projektů, které byly finalizovány v průběhu minulých let, ve výši 13 593 tis. Kč (2018 – 149 755 tis. Kč).

Společnost plánuje převést ztrátu vytvořenou v běžném období do položky Výsledek hospodaření minulých let.

4.10 Rezervy

Údaje o charakteru jednotlivých položek rezerv jsou uvedeny v bodě 3.5.

Tvorba rezervy na soudní spory vyplývá ze stavu vzniklých a probíhajících pasivních sporů Správy železnic 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. 2019 byla rezerva navýšena o částku úroků z prodlení za rok 2019.

Snížení zůstatku rezerv na odvodovou povinnost je způsobeno úhradou téměř všech vzniklých sankcí a nové sankce (platební výměry) od SFÚ již uplatňovány nejsou.

Tabulka k 4.10

	Zůstatek k 31. 12. 2018	Tvorba	Čerpání / Rozpuštění	Zůstatek k 31. 12. 2019
Rezerva na soudní spory s ČEZ Prodej	752 403	36 570	–	788 973
Rezerva na ostatní soudní spory	36 075	50	963	35 162
Rezerva na odškodnění pracovních úrazů a nemocí z povolání	25 654	21 672	25 654	21 672
Rezerva na příplatky k důchodům	11 538	8 904	11 538	8 904
Rezerva na nevyplacené mzdové osobní a ostatní náklady	120 000	150 000	120 000	150 000
Rezerva na odvodovou povinnost	1 296 753	–	1 282 493	14 260
Celkem (rozhava řádek B.)	2 242 423	217 196	1 440 648	1 018 971

4.11 Dlouhodobé závazky

4.11.1 Závazky z obchodních vztahů

Druh závazku	Zůstatek k 31. 12. 2018	Zůstatek k 31. 12. 2019
Pozastávky	8 423	10 710
Vádia, kauce, jistoty	3 000	2 999
Peněžní kauce přijaté od odběratelů	49 516	52 543
Celkem (rozhava řádek C.1.4.)	60 939	66 252

Dlouhodobé závazky z obchodních vztahů tvoří zejména přijaté peněžní kauce a jistoty od odběratelů. Další významnou část tvoří pozastávky, vádia, kauce a jistoty související s investiční výstavbou.

4.11.2 Odložená daň

Odložená daň je tvořena následujícími tituly:

Položka	31. 12. 2018	31. 12. 2019
Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek	-4 141 977	-4 175 927
Opravné položky k majetku	31 959	38 683
Opravné položky k zásobám	2 576	2 362
Pohledávky z obchodních vztahů	24 363	23 892
Rezervy	179 677	190 895
Daňové ztráty	796 814	468 768
Celkem pohledávka +, závazek - (rozhava řádek C.I.8)	-3 106 588	-3 451 327

Správa železnic eviduje daňové ztráty ve výši 2 467 202 tis. Kč (2018 – 4 193 760 tis. Kč), za roky 2015 – 2019 (údaje za rok 2019 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 % (2018 – 19 %).

4.11.3 Jiné závazky

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 Správu železnic 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 2017 byly prominuty závazky ve výši 706 mil. Kč, v roce 2018 prominutí závazků vůči státnímu rozpočtu nebylo realizováno.

Věřitel	Zůstatek k 31. 12. 2018	Zůstatek k 31. 12. 2019
MF ČR – úhrada dle státní záruky za úroky z úvěrů po prominutí	102 586	126 428
MF ČR – úhrada dle státní záruky za jistiny z úvěrů po prominutí	1 164 190	1 456 470
Ostatní	3	3
Celkem (rozhava řádek C.I.9.3)	1 266 779	1 582 901

4.12 Krátkodobé závazky

4.12.1 Krátkodobé přijaté zálohy

Krátkodobé přijaté zálohy k 31. 12. 2019 činí 334 797 tis. Kč (2018 – 197 727 tis. Kč). Zvýšení ovlivnily přijaté zálohy za odběr elektrické energie, kterou Správa železnic od 1. 1. 2019 poskytuje všem dopravcům, kteří využívají závislou trakci. Dále jsou zaúčtovány zálohy přijaté na vedlejší služby související s pronájmem bytových i nebytových prostor, na poskytnutí věcných břemen, kdy Správa železnic je osoba povinná.

4.12.2 Závazky z obchodních vztahů

	Zůstatek k 31. 12. 2018	Zůstatek k 31. 12. 2019
Závazky do splatnosti	2 559 936	2 278 666
Závazky po splatnosti	12 146	39 837
Celkem (rozhava řádek C.II.4.)	2 572 082	2 318 503

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

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

4.12.3 Stát - daňové závazky a dotace

Druh závazku	Zůstatek k 31. 12. 2018	Zůstatek k 31. 12. 2019
Nevyčerpané investiční dotace ze SFDI	889 455	450 244
Příspěvky měst, obcí, krajů a dalších subjektů na investice	-	2 999
Nevyčerpaná neinvestiční dotace TEN-T/ CEF	2 579	2 805
Ostatní neinvestiční dotace	156 776	-
Daň z příjmů sražená zaměstnancům	47 044	94 936
Ostatní daně	537	535
Celkem (rozhava řádek C.II.8.5.)	1 096 391	551 519

Zůstatek nevyčerpaných investičních dotací k 31. 12. 2019 je představován závazkem z nevyčerpaných dotací ze SFDI. Mezi hlavní důvody nedočerpání limitu investičních dotací roku 2019 do plné výše limitu patří zejména zálohové platby ex-ante, které budou proplaceny zhotovitelům a vyúčtovány až v r. 2020. Zůstatek neinvestičních dotací představuje závazek vůči SFDI, který byl finančně vypořádán v roce 2020.

Daňové nedoplatky u místně příslušných finančních orgánů Správa železnic neeviduje.

4.12.4 Dohadné účty pasivní

Dohadné účty pasivní k 31. 12. 2019 činí 498 842 tis. Kč (2018 – 307 007 tis. Kč) a představují zejména dohad na vrácení poplatků za užití ŽDC ve výši 116 000 tis. Kč (2018 – 116 000 tis. Kč) a nevyfakturované dodávky elektrické energie, tepla, vody a plynu ve výši 328 448 tis. Kč (2018 – 152 003 tis. Kč). Zvýšení především ovlivnily nevyfakturované dodávky trakční elektrické energie, kterou od 1. 1. 2019 poskytuje Správa železnic všem dopravcům, kteří využívají závislou trakci.

4.13 Bankovní úvěry a výpomoci

4.13.1 Dlouhodobé závazky k úvěrovým institucím

Dluhové portfolio Správy železnic tvoří zejména závazek z úvěrové smlouvy bývalých ČD, s. o., Jedná se o úvěr garantovaný státem, který byl přijat zejména v souvislosti s financováním výstavby a rekonstrukce železničních koridorů ve smyslu vládních usnesení č. 798/1999 a 1201/2000. Tento úvěr je předmětem oddlužení (viz bod 3.14).

Tabulka k 4.13.1

Banka	Splatnost úvěrů	Měna	Zůstatek k 31. 12. 2018	Čerpání 1-12. 2019	Splátky 1-12. 2019	Kurzové rozdíly k 31. 12. 2019	Zůstatek k 31. 12. 2019
EIB Lucemburk	15.12.2020	EUR	588 000	0	292 281	-5 319	290 400
Celkem (rozvaha řádek C.I.2.)			588 000	0	292 281	-5 319	290 400

Úrokové sazby u výše uvedených úvěrů v EUR se pohybují na bázi pevných sazeb v rozpětí 3–5,5 % ročně.

4.13.2 Přehled splatnosti úvěrů garantovaných státem

Dluhovou službu z dlouhodobých úvěrů, ve smyslu záruk poskytnutých státem podle zvláštních zákonů, nebo záruk vyplývajících ze zákona o transformaci, za Správu železnic hradí stát, resp. Ministerstvo financí ČR. V okamžiku úhrady splátky státem je daná položka převedena na účet Jiných dlouhodobých závazků. V roce 2019 Ministerstvo financí ČR na jistínách zaplatilo celkem 292 281 tis. Kč (2018 – 373 581 tis. Kč).

Vzhledem k tomu, že úvěry Správy železnic 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.

4.14 Výdaje příštích období

Výdaje příštích období činí 244 914 tis. Kč (2018 – 173 699 tis. Kč) a zahrnují zejména

Tabulka k 4.13.2

	Splatné v roce 2020	Splatné v následujících letech	Celkem
Dlouhodobé úvěry	290 400	–	290 400
Celkem	290 400	–	290 400

na náklady spojené s náhradní autobusovou dopravou od ČD, a. s. ve výši 68 756 tis. Kč (2018 – 69 398 tis. Kč) a dále přijaté daňové doklady po možnosti nároku odpočtu DPH ve výši 176 158 tis. Kč (2018 – 41 553 tis. Kč).

4.15 Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb

Veškeré výnosy byly realizovány v tuzemsku.

Výnosy z použití dopravní cesty za osobní a nákladní dopravu jsou přibližně

Tabulka k 4.15

Položka	Rok 2018	Rok 2019
Výnosy z použití dopravní cesty ČD – nákladní doprava	5 713	4 723
Výnosy z použití dopravní cesty ČD – osobní doprava	1 786 278	1 809 153
Výnosy z použití dopravní cesty ČD Cargo	973 968	883 024
Výnosy z použití dopravní cesty mimo skupinu ČD – nákladní doprava	678 300	754 675
Výnosy z použití dopravní cesty mimo skupinu ČD – osobní doprava	208 272	227 179
Výnosy za přidělenou kapacitu	115 025	114 434
Tržby za pronájmy	571 983	590 849
Tržby za elektrickou energii	1 645 656	3 456 653
Tržby od cizích dopravců za poskytnuté služby (mimořádné zásilky, apod.)	2 728	3 007
Tržby za ostatní externí služby	492 803	473 111
Celkem (výkaz zisku a ztráty řádek I.)	6 480 726	8 316 808

na stejné úrovni jako v roce 2018. Došlo k poklesu výnosů u dopravce ČD Cargo, což bylo kompenzováno zvýšením výnosů u ostatních nákladních dopravců.

Zvýšení výnosů za elektrickou energii je v souladu se zákonem o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, kdy od 1. 1. 2019 je Správa železnic poskytovatelem doplňkové služby dodávek trakční silové elektrické energie ve výši 1 918 735 tis. Kč (r. 2018 – 0 tis. Kč) pro potřeby všem dopravcům, kteří využívají závislou trakci.

4.16 Spotřeba materiálu a energií

Položka	Rok 2018	Rok 2019
Náklady na spotřebu materiálu	1 614 027	1 947 553
Z toho - OUA	735 499	1 068 816
Náklady na spotřebu energie	439 077	519 500
Náklady na spotřebu vody	12 381	13 057
Náklady na spotřebu tepla	65 839	58 495
Náklady na spotřebu plynu	55 505	73 025
Náklady na nákup elektrické energie	1 251 934	3 218 157
Náklady na spotřebu pohonných hmot	98 662	100 710
Ostatní	16 005	16 054
Celkem (výkaz zisku a ztráty řádek A.2.)	3 553 430	5 946 551

Nárůst nákladů na nákup elektrické energie je způsoben zajištěním trakční elektrické energie pro dopravce. V souladu se zákonem o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, je od 1. 1. 2019 Správa železnic poskytovatelem doplňkové služby dodávek trakční silové elektrické energie pro potřeby všem dopravcům, kteří využívají závislou trakci.

4.17 Nákup služeb

Opravné a údržbové akce („OUA“) jsou zakázky, které jsou řešeny v souladu s legislativou zadávacího řízení a jsou ve Správě železnic součástí Komplexního plánu oprav a údržby. Z důvodu přehlednější evidence jsou tyto služby sledovány zvlášť.

Tabulka k 4.17

Položka	Rok 2018	Rok 2019
Náklady na opravy a udržování stavebního charakteru bez OUA	107 891	142 474
Náklady na opravy bytů bez OUA	33 628	37 651
Náklady na služby od statutárního auditora	2 227	1 965
Z toho: - náklady za povinný audit účetní závěrky pro daný rok	1 482	1 125
- náklady za jiné neauditorské služby	745	840

pokračování »

Tabulka k 4.17 (pokračování ze str. 132)

Náklady na součinnost při přidělování kapacity dopravní cesty	596	515
Opravné a údržbové akce	9 298 114	10 778 340
Z toho: - opravy a udržování stavebního charakteru	7 433 689	9 500 635
- ostatní	1 864 425	1 277 705
Ostatní	1 688 067	2 072 213
Z toho: - opravy a udržování	681 604	791 214
- nájemné, software do 60 tis. Kč, úklid nástupišť, apod.	1 006 463	1 280 999
Celkem (výkaz zisku a ztráty řádek A.3.)	11 130 523	13 033 158

4.18 Jiné provozní výnosy

Navýšení neinvestiční dotace ze SFDI na provozuschopnost je způsobeno sloučením s dotací na opravy a údržbu osobních nádraží od roku 2019.

1 115 954 tis. Kč vyplývající ze soudního sporu s ČEZ Prodej, s. r. o. (viz bod 6.2.1). Spolu s jistinou uhradila společnost ČEZ Prodej, s. r. o., také příslušenství ve výši 191 679 tis. Kč, které obsahuje zejména úrok z prodlení.

Nárůst výnosů za manka a škody souvisí s přijatou úhradou jistiny ve výši

Položka	Rok 2018	Rok 2019
Dotace SFDI na opravy a udržování železniční dopravní cesty	15 215 710	19 414 884
Neinvestiční dotace ze SFDI – účelově vázané	16 472	30 358
Dotace SFDI na jmenovité akce neinvestiční	476 579	-
Dotace na jmenovité akce spolufinancované z OPD	-25	-
Dotace ze SFDI na provozování ŽDC	6 316 847	4 252 625
Dotace na opravy a údržbu osobních nádraží	1 099 029	-
Ostatní dotace	15 158	10 051
Tržby z výzisku materiálu	301 470	327 906
Přijaté smluvní pokuty a úroky z prodlení	68 139	239 772
Nároky na náhrady za manka a škody	63 267	1 182 477
Ostatní	74 362	92 140
Jiné provozní výnosy celkem (výkaz zisku a ztráty řádek III.3.)	23 647 008	25 550 213

4.19 Jiné provozní náklady

Položka	Rok 2018	Rok 2019
Pokuty a penále, úroky z prodlení	1 256 398	737 846
Odpisy pohledávek	140 023	7 590
Odpis zmařených investic	26	659
Vyplacené renty	5 556	4 877
Náklady spojené s nezaměstnáváním osob se sníženou pracovní schopností	35 968	36 000
Pojistné majetku a odpovědnosti	86 506	95 956
Členské příspěvky	12 982	9 267
Manka a škody	367	422
Škody v odpovědnosti způsobené na cizím majetku	-8 009	15 259
Náklady vyplývající z Prohlášení o dráze	393 171	470 293
Ostatní	151 511	52 854
Jiné provozní výnosy celkem (výkaz zisku a ztráty řádek F.5.)	2 074 499	1 431 023

Stav provozních nákladů v roce 2019 nejvíce ovlivnily pokuty za porušení rozpočtové kázně ve výši 734 558 tis. Kč. Jedná se zejména o porušení rozpočtové kázně zejména při realizaci těchto akcí: Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Běchovice 1. a 2. část a Modernizace západní části Praha hl. n.

Z titulu Dohody o vypořádání bezúvodného obohacení za užívání pozemků a zařízení mezi Správou železnic, ČD, a. s. a ČD – Telematika, a. s. došlo v roce 2018 k odpisu části pohledávek za společností ČD – Telematika, a. s. ve výši 132 539 tis. Kč. Ke zbývajícím pohledávkám byly vystaveny opravné daňové doklady ve výši 114 932 tis. Kč, které byly

úctovány do ostatních provozních nákladů. V souvislosti s touto Dohodou došlo v roce 2018 také k rozpuštění opravných položek k dotčeným pohledávkám ve výši 262 011 tis. Kč.

V návaznosti na platný zákon o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, má dopravce právo uplatnit u Správy železnic náklady v případě zabezpečení náhradní autobusové dopravy za přerušenu osobní dopravu. Celkově bylo za rok 2019 uhrazeno dopravcům 470 293 tis. Kč (2018 – 393 171 tis. Kč). Nárůst je způsoben zvýšenou investiční činností, která způsobuje omezení provozování dráhy.

4.20 Ostatní finanční výnosy

Finanční výnosy zahrnují zejména kurzové zisky z přepočtu cizoměnových transakcí.

4.21 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 Správy železnic a související běžné osobní náklady za rok 2018 a 2019:

2018	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. zabezpečení a zdravotní pojištění	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	17 301	7 487 297	2 523 713	482 271	10 493 281
Vedení *)	6	32 731	5 260	56	38 047
Správní rada a její výbory	–	2 420	823	–	3 243
Celkem	17 307	7 522 448	2 529 796	482 327	10 534 571

*) Mzdové náklady roku 2018 (včetně nákladů bývalých zaměstnanců vedení) čerpané v roce 2018 z rezervy vytvořené v roce 2017 na mzdové náklady tohoto roku činily 13 902 tis. Kč.

2019	Průměrný počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Soc. zabezpečení a zdravotní pojištění	Ostatní náklady	Osobní náklady celkem
Zaměstnanci	17 101	8 076 664	2 733 753	536 155	11 346 572
Vedení *)	5	31 090	5 536	74	36 700
Správní rada a její výbory	–	2 923	991	–	3 914
Celkem	17 106	8 110 677	2 740 280	536 229	11 387 186

*) Mzdové náklady roku 2019 (včetně nákladů bývalých zaměstnanců vedení) čerpané v roce 2019 z rezervy vytvořené v roce 2018 na mzdové náklady tohoto roku činily 12 995 tis. Kč.

K 1. 1. 2019 zaměstnávala Správa železnic 17 146 zaměstnanců pracujících ve 172 profesích a v 18 organizačních složkách působících v jednotlivých regionech ČR.

S účinností od 1. 1. 2019 došlo k významné změně organizační struktury Správy železnic spočívající v centralizaci účetních operací do organizační jednotky Centrum sdílených služeb, zrušení úseku správy majetku oblastního ředitelství, sloučení činností správy budov oblastního ředitelství do odborné správy pozemních staveb v úseku provozu infrastruktury a sloučení obchodních činností oblastního ředitelství do odborné správy obchodních činností v úseku ekonomiky. Dále došlo k 1. 1. 2019 ke změně organizační struktury úseku řízení provozu, spočívající zejména ve snížení počtu provozních obvodů oblastního ředitelství. Nadále také pokračoval proces racionalizace a optimalizace související s předáváním investičních staveb do provozu, v jehož důsledku se snížil celkový počet zaměstnanců řízení provozu o 147 (tj. o 1,9 %).

Ve 2. polovině roku 2019 byla provedena prostřednictvím poradenské společnosti analýza způsobu nastavení procesů v dosavadní organizační struktuře Správy železnic. Na základě závěrů této analýzy schválila Správní rada organizace na svém listopadovém zasedání postupné změny organizační struktury organizace v roce 2020 k 1. 1. a k 1. 4. (včetně možného převzetí činností správy telekomunikační infrastruktury), kte-

ré zajistí optimální a efektivní nastavení jednotlivých procesů ve společnosti.

V průběhu roku 2019 bylo vyplaceno odstupné 177 zaměstnancům.

K 31. 12. 2019 bylo ve společnosti zaměstnáno 17 136 zaměstnanců (31. 12. 2018 – 17 234), což je vzhledem k výše uvedeným vlivům o 98 zaměstnanců méně oproti stavu k 31. 12. 2018.

5.2 Poskytnuté půjčky, úvěry či ostatní plnění

Členové vedení organizace neobdrželi v letech 2018 a 2019 žádné půjčky a úvěry, či jiné odměny a plnění nad rámec základních odměn a plnění sjednaných v manažerské smlouvě schválených správní radou.

V roce 2019 byly členům správní rady a členům jejich výborů vyplaceny odměny v celkové výši 2 923 tis. Kč (v roce 2018 2 420 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 Správu železnic (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 v rámci plánovaných investičních akcí 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 2019 se celkové neinvestiční náklady na oblast životního prostředí pohybovaly ve výši cca 508 mil. Kč (2018 – 497 mil. Kč). Investiční náklady za oblast protihlukové ochrany při modernizaci tratí byly vyčísleny na 22 mil. Kč (2018 – 121 mil. Kč).

Další investiční náklady, které se týkají především plánované činnosti na údržbu budov v majetku Správy železnic a svým charakterem rovněž přispívají k ochraně životního prostředí (snížením energetické náročnosti), byly v roce 2019 vyčísleny na 55 mil. Kč (2018 – 145 mil. Kč).

6.2 Soudní spory

6.2.1 ČEZ Prodej, s. r. o.

Správa železnic uzavřela na základě výběrového řízení v roce 2008 se společností ČEZ Prodej, s. r. o. (dále jen „ČEZ“) smlouvu o dodávce trakční elektrické energie na roky 2009 až 2011. Vzhle-

dem ke změně legislativních podmínek přestala Správa železnic od 1. 1. 2010 dodávat trakční elektrickou energii dopravcům a příslušným způsobem také snížila odběr od společnosti ČEZ. Přestože se Správa železnic domnívá, že postupovala v souladu s uzavřenou smlouvou, společnost ČEZ 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 Správa železnic byla zavázána k úhradě částky 1 131 262 tis. Kč. Na základě dovolání Správy železnic následně Nejvyšší soud ČR rozsudky soudů nižších instancí zrušil a věc vrátil Městskému soudu v Praze. Ten rozsudkem ze dne 2. 8. 2018 potvrzeným rozhodnutím Vrchního soudu v Praze ze dne 20. 5. 2019 žalobu ČEZ pravomocně zamítnul. Proti tomuto rozhodnutí podal ČEZ dne 27. 8. 2019 dovolání k Nejvyššímu soudu ČR a dne 16. 10. 2019 ústavní stížnost k Ústavnímu soudu ČR. Zrušením rozsudků Nejvyšším soudem ČR odpadl právní titul plnění ze strany Správy železnic a ČEZ vzniklo bezdůvodné obohacení. Toto bezdůvodné obohacení ČEZ odmítl Správě železnic vydat, a proto Správa železnic podala dne 17. 10. 2017 k Obvodnímu soudu pro Prahu 4 žalobu na vydání bezdůvodného obohacení. Dne 5. 2. 2019 Obvodní soud pro Prahu 4 rozsudkem potvrzeným rozhodnutím Měst-

ského soudu v Praze ze dne 18. 9. 2019 žalobě pro vydání bezdůvodného obohacení zcela vyhověl. Na jeho základě dne 9. 10. 2019 ČEZ zaplatil Správě železnic částku 1 115 954 tis. Kčs příslušenstvím ve výši 191 679 tis. Kč. Proti rozhodnutí Městského soudu v Praze podal ČEZ dne 9. 12. 2019 dovolání k Nejvyššímu soudu ČR.

Ve věci náhrady škody ve výši rozdílu mezi sjednaným a realizovaným náhradním prodejem za rok 2011 nebylo zatím soudně rozhodnuto, neboť řízení je přerušeno do skončení řízení o dovolání ve věci náhrady škody za rok 2010. K 31. 12. 2019 vytvořila Správa železnic rezervu i na úroky z prodlení za rok 2019 ve výši 36 570 tis. Kč. Celková rezerva na tento soudní spor činí k 31. 12. 2019 788 973 tis. Kč (viz bod 4.10).

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

V rámci koupě části závodu byla na Správu železnic převedena nájemní smlouva se společností Grandi Stazioni Česká republika, s. r. o. (dále jen „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. Správa železnic následně vyzvala Grandi Stazioni k doložení této hodnoty příslušnými doklady a na

základě předložených dokladů akceptovala částku 565 684 tis. Kč, tuto částku Správa železnic v roce 2016 poukázala na účet Grandi Stazioni. Zbylou částku ve výši 210 819 tis. Kč Správa železnic odmítla uhradit a Grandi Stazioni podala dne 2. 11. 2016 k Obvodnímu soudu pro Prahu 1 žalobu o zaplacení uvedené částky včetně příslušenství (smluvní pokuta ve výši 0,5% denně z dlužné částky a zákonného úroku z prodlení). Dne 5. 4. 2019 vydal Obvodní soud pro Prahu 1 rozsudek, kterým byla žaloba Grandi Stazioni zamítnuta. V rámci odvolacího řízení Městský soud v Praze dne 3. 12. 2019 rozsudek soudu prvního stupně částečně potvrdil, v části jistiny ve výši 176 392 tis. Kč a smluvní pokuty z uvedené částky za dobu po 18. 1. 2017 rozsudek zrušil a věc vrátil Obvodnímu soudu pro Prahu 1 k dalšímu řízení. Vedení organizace nepovažuje případné plnění za pravděpodobné, a proto nebyla tvořena rezerva.

Dne 31. 7. 2017 obdržela Správa železnic dopis společnosti Grandi Stazioni, jímž společnost Grandi Stazioni uplatňuje vůči Správě železnic údajný nárok na úhradu finanční částky 1 255 622 tis. Kč z tvrzeného titulu náhrady škody z předšmluvní odpovědnosti dle ustanovení §1729 občanského zákoníku č. 89/2012 Sb. Na tento dopis reagovala Správa železnic dopisem ze dne 3. 8. 2017, jímž odmítla existenci tvrzeného nároku, jakož i další nepravdivé údaje tvrzené v dopisu Grandi Stazioni. Dne 14. 8. 2017 pak Grandi Stazioni

podala u Obvodního soudu pro Prahu 1 v této věci žalobu. Dne 6. 3. 2018 byla žaloba oficiálně doručena soudem právnímu zástupci Správy železnic spolu se souvisejícími dokumenty vzniklými v souvislosti s řešením problematiky přípustnosti části žaloby ze strany soudů. Dne 13. 8. 2019 Obvodní soud pro Prahu 1 rozsudkem žalobu v celém rozsahu zamítnul. Proti tomuto rozsudku podala společnost Grandi Stazioni dne 2. 12. 2019 odvolání k Městskému soudu v Praze. Jednání v této věci nebylo Městským soudem doposud nařízeno. Vedení organizace nepovažuje případné plnění za pravděpodobné, a proto nebyla tvořena rezerva.

6.3 Majetkoprávní vztahy

Správa železnic 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 3.4).

6.4 Budoucí závazky z koridorové výstavby

S cílem komplexního propojení české železniční infrastruktury s evropskou železniční infrastrukturou zajišťuje Správa železnic výstavbu tranzitních železničních koridorů („TŽK“), z nichž výstavba I. 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 (v tis. Kč):

Stav k 31. 12. 2019	Dosud provedená výstavba	Zbývající odhadované náklady	Celkové odhadované náklady
I. koridor	40 759 568	0	40 759 568
II. koridor	39 016 291	0	39 016 291
III. koridor	50 729 797	7 257 477	57 987 274
IV. koridor	26 762 711	9 700 432	36 463 143
Celkem	157 268 367	16 957 909	174 226 276

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.

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.

V roce 2015 schválila vláda ČR usnesením č. 269 výše uvedené celkové předpokládané náklady.

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 (nyní Správa železnic) a společnosti ČD jako jejich právních nástupců.

Správa železnic převzala majetek tvořící železniční dopravní cestu, zatímco společnost ČD převzala majetek sloužící k provozování železniční dopravy. Správa železnic zároveň převzala většinu pohledávek a závazků, zatímco společnost ČD převzala pouze nesplatné pohledávky a závazky z obchodně přepravních vztahů a pohledávky a závazky z pracovních 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 Správu železnic 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 jed-

notlivé 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 Správy železnic 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 Správy železnic.

7.2 Významné faktory ovlivňující činnost Správy železnic

Správa železnic 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 hospodáří Správa železnic, nebo její role při provozování a zabezpečení provozuschopnosti železniční dopravní cesty ve veřejném zájmu.

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

Na základě usnesení vlády České republiky č. 1546 ze dne 21. 12. 2015 o koupi části závodu „Železniční stanice“ od ČD na Správu železnic byl ke dni 1. 7. 2016 realizován převod této části závodu. Předmětem koupě byly pozemky, budovy, movitý a další majetek spolu s operační evidencí, zásobami, pohledávkami, závazky a časovým rozlišením.

Správa železnic 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 Správy železnic je tudíž závislé na dotacích od státu, případně dalších subjektů. Správa železnic má pro rok 2020 schváleno financování od Státního fondu dopravní infrastruktury na investiční i neinvestiční činnosti ve výši 39 170 030 tis. Kč (2019 – 43 374 372 tis. Kč). Správa železnic má zároveň s MD ČR a SFDI vyjednáno navýšení těchto prostředků na výslednou částku 43 397 803 tis. Kč. Tyto finanční prostředky nejsou doposud se SFDI zaslouženy. Vedení Správy železnic je přesvědčeno, že tento rozsah finančních prostředků umožní Správě železnic poskytovat služby v obdobném rozsahu jako v roce 2019, 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 Správy železnic realizované ve vztahu ke společnosti České dráhy, a. s.:

	2018	2019
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – osobní doprava	1 786 278	1 809 153
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – nákladní doprava	5 713	4 723
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	54 133	51 827
Výnosy za elektrickou energii – SŽE	1 435 218	1 639 957
Výkony Hasičské záchranné služby za poskytování HZS	26 625	1 861
Výkony za provoz telekomunikačních sítí	56 856	55 166
Celkem	3 364 823	3 562 687

K 31. 12. 2019 eviduje Správa železnic pohledávky a závazky za České dráhy, a. s., jejichž celková čistá hodnota představuje pohledávku společnosti ve výši 470 125 tis. Kč (2018 – 510 851 tis. Kč). Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů a poskytnutých záloh, činí za České dráhy, a. s., 596 077 tis. Kč (2018 – 603 387 tis. Kč). Závazek z obchodních vztahů, včetně přijatých záloh, představuje částku ve výši 125 952 tis. Kč (2018 – 92 536 tis. Kč).

Významné výnosy Správy železnic realizované ve vztahu k ČD Cargo, a. s.:

	2018	2019
Výnosy za použití železniční dopravní cesty – nákladní doprava	973 968	883 024
Výnosy z přidělené kapacity ŽDC	29 059	24 451
Výnosy za elektrickou energii – SŽE	404	717 160
Výkony Hasičské záchranné služby za poskytování HZS	9 900	1 427
Výkony za provoz telekomunikačních sítí	38 760	38 763
Celkem	1 052 091	1 664 825

V roce 2019 eviduje Správa železnic pohledávky a závazky vůči ČD Cargo, a. s., jejichž celková čistá hodnota představuje pohledávku společnosti ve výši 189 388 Kč (2018 – 318 094 tis. Kč). Částka, která je v rozvaze vykázána jako součást pohledávek z obchodních vztahů, činí za ČD Cargo, a. s., 246 626 tis. Kč (2018 – 333 459 tis. Kč). Závazek z obchodních vztahů včetně přijatých záloh představuje částku ve výši 57 238 tis. Kč

(2018 – 15 365 tis. Kč). Nárůst tržeb za elektrickou energii – SŽE je způsoben změnou dodávek trakční energie, kdy Správa železnic je od 1. 1. 2019 v souladu se zákonem o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, poskytovatelem doplňkové služby dodávek trakční silové elektrické energie.

7.4 Privatizace

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

V roce 2019 bylo realizováno celkem pět privatizačních projektů na majetek v účetním okruhu MOZ, jehož účetní zůstatková hodnota činila celkem 764 tis. Kč (2018 – 3 324 tis. Kč).

Z uvedeného počtu byl v roce 2019 realizován jeden privatizační projekt z ostatního majetku mimo bytový fond. Dále byly realizovány čtyři privatizační projekty formou doprivatizací pozemků

po privatizaci bytového fondu. K 31. 12. 2019 Správa železnic eviduje dlouhodobý majetek určený k úhradě závazků převzatých po ČD, s. o., uvedený v příloze zákona o transformaci v účetní zůstatkové hodnotě 479 217 tis. Kč. K 31. 12. 2018 činila účetní zůstatková hodnota tohoto majetku 481 435 tis. Kč.

7.5 Prodej majetku

7.5.1 Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh ZDC

Za rok 2019 v okruhu Železniční dopravní cesty („ZDC“) činily tržby z prodeje nemovitého majetku schváleného vládou ČR celkem 33 922 tis. Kč (2018 – 58 477 tis. Kč).

7.5.2. Prodej zbytného nemovitého majetku – okruh MOZ

Za rok 2019 obdobně jako v roce 2018 nebyl uzavřen žádný obchodní případ prodeje z okruhu MOZ.

7.6 Pronájem majetku

7.6.1. Pronájem majetku vedený v účetním okruhu MOZ

K 31. 12. 2019 bylo evidováno 67 nájemních smluv na byty, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 2 074 tis. Kč (2018 – 2 213 tis. Kč).

Na ostatní majetek nemovitý mimo bytový fond bylo evidováno 131 nájemních smluv, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 12 603 tis. Kč (2018 – 13 900 tis. Kč). Tržby z pronájmu tedy celkem činily 14 677 tis. Kč (2018 – 16 113 tis. Kč).

7.6.2. Pronájem majetku vedený v účetním okruhu ZDC

K 31. 12. 2019 bylo evidováno 2 423 nájemních smluv na byty, přičemž tržby z nich dosáhly celkem 84 928 tis. Kč (2018 – 86 183 tis. Kč).

Na ostatní nemovitý majetek mimo bytový fond bylo evidováno 6 884 nájemních smluv, přičemž tržby z nich včetně movitého majetku dosáhly celkem 472 225 tis. Kč (2018 – 450 284 tis. Kč).

Tržby z pronájmu celkem činily 557 153 tis. Kč (2018 – 536 467 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:

	Zůstatek k 31. 12. 2018	Zůstatek k 31. 12. 2019
Peněžní prostředky v pokladně	2 503	3 241
Peněžní prostředky na účtech	2 597 075	3 786 689
Celkem (rozhlava řádek C.IV)	2 599 578	3 789 930

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

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 2019 činily tyto peněžní toky 0 tis. Kč (2018 – 1 415 tis. Kč).

8. Události po datu účetní závěrky

8.1 Změna v názvu společnosti

Dne 14. 1. 2020 byl v obchodním rejstříku zapsán nový název společnosti „Správa železnic, státní organizace“ v návaznosti na datum 1. 1. 2020, kterým nabyl účinnosti zákon č. 367/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

8.2 Koronavirus

Organizace posoudila možné důsledky epidemie koronaviru na potřebu případného dodatečného financování ze strany zakladatele pro případ, že by možný výpadek příjmů od třetích stran nebylo možné pokrýt z vlastních zdrojů. Výsledky tohoto posouzení jsou závislé zejména na předpokladech o délce a intenzitě možného výpadku, postavených na veřejně dostupných informacích. K datu účetní závěrky posouzení neindikuje potřebu dodatečných finančních zdrojů. Případné požadavky na dodatečné finanční zdroje budou řešeny se zřizovatelem po skončení krizového stavu a vyhodnocení reálné potřeby.

V Praze, dne 20. března 2020



Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel

Osoby odpovědné za výroční zprávu

Čestné prohlášení

Prohlašujeme, že údaje uvedené ve výroční zprávě za rok 2019 odpovídají skutečnosti a že žádné podstatné okolnosti, které nám byly známy a které by mohly ovlivnit přesné a správné posouzení organizace Správa železnic, státní organizace, nebyly vynechány.



Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel



Ing. Aleš Krejčí
náměstek generálního ředitele
pro ekonomiku

Závěrka vydání této výroční zprávy je ke dni 20. března 2020.

Výroční zpráva o činnosti v oblasti poskytování informací

V souladu s ustanovením § 18 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, (dále jen InfZ) zveřejňuje Správa železnic (účinností novely zákona č. 367/2019 Sb., tj. od 1. ledna 2020, došlo ke změně názvu organizace z původního Správa železniční dopravní cesty/SŽDC/ na nový Správa železnic) výroční zprávu za rok 2019 o činnosti v oblasti poskytování informací.

Žádosti podle výše uvedeného zákona vyřizují jménem Správy železnic pověřené zaměstnanci Generálního ředitelství, odboru právních činností, ve spolupráci se všemi organizačními složkami a odbornými útvary Správy železnic podle charakteristiky žádosti.

a. počet podaných žádostí o informace	128
počet vydaných rozhodnutí o odmítnutí žádosti	25
počet vydaných rozhodnutí odmítnutí části žádosti	15
b. počet podaných odvolání proti rozhodnutí	6
c. počet ukončených soudních řízení	3
d. výčet poskytnutých výhradních licencí	0
e. počet stížností podaných podle § 16a	4

K bodu c) Výroční zprávy

Správa železnic uvádí seznam rozsudků správních soudů o žalobách proti rozhodnutí nadřízených orgánů povinných subjektů o odvolání proti jimi vydaným

Správa železnic, 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 2019

čj. 199/2020-SŽDC-GŘ-O25

rozhodnutím o (částečném) odmítnutí žádosti o poskytnutí informace:

- Rozsudek MS v Praze 5A 18/2017 – žádost o informaci, za jakou částku pronajímá SŽDC Českým drahám a. s., prodejní místa, umístění nástěnek a umístění automatu na jízdenky v prostorech nádražní budovy žst. Břeclav – rozsudek zrušil rozhodnutí SŽDC a vrátil věc SŽDC k dalšímu řízení.
- Rozsudek MS v Praze 5A 57/2015 – soud rozhodnutí SŽDC zrušil a vrátil k dalšímu řízení, žádosti bylo vyhověno dne 11. července 2019.
- Rozsudek MS v Praze 5A 58/2015 (5/2019) – soud rozhodnutí zrušil a věc vrátil SŽDC k dalšímu řízení. SŽDC vydala rozhodnutí, kterým částečně odmítla požadované informace poskytnout, žadatel podal odvolání. SŽDC vydala dne 15. srpna 2019 rozhodnutí o odvolání, odvolání bylo částečně vyhověno.

Částka za náklady na právní zastoupení v soudních řízeních činila 0 Kč. Výdaje spojené se soudními řízeními činily 25 456 Kč.

K bodu e) Výroční zprávy

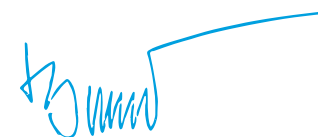
Správa železnic sděluje, že stížnosti na postup při vyřizování žádosti o informace byly podány:

- Jako nesouhlas s vyřízením žádosti způsobem uvedeným v § 6 InfZ. Nadřízený orgán po přezkoumání postupu povinného subjektu neshledal

vadu, která by stížnost na nesprávné vyřízení žádosti povinného subjektu činila důvodnou ve smyslu InfZ.

- Jako nesouhlas s vyřízením žádosti. Nadřízený orgán potvrdil postup povinného subjektu, protože neshledal, že by došlo k porušení právní úpravy či práv žadatele v souvislosti s vyřízením jeho žádosti.
- Jako nesouhlas s vyřízením žádosti. Nadřízený orgán v části potvrdil postup povinného subjektu, protože neshledal, že by došlo k porušení právní úpravy či práv žadatele v souvislosti s vyřízením jeho žádosti a v části vyhověl stížnosti, přičemž původně poskytnuté informace doplnil a rozšířil tak, jak to platná právní úprava InfZ povinnému subjektu umožnila.
- Jako nesouhlas s vyřízením žádosti. Nadřízený orgán shledal důvody stížnosti jako zcela bezpředmětné a provedeným šetřením neshledal v postupech povinného subjektu pochybení a stížnost odmítl.

V Praze dne 29. 1. 2020



JUDr. Marcel Bařha
ředitel odboru právních činností

Seznam zkratk

BK	bezstyková kolej	ČD, s. o.	České dráhy, s. o.	IROP	Operační program Životní prostředí	SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
BIM	informační modelování staveb (Building Information Modeling / Management)	DLM	dlouhodobý majetek	IRS	mezinárodní železniční standardy (International Railway Standards)	SS	stavební správa
CDP	Centrální dispečerské pracoviště	ERA	Evropská agentura pro železnice	KPI	klíčové ukazatele výkonnosti (Key Performance Indicators)	SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
C-ITS	Kooperativní inteligentní dopravní systémy (Co-operative Intelligent transport systems)	ERTMS	Evropský systém řízení železniční dopravy (European Rail Traffic Management System)	MD	Ministerstvo dopravy ČR	TEN-T	Transevropská síť pro dopravu (Trans-European Network – Transport)
CEF	Nástroj pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility)	ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém (European Train Control System)	NN	nízké napětí	TRS	traťový rádiový systém
CEN	Evropský výbor pro normalizaci (European Committee for Standardisation)	ETSI	Institut pro standardy v oblasti telekomunikací (European Telecommunications Standards Institute)	OPD2	Operační program Doprava v rámci Evropské unie	TAF	Telematické aplikace pro nákladní dopravu (Telematics applications for freight service)
CENELEC	Evropský výbor komise pro normalizaci v elektrotechnice (European Committee for Electrotechnical Standardization)	FRMSC	Evropský drážní rádiový systém (Future Railway Mobile Communication System)	ORŘ	Oblastní ředitelství	TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu (Technical specification for Interoperability)
CER	Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností (Community of European Railway and Infrastructure Companies)	GP	geometrická poloha	OSŽD	Organizace pro spolupráci železnic	UIC	Mezinárodní železniční Unie (International Union of Railways)
		GSM-R	Globální systém pro mobilní komunikaci v prostředí železnice (Global System for Mobile Communication – Railway)	RFC	Železniční nákladní koridory (Rail Freight Corridor)	VN	vysoké napětí
				RNE	Sdružení evropských manažerů infrastruktury (RailNetEurope)	VRT	vysokorychlostní trať
				SERAC	Výbor pro jednotný evropský železniční prostor (Single European Railway Area Committee)	ŽDC	železniční dopravní cesta

Identifikační a kontaktní údaje

Název organizace:	Správa železnic, 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, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00
Telefon:	222 335 711
E-mail:	szdc@szdc.cz
Internetová adresa:	www.szdc.cz

