***2. den schůze***

***(16. ledna 2002)***

**Místopředseda Senátu** [**Jan Ruml**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=90)**:** Vážené paní senátorky, vážení páni senátoři, milí hosté, dovolte mi, abych vás přivítal na pokračování 13. schůze Senátu. Prosím, abyste se zaregistrovali svými identifikačními kartami.

Jako jedinou písemnou omluvu z dnešní schůze uvádím omluvu místopředsedy Senátu pana Přemysla Sobotky.

Kolegyně a kolegové, v souladu s usnesením Organizačního výboru č. 182 ze dne 15. ledna 2002 navrhuji tyto změny pořadu 13. schůze:

1. Přesunout bod Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 364/2000 Sb., o zrušení Fondu dětí a mládeže a o změnách některých zákonů, senátní tisk č. 170, na 7. místo pořadu pokračování 13. schůze, tj. jako bod č. 1 dnešní schůze, a bod Zpráva o peticích doručených Senátu PČR, jeho orgánům a funkcionářům, o jejich obsahu a způsobu vyřízení za období od 1. 1. do 31. 12. 2001 a výroční zpráva o činnosti v oblasti poskytování informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím za r. 2001, senátní tisk č. 173, na místo 8., tzn. jako druhý bod našeho dnešního jednání.
2. Projednat bod Návrh zákona 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, senátní tisk č. 164, dne 16. ledna 2002 v 15.00 hodin, tj. dnes, a bod Návrh zákona o výkonu ústavní výchovy nebo ochranné výchovy ve školských zařízeních a o preventivně výchovné péči ve školských zařízeních a o změně dalších zákonů, senátní tisk č. 161, dne 17. ledna 2002, tj. zítra, jako první bod.

Dále, kolegyně a kolegové, upozorňuji na návrh předsedy Výboru pro územní správu pana senátora Brýdla na přerušení schůze před zahájením projednávání návrhu zákona o ochraně ovzduší.

Nyní, kolegyně a kolegové, se vás táži, kdo si přeje ještě doplnit program či jej změnit. Jako první se přihlásil pan senátor Skalický, po něm pan senátor Jiří Brýdl.

**Senátor** [**Jiří Skalický**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=84)**:** Pane předsedající, kolegyně a kolegové, dovoluji si navrhnout doplnění pořadu 13. schůze o bod Návrh usnesení Senátu k návrhu pravidel jednání Senátu při zajištění účasti delegáta Senátu a jeho náhradníka v Konventu EU a Návrh na vyslovení souhlasu se zřízením podvýboru Výboru pro evropskou integraci pro mezivládní konferenci EU v r. 2004.

Vzhledem k tomu, že Výbor pro evropskou integraci tuto materii dnes na svém dopoledním jednání projednal a vzhledem k tomu, že je vám její obsah znám už od pátku, navrhuji, aby tento bod byl zařazen jako třetí bod našeho dnešního jednání. Děkuji za pozornost.

**Místopředseda Senátu** [**Jan Ruml**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=90)**:** Děkuji vám, pane kolego. Slovo má pan senátor Jiří Brýdl.

**Senátor** [**Jiří Brýdl**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=50)**:** Vážený pane předsedající, kolegyně a kolegové, dovolte mi, abych vás seznámil s usnesením Výboru pro územní rozvoj, veřejnou správu a životní prostředí, který mě zmocňuje jako předsedu výboru podat plénu Senátu návrh na vyřazení pevně stanoveného bodu č. 5 na 13. schůzi Senátu, senátní tisk č. 171, Návrh zákona o ovzduší, zařazeného na čtvrtek 17. ledna 2002 jako první bod po polední pauze, a o jeho přeřazení na čtvrtek 31. ledna 2002 dopoledne. Výbor mě pověřuje tento návrh předat také předsedovi Senátu.

Náš výbor dnes, po přerušené schůzi výboru, byl o tomto zákonu znovu nucen přerušit další jednání, protože tato norma je velmi složitá, s velkými dopady do obcí, do samospráv, do podnikatelských subjektů, obecně na občany ČR. Toto projednávání nelze uspěchat, zkrátit a přes dobrou vůli výboru, který již podruhé přerušil jednání, nejsme schopni v tak krátké lhůtě, kterou jsme měli poté, co zákon přišel do Senátu, toto projednat.

Vzhledem k tomu, že ve středu 30. ledna tady má zahraniční výbor veřejné slyšení, je jediným možným termínem čtvrtek 31. ledna 2002. Je to podnět pro Organizační výbor, v  podstatě se jedná o přerušení 13. schůze a o zařazení tohoto bodu jako posledního na avizované datum čtvrtek 31. ledna. Děkuji za pozornost.

**Místopředseda Senátu** [**Jan Ruml**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=90)**:** Děkuji vám, pane kolego. O slovo se ještě hlásí pan senátor Jiří Skalický.

**Senátor** [**Jiří Skalický**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=84)**:** Děkuji, pane předsedající. Doplním informaci a žádost kolegy předsedy Brýdla informací o tom, že rovněž Výbor pro evropskou integraci přerušil projednávání zákona o ovzduší a hodlá v  tomto projednávání pokračovat na své plánované schůzi 30. ledna. Tudíž podporuji návrh, aby plenární projednávání této věci proběhlo až 31. ledna.

**Místopředseda Senátu** [**Jan Ruml**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=90)**:** Děkuji vám, pane kolego. Nikdo další se již do rozpravy k programu schůze nehlásí. Ptám se, zdali má někdo nějaké námitky, abychom o návrzích Organizačního výboru, o návrhu senátora Jiřího Skalického a o návrhu senátora Jiřího Brýdla hlasovali dohromady. *(Nikdo se nehlásí.)* Pokud nikdo takové námitky nemá, budeme po znělce hlasovat.

Kolegyně a kolegové, budeme hlasovat o návrhu pořadu zbývajících neprojednaných bodů této 13. schůze. Zahajuji hlasování.

Kdo je pro tento návrh, nechť zvedne ruku a stiskne tlačítko ANO. Kdo je proti tomuto návrhu, nechť zvedne ruku a stiskne tlačítko NE. Děkuji vám.

Hlasování č. 13 skončilo. Z registrovaných 66 senátorek a senátorů bylo pro 65, proti nebyl nikdo. Tento návrh byl schválen. Byl tedy **schválen pořad** projednávání zbývajících materiálů této schůze a budeme se jím řídit.

Jako první bod dnešního dne je:

**<A NAME='st170'></A>Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 364/2000 Sb., o zrušení Fondu dětí a mládeže a o změnách některých zákonů.**

Pro tento bod jste obdrželi [**senátní tisk č. 170**](http://www.senat.cz/xqw/xervlet/pssenat/historie?fo=3&cislo_tisku=170)**.**

Nyní prosím zástupkyni navrhovatele paní poslankyni Michaelu Šojdrovou, kterou zde srdečně vítám, aby nás seznámila s návrhem zákona.

**Poslankyně Michaela Šojdrová:** Dobrý den. Vážený pane místopředsedo, vážené paní senátorky, páni senátoři.

Děkuji za to, že mohu jménem předkladatelů zdůvodnit návrh zákona, kterým se mění zákon č. 364/2000 Sb., o zrušení Fondu dětí a mládeže a o změnách některých zákonů.

Důvodem našeho návrhu je dosavadní průběh likvidace, který není standardním způsobem likvidace, ale jejím cílem je zrušit Fond dětí a mládeže tak, aby co nejvíce objektů vhodných pro činnost dětí a mládeže bylo převedeno právě těmto sdružením dětí a mládeže bezúplatně a aby i maximum zbývajícího majetku, který je v současné době v obchodních společnostech, byl prodejem zpeněžen a aby takto získaný výnos byl zase využit pro sdružení dětí a mládeže.

Novela, mohu-li stručně vyjádřit, má tedy za cíl, aby bylo vypsáno druhé kolo výběrového řízení. V prvním kole z původně 85 navržených majetků bylo vládou doporučeno a nakonec Sněmovnou schváleno pouze 62 objektů k bezúplatnému převodu. Již z tohoto vyplývá, že jsou zde objekty, které na své nové nabyvatele čekají a je škoda, aby je tito noví nabyvatelé nezískali.

Důvodem, proč vláda nesouhlasila, byly spíše formální důvody nesplnění některých podmínek.

My jsme tedy navrhli novelu zákona, která by měla toto druhé kolo umožnit. Již dnes je jasné, že termíny nemohou být dodrženy. Proto velmi děkuji za způsob, jakým se k tomuto projednávání postavily výbory Senátu, které navrhly změnu termínů. Podle pozměňovacích návrhů, které tyto výbory odsouhlasily, by tedy druhé kolo výběrového řízení mělo být ukončeno 30. dubna t. r., a tak by byl umožněn další bezúplatný převod těchto majetků.

Nechci vás zbytečně dále zdržovat. Mé stanovisko je tedy k těmto navrženým pozměňovacím návrhům kladné. Děkuji ještě jednou senátorům i legislativě Senátu, že tyto změny termínů promítli i v legislativně-technických úpravách. Zejména pak chci poděkovat za zapracování návrhu, který říká, že mezi sdružení, kterým bude moci být převeden majetek, budou i sdružení v tělovýchově a sportu. Zde jsme se totiž dostali do situace, kdy by nemohly být některé velmi vhodné majetky takto převáděny, a díky této úpravě, pokud bude schválena, tak nebudeme muset uvažovat o dalších legislativních změnách. A pozměňovací návrh, pokud ho Senát takto, jak byl předložen výbory, přijme, pak naplní i další představy předkladatelů změn zákona.

Doporučuji tedy Senátu, aby schválil návrh zákona včetně změn, které navrhly výbory Senátu.

Děkuji vám za pozornost i za podporu návrhu zákona.

**Místopředseda Senátu** [**Jan Ruml**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=90)**:** Děkuji vám, paní poslankyně. Posaďte se, prosím u stolku zpravodajů.

Návrh zákona byl přikázán Ústavně-právnímu výboru. Výbor určil jako svého zpravodaje pana senátora Pavla Janatu a přijal usnesení, které vám bylo rozdáno jako senátní tisk č. 170/3.

Následně byl návrh zákona přikázán Výboru pro vzdělávání, vědu, kulturu, lidská práva a petice. Výbor určil jako svého zpravodaje pana senátora Antonína Petráše a přijal usnesení, které vám bylo rozdáno jako senátní tisk č. 170/2.

Organizační výbor určil garančním výborem pro projednávání tohoto návrhu zákona Výbor pro hospodářství, zemědělství a dopravu. Ten přijal usnesení, které vám bylo rozdáno jako senátní tisk č. 170/1. Zpravodajem výboru byl určen pan senátor Jiří Rückl, kterého nyní žádám, aby přednesl zpravodajskou zprávu.

**Senátor** [**Jiří Rückl**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=16)**:** Vážený pane předsedající, vážený pane předsedo, paní poslankyně, dámy a pánové.

Jak už paní poslankyně předeslala, jedná se o první novelu zákona na zrušení Fondu dětí a mládeže a o změnách některých zákonů pod č. 364/2000 Sb.

Smyslem novely zákona je, aby majetek, který nebyl dosud bezúplatně převeden na občanská sdružení dětí a mládeže, popř. na další subjekty uvedené v zákoně o zrušení Fondu na základě výběrového řízení vyhlášeného do 15. prosince 2000 a je nadále vhodný pro převod na tyto subjekty, bylo možné převést na základě dalšího výběrového řízení. Jinak by totiž tento zbývající dosud nepřevedený majetek a především vhodný pro tuto práci, byl likvidátorem úplatně převeden ve veřejných dražbách jiným zájemcům.

Jedná se o návrh poslanců Václava Brouska a dalších, který byl v Poslanecké sněmovně projednán v rámci zkráceného řízení 19. prosince 2001, byl schválen v prvním čtení, kdy pro hlasovalo 129 poslanců a dva byli proti.

Vláda s tímto návrhem nesouhlasila.

Oproti současné právní úpravě je likvidátorovi ukládáno výběrové řízení vypsat ve dvou kolech, a to v tom původním do 15. 12. 2000 a v novém do 15. 12. 2002, a stanoví se lhůty pro podání žádostí o majetek, a to do 28. 2. 2001 a do 28. 2. 2002.

Vláda má pro obě kola stanovit podmínky výběrového řízení samostatně.

Návrh dále posunuje datum zániku Fondu na 1. leden 2004.

Návrh zákona, tak jak byl předložen z Poslanecké sněmovny, je dotčen dvěma základními legislativními problémy:

1) Návrhem zákona dotčené ustanovení má přechodný charakter a takové ustanovení není možné novelizovat ani nahrazovat novým, což jasně vyplývá ze skutečnosti, že návrh je mimo logiku věci a ukládá likvidátorovi a žadatelům povinnosti, které vzhledem k uvedeným lhůtám nelze splnit, neboť tyto lhůty již uběhly.

2) Zákon posouvá den zániku Fondu ze dne 1. 1. 2003 na den 1. 1. 2004. Avšak v dosud platném zákoně o zrušení Fondu v jeho článku 6 nedošlo k posunutí účinnosti zrušení zákona č. 113/1993 Sb. a jeho novel. Tento zákon přitom nahrazuje zakládací listinu Fondu a na jeho základě je také zapsán v obchodním rejstříku. Není proto možné, aby zrušení zákona č. 113/1993 Sb. předcházelo zániku Fondu.

Z výše uvedených důvodů a po konzultaci s legislativním odborem Výbor pro hospodářství, zemědělství a dopravu na své 23. schůzi dne 10. ledna 2002 přijal usnesení vrátit návrh zákona Poslanecké sněmovně s pozměňovacími návrhy, které tvoří přílohu usnesení tohoto výboru. Zpravodajem určil senátora Jiřího Rückla a pověřil předsedu výboru senátora Milana Balabána předložit usnesení předsedovi Senátu.

Pozměňovací návrhy, které byly komplexně zpracovány, se nedotýkají věcné podstaty změny tohoto zákona. Jsou tedy vysloveně legislativního charakteru, dotýká se jenom věcné části poznámka, která již byla vyřčena paní poslankyní, a to je zařazení organizací tělovýchovných, které se zabývají rovněž výchovou mládeže. Pokud bude zákon postoupen do podrobné rozpravy, přednesu potom pozměňovací návrh. Děkuji vám.

**Místopředseda Senátu** [**Jan Ruml**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=90)**:** Děkuji vám, pane zpravodaji, posaďte se také, prosím, ke stolku zpravodajů. A nyní uděluji slovo zpravodaji Ústavně-právního výboru panu senátoru Pavlu Janatovi.

**Senátor** [**Pavel Janata**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=127)**:** Pane předsedající, paní poslankyně, kolegyně a kolegové. Já chci jenom ve svém vystoupení upozornit na ten fakt, že byť na první pohled vypadají pozměňovací návrhy přijaté všemi výbory, které projednávaly tento návrh zákona, stejně, pak tomu tak není. Ústavně-právní výbor, který rovněž doporučuje schválit tento zákon s pozměňovacími návrhy, přijal tyto pozměňovací návrhy s jednou odchylností, s jednou odlišností od výboru garančního, a ta odchylka je v pozměňovacím návrhu č. 2, kde v tom dlouhém textu pod písmenem d) jsme na konci druhého řádku vypustili slova "a která je i po tomto dni pro převod vhodná".

Toto kritérium, tedy vhodnost uvedeného majetku pro bezúplatný převod, se jednak jeví trochu vágní, jak stanovit přesně, co je vhodné a co není, a jednak se zdá být i nadbytečné, protože v posledku stejně o konkrétních převodech rozhodne Poslanecká sněmovna svým usnesením.

Takže tolik jenom pro pořádek, aby bylo zřejmé, že existují dvě verze pozměňovacích návrhů, přičemž mám pocit, že ta verze přijatá v Ústavně-právním výboru, která vznikla později a vznikla úpravou toho návrhu, který přijal garanční výbor, je prostě vhodnější. Tolik k tomu za Ústavně-právní výbor. Děkuji za pozornost.

**Místopředseda Senátu** [**Jan Ruml**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=90)**:** Děkuji vám, pane senátore, a nyní uděluji slovo senátorovi - zpravodaji Výboru pro vzdělávání, vědu, kulturu, lidská práva a petice panu senátoru Antonínu Petrášovi.

**Senátor** [**Antonín Petráš**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=75)**:** Pane předsedající, dámy a pánové, plně se ztotožňuji s vyjádřením kolegy Rückla, seznámím vás pouze s usnesením výboru.

Výbor po úvodním slovu předsedy výboru senátora Františka Mezihoráka, po odůvodnění návrhu zákona zástupcem navrhovatelů poslancem Václavem Brouskem, náměstkem ministra školství, mládeže a tělovýchovy doktorem Malým a ředitelem odboru pro mládež Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy Mgr. Fryčem, po mé zpravodajské zprávě a po rozpravě doporučuje Senátu Parlamentu ČR vrátit návrh zákona Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR s pozměňovacími návrhy, které jsou přílohou tohoto usnesení. Děkuji.

**Místopředseda Senátu** [**Jan Ruml**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=90)**:** Děkuji vám, pane kolego, a nyní se táži, zda někdo navrhuje podle § 107 jednacího řádu, aby Senát projevil návrhem zákona se nezabývat. Nikoho nevidím, takže otevírám obecnou rozpravu. Do obecné rozpravy se nikdo nehlásí, takže obecnou rozpravu končím v této chvíli.

Vzhledem k tomu, že nepadl ani návrh schválit zákon, ani zamítnout, takže otevírám rozpravu podrobnou. A pan senátor Rückl, prosím.

**Senátor** [**Jiří Rückl**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=16)**:** Kolegyně a kolegové, tak, jak jsem avizoval, dovolím si předložit pozměňovací návrh, který byl výsledkem projednávání v hospodářském výboru. Pro pořádek ten pozměňovací návrh přečtu, ale máte ho všichni před sebou jako přílohu tisku č. 170/1.

Pozměňovací návrhy k návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 364/2000Sb., o zrušení Fondu dětí a mládeže a o změnách některých zákonů, senátní tisk č. 170.

1. V čl. I bod 1 vypustit. Dosavadní body 2 a 3 označit jako body 1 a 2.
2. V čl. I bod 1 (dosavadní bod 2) upravit takto:

2. V čl. I bodu 5 se za písmeno c) vkládá nové písmeno d), které zní:

d) část majetku, se kterou přísluší Fondu hospodařit a která přede dnem 1. března 2002 nebyla převedena podle písmene b) nebo c) a která je i po tomto dni pro převod vhodná, bezúplatně převede na občanská sdružení dětí a mládeže, občanská sdružení zabývající se tělovýchovou a sportem, školy a školská zařízení, popřípadě na územní samosprávné celky, a to v souladu s usnesením Poslanecké sněmovny přijatým na návrh vlády, pokud tyto osoby písemně požádají o převod tohoto majetku likvidátora do 30. dubna 2002. Likvidátor za tímto účelem vypíše nové výběrové řízení do 31. března 2002. Podmínky pro výběrové řízení stanoví vláda usnesením. Pro zbývající část majetku, se kterou přísluší Fondu hospodařit, platí po rozhodnutí Poslanecké sněmovny o bezúplatných převodech písmeno c) obdobně.

Dosavadní písmena d) až g) se označují jako písmena e) až h).

1. V čl. I za bod 2 (dosavadní bod 3) doplnit nový bod 3, který zní:

3. V čl. VI se číslovka "2003" nahrazuje číslovkou "2004.

1. Za čl. I vložit nový čl. II, který zní:

Čl. II

Přechodná ustanovení

1. V případě, že likvidátor uzavřel přede dnem 1. března 2002 smlouvu o úplatném převodu majetku podle čl. I bodu 5 písm. c) zákona č. 364/2000 Sb., o zrušení Fondu dětí a mládeže a o změnách některých zákonů, postupuje se, pokud jde o tyto smlouvy, podle dosavadních právních předpisů.
2. Veřejné soutěže vyhlášené likvidátorem podle čl. I bodu 5 písm. c) zákona č. 364/2000 Sb., o zrušení Fondu dětí a mládeže a o změnách některých zákonů, na základě kterých nebyla přede dnem 1. března 2002 uzavřena smlouva o úplatném převodu majetku Fondu dětí a mládeže "v likvidaci", a jde-li o majetek uvedený v čl. I bodu 5 písm. d) větě první a druhé zákona č. 364/2000 Sb., o zrušení Fondu dětí a mládeže a o změnách některých zákonů, ve znění čl. I tohoto zákona, likvidátor bez zbytečného odkladu zruší.

Čl. II označit nově jako čl. III.

1. V čl. III (dosavadní čl. II) slovo "vyhlášení" nahradit slovy "1. března 2002".

Tolik tedy komplexní pozměňovací návrh hospodářského výboru.

Na závěr tohoto mého čtení pozměňovacího návrhu bych vás chtěl ujistit, že následná usnesení dalších výborů a jejich pozměňovací návrhy jsou, jak už bylo naznačeno, totožná. Vznikla odlišně kultivací návrhů legislativců a senátorů těchto výborů. Vypouštějí z našeho usnesení hospodářského výboru jen slova "která je i po tomto dni pro převod vhodná". To je vystoupení, které má prezentovat pozměňovací návrh hospodářského výboru. Děkuji.

**Místopředseda Senátu** [**Jan Ruml**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=90)**:** Děkuji vám, pane kolego. Dalším přihlášeným je pan senátor Pavel Janata.

**Senátor** [**Pavel Janata**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=127)**:** Kolegyně a kolegové, jak jsem avizoval, předkládám pozměňovací návrh Ústavně-právního výboru. Všichni ho máte před sebou v tisku. Myslím, že v tomto případě není nezbytné ho zde celý číst, už také proto, že je až na jednu maličkost totožný s návrhem, který jste právě vyslechli.

Odlišnost spočívá v tom, že v bodu 2, v odst. d) na druhém řádku náš výbor vypustil slova "a která je i po tomto dni pro převod vhodná". Celý zbývající text je totožný.

Dovolte mi ještě dvě poznámky. Jedna je ke způsobu hlasování. Domnívám se, že je potřeba všech pět bodů pozměňovacích návrhů hlasovat společně, protože spolu věcně souvisejí, týkají se téže věci a nebylo by možné schválit asi jen některé z nich. To je první poznámka.

Druhá poznámka. Protože se liší obě verze pozměňovacích návrhů právě pouze v několika slovech, dovoluji si navrhnout, abychom orientačně hlasovali o tom, který návrh má větší podporu a o tom hlasovali jako o prvním. Děkuji za pozornost.

**Místopředseda Senátu** [**Jan Ruml**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=90)**:** Děkuji. Nikdo další se do podrobné rozpravy nehlásí, proto ji končím. Táži se paní poslankyně, zda se chce vyjádřit v podrobné rozpravě.

**Poslankyně Michaela Šojdrová:** Děkuji za upozornění ve změně Ústavně-právního výboru. Tuto verzi usnesení podporuji.

**Místopředseda Senátu** [**Jan Ruml**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=90)**:** Nepředpokládám, že se chce vyjádřit ještě zpravodaj Ústavně-právního výboru. Pan senátor Petráš z Výboru pro vědu a vzdělávání, nikoli. Garanční zpravodaj nám nyní řekne, jak budeme hlasovat.

**Senátor** [**Jiří Rückl**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=16)**:** Vážené kolegyně a kolegové, dovolte mi, abych vám ještě zdůraznil, že jsme byli prvním výborem, který projednával tuto problematiku. Následné projednávání v  ústavním výboru lze považovat za cizelování našeho pozměňovacího návrhu. Konstatuji, že se přibližuje více potřebám prodloužení a realizace těchto výběrových řízení než usnesení naše.

Dovoluji si navrhnout, zda bychom z těchto důvodů nehlasovali o pozměňovacím návrhu Ústavně-právního výboru jako o prvním, a teprve v případě neúspěšného hlasování o pozměňovacím návrhu Výboru pro hospodářství, zemědělství a dopravu. Chci rovněž potvrdit, že je nutné hlasovat o tomto návrhu jako o komplexním, tzn. najednou o všech bodech.

**Místopředseda Senátu** [**Jan Ruml**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=90)**:** Má někdo námitky proti tomuto způsobu hlasování? Pokud ne, svolám kolegy a budeme hlasovat.

Prosím, zopakujte ještě jednou, o kterém pozměňovacím návrhu budeme hlasovat.

**Senátor** [**Jiří Rückl**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=16)**:** Budeme **hlasovat o komplexním pozměňovacím návrhu, který máte před sebou v**[**tisku č. 170**](http://www.senat.cz/xqw/xervlet/pssenat/historie?fo=3&cislo_tisku=170)**/2 jako usnesení Ústavně-právního výboru č. 74 ze dne 10. ledna 2002. Budeme hlasovat o všech pěti bodech tohoto pozměňovacího návrhu.**

**Místopředseda Senátu** [**Jan Ruml**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=90)**:** Zahajuji hlasování. Kdo je pro tento návrh, nechť zvedne ruku a stiskne tlačítko ANO. Kdo je proti tomuto návrhu, nechť zvedne ruku a stiskne tlačítko NE.

Hlasování č. 14 skončilo. Z registrovaných 70 senátorek a senátorů bylo pro 68, proti nikdo. Tento **návrh byl schválen.**

Nyní přistoupíme k **hlasování o tom, zda návrh zákona vrátíme PS ve znění přijatých pozměňovacích návrhů.** Kdo je pro tento návrh, nechť zvedne ruku a stiskne tlačítko ANO. Kdo je proti tomuto návrhu, nechť zvedne ruku a stiskne tlačítko NE. Hlasování č. 15 skončilo.

Z registrovaných 70 senátorek a senátorů pro 67, proti nikdo. Tento **návrh byl schválen.**

Děkuji paní poslankyni jako zástupkyni navrhovatelů a garančnímu zpravodaji. Končím projednávání tohoto bodu.

Dalším bodem našeho dnešního jednání je:

**<A NAME='st173'></A>Zpráva o peticích doručených Senátu PČR jeho orgánům a funkcionářům, o jejich obsahu a způsobu vyřízení za období od 1. 1. do 31. 12. 2001 a výroční zpráva o činnosti v oblasti poskytování informací podle zákona č. 106/1990 Sb., o svobodném přístupu k informacím, za r. 2001.**

Zprávu jste obdrželi spolu s usnesením Výboru pro vzdělávání, vědu, kulturu, lidská práva a petice jako [**senátní tisk č. 173**](http://www.senat.cz/xqw/xervlet/pssenat/historie?fo=3&cislo_tisku=173)**.** Přednesením zprávy byl pověřen pan senátor Josef Kaňa. Žádám ho, aby nás seznámil se zprávou. Předávám mu slovo.

**Senátor** [**Josef Kaňa**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=108)**:** Vážený pane předsedající, pane předsedo, vážené kolegyně a kolegové, vzpomínám si, že jsem se loni omezil na jednu větu, když jsem tuto zprávu předkládal, a sice že je uvedena v příslušném tisku, protože to bývá zpravidla poslední bod schůze. Tentokrát to tak není, ale ani tak vás nechci příliš zdržovat. Myslím si ale, že je potřeba na některé věci ze zprávy, která není dlouhá, upozornit.

V r. 2001 bylo Senátu PČR doručeno celkem 102 petic, které podepsalo 103 412 občanů. Ve srovnání s r. 2000 je to počet petic a občanů - kdy bylo jen 34 petic - více než trojnásobný. Důvodem zřejmě je, že se zákonodárné sbory zabývaly projednáváním návrhů zákonů týkajících se života všech občanů či obyvatel České republiky nebo jejich velkých skupin. To, že se adresátem petic stává Senát, resp. jeho funkcionáři ve větší míře, také svědčí o rostoucí důvěře v tuto ústavní instituci.

Nejvíce petic se týkalo dvou vládních návrhů zákonů, a to zákona o platu a dalších náležitostech spojených s výkonem funkce představitelů státní moci a některých státních orgánů a soudců a návrhů zákona o platu soudců.

Bylo jich doručeno celkem 43. Pod těmito peticemi se celkem shromáždilo 1 472 podpisů. Tyto petice byly vyřízeny odpovědí obsahující informaci o vrácení návrhu navrhovateli při 1. čtení návrhu na 43. schůzi Poslanecké sněmovny.

Nejvíce podpisů, 46 189 se shromáždilo pod petici požadující zamítnutí poslaneckého návrhu zákona o chovu psů s odůvodněním, že návrh je diskriminační k vybrané skupině plemen psů a obsahuje ustanovení, která jsou v rozporu s předpisy na ochranu zvířat.

Pod petici týkající se ochrany životního prostředí, návrh zákona o obalech, se podepsalo 23 895 petentů a pod petici požadující neuzavírat provoz v lyžařském středisku Ovčárna v Jeseníkách celkem 20 595 občanů.

Ve srovnání s minulým rokem přibylo petic vyjadřujících názor petentů na aktuálně projednávaný návrh obecně závazných právních předpisů, ať již šlo o zákon o myslivosti, zákon o obalech, školský zákon, zákon o zdravotní péči, zákon o vodách, zákon o platech. Bylo doručeno i několik petic týkajících se změn ve veřejné správě.

V dalších peticích je obsažen podnět ke změně právních předpisů např. v petici navrhující změnu zákona o důchodovém pojištění z pohledů otců samoživitelů, snížení věkové hranice pro odchod do důchodu nebo v petici požadující podpořit právo rozvedených otců na výchovu dětí.

Petice 57 občanů obce Troubky požaduje pomoc, bylo to až v závěru minulého roku, pomoc v situaci, ve které se tito občané ocitli při placení úroků z úvěrů poskytnutých jim po povodních v roce 1997. Náš petiční výbor se tímto speciálně zabýval za účasti Ministerstva pro místní rozvoj a Ministerstva práce a sociálních věcí na jedné z posledních schůzí.

Tak jako v předchozím roce, tak pozvedají občané svůj hlas prostřednictvím petic především na podporu řešení problémů v oblasti životního prostředí. Požadují např. neprovozovat motorové čluny na Slapské a Orlické přehradě, žádají ochranu NP Šumava, protestují proti způsobu přepravy a chovu hospodářských zvířat, stěžují si na hluk z dálnice D1, požadují záchranu starých Střešovic, protestují proti vybudování nového lyžařského areálu na Smrčině a proti vynětí tohoto území z NP Šumava apod. Osvědčilo se upozornit na problém a žádat o vyjádření hlavní inspektory na příslušných oblastních inspektorátech životního prostředí.

Výbor přijal mimo petice i 70 podání od jednotlivých občanů. Mezi kuriózní patří např. podání požadující nahradit některá slova historického textu státní hymny slovy jinými, navrženými pisatelem. Za zmínku stojí hodnocení způsobu vyřízení podání týkajícího se státního svátku 17. listopadu přímo pisatelem. Ten nejprve podání adresoval třem státním institucím, vyčkal odpovědi a poté označil přístup Senátu za nejkonstruktivnější.

Některá podání obsahující stížnosti na porušování lidských práv v konkrétních případech, např. právo dítěte na styk s oběma rodiči, byla postoupena k informaci přímo vládními zmocněnci pro lidská práva.

Obsah, způsob vyřízení petic, lhůty, v nichž byly vyřízeny nebo stadium vyřizování - je patrný z přehledu všech petic, které byly Senátu poskytnuty a veškerá agenda je v sekretariátu Výboru pro vzdělávání, vědu, kulturu a petice.

Součástí zprávy o peticích doručených Senátu je také výroční zpráva o činnosti v oblasti poskytování informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, za rok 2001. Žádosti podle výše uvedeného zákona vyřizuje samostatné oddělení pro styk s veřejností, v některých případech na základě podkladů poskytovaných orgány Senátu Parlamentu ČR a odbornými útvary Kanceláře Senátu. Za rozhodné období, tj. rok 2001, vyřizovalo toto oddělení cca 3,5 tisíce podání od občanů a organizací - písemnou formou, prostřednictvím elektronické pošty, osobními návštěvami, telefonickými dotazy. U šesti případů se tazatelé přímo odvolávali na uvedený zákon. Tato zpráva je jako příloha č. 2. Tam je všechno vyčísleno. Tyto dotazy se týkaly v podstatě nákladů na různé senátní akce, na náklady a úhradu cesty předsedy Senátu na Kubu. Zahraniční expert zpracovávající podklady pro zprávu EU žádal informaci týkající se dodržování zákona č. 238/1992 Sb., o ochraně veřejného zájmu. Náklady zahraničních cest do Thajska a na Filipíny. Poslední dotaz, jak je uvedeno ve výroční zprávě, zaslaný studentem Masarykovy univerzity v Brně, se týkal rozpočtu Senátu a byl zodpovězen rovněž ve spolupráci s ekonomickým odborem Senátu. Nebyly žádné námitky k odpovědím, které Kancelář Senátu, příslušné oddělení tedy poskytlo.

Součástí této zprávy je také výroční zpráva o poskytování informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, zpracovaná tiskovou tajemnicí Kanceláře Senátu za rok 2001. Říká se v ní, že tiskové a ediční oddělení registruje denně průměrně 10 telefonických dotazů novinářů týkajících se chodu Senátu, provozu Senátu, Kanceláře Senátu, činnosti Senátu a senátorů. Jsou to vesměs novinářské dotazy, reagovat je nutno rychle a valná většina dotazů, které jsou telefonické, je zodpovězena bezprostředně. V případě dotazů vyžadujících náročnější odpověď novináři pokládají dotazy elektronickou poštou a stejným způsobem je také odpovídáno. Ve většině případů jsou to běžné záležitosti a není připomínek.

Prostřednictvím citovaného zákona č. 106 o svobodném přístupu k informacím byl na tiskový a spisový odbor směrován pouze jeden dotaz od redaktorky časopisu Týden, kde se jednalo o poskytnutí adres pronajímaných služebních bytů pro senátory. Ani zde nebyly žádné námitky ke způsobu odpovědi.

To je tedy zpráva o peticích. Zdá se, že byť tam byly dvě záležitosti, které byly masovějšího charakteru, že skutečně lze říci, že Senát v souladu i s výzkumem veřejného mínění získává místo. Fakt je tam, že občané píší často na všechny možné instituce, někdy je to pouze Senát, ale vesměs je to také Poslanecká sněmovna, prezidentská kancelář, předseda Senátu, petiční výbor. Nebo případně předseda Senátu postupuje tyto záležitosti k vyřízení petičnímu výboru.

Dovolím si jednu takovou malou, možná nepřipravenou poznámku. V závěru roku náš výbor podnikl velmi pracovní cestu do Spolkového sněmu SRN. Byli jsme udiveni, jakou autoritu v SRN tento sněm má a jakým způsobem projednává petice. Petice jsou vesměs směřovány na Spolkový sněm. Jsou ombudsmani ve spolkových zemích, petiční výbory ve spolkových zemích, ale Spolkový sněm má obrovskou autoritu. Je tam zasíláno více jak 20 tisíc petic.

Tyto petice zpracovává obrovský úřad - prostě téměř 70 odborných pracovníků, vesměs právníků, je obrovský archiv, který jsme taky navštívili. Jednotlivé petice, závěry, ty se vybírají, diskutují se plošně v různých výborech a pak o nich jednotlivě hlasuje až Spolkový sněm - čili to má obrovskou váhu, nevím, k čemu bych to přirovnal. Sněm řeší problémy celé společnosti. K tomu máme asi hodně daleko. Ale pravda je ta, že možná některé záležitosti by bylo potřeba zpracovávat někdy kvalifikovaněji. My na částečný úvazek externě zaměstnáváme v Senátu jednoho právníka.

Fakt je ten, že příslušný výbor, tedy pro vzdělávání, vědu atd. až po ty petice, se průběžně jako obligatorní bod na každém zasedání peticemi zabývá a myslím si, že lhůty plní a nejsou vážné stížnosti, aspoň já jsem je nezaregistroval za ten čas, co se tímto blíže zabývám, nicméně jsou některé záležitosti, které nedokážeme vyřešit. Možná by to chtělo s touto záležitostí, já bych vypíchl jednu, kterou nedokážeme vyřešit dneska, třeba restituční, které se táhnou ve všech možných institucích a chtělo by to možná změnit nějaký systém. To jenom tak říkám, protože využívám příležitosti, kdy se schůze Senátu jako poslední bod nerozcházela, abych vám sdělil tento můj poznatek z jednání petičního výboru a z té cesty.

Děkuji za pozornost.

**Místopředseda Senátu** [**Jan Ruml**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=90)**:** Děkuji vám, pane kolego. Posaďte se, prosím, ke stolku zpravodajů. V této chvíli otevírám obecnou rozpravu. Do obecné rozpravy se nikdo nehlásí, takže ji končím a poprosím pana senátora Kaňu, aby přednesl návrh usnesení.

**Senátor** [**Josef Kaňa**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=108)**:** Já se omlouvám, protože jsem vůbec nepřečetl návrh a necitoval usnesení č. 106 Výboru pro vědu, kulturu, lidská práva a petice, který vzal tuto zprávu na vědomí a doporučil Senátu vzít ji na vědomí a předpokládám, že máte na lavici stejně jako já jsem měl návrh usnesení Senátu ze 13. schůze dne 16. ledna 2002 ke zprávě o peticích doručených Senátu Parlamentu České republiky, jeho orgánům a funkcionářům, o jejich obsahu a způsobu vyřízení za období od 1. 1. do 31. 12. 2001 a výroční zprávu o činnosti v oblasti poskytování informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, za rok 2001, k senátnímu tisku č. 173, kdy je navrhováno, že Senát bere na vědomí 1) zprávu o peticích doručených Senátu Parlamentu České republiky, jeho orgánům a funkcionářům, o jejich obsahu a způsobu vyřízení za období od 1. 1. do 31. 12. 2001, která je přílohou č. 1 tohoto usnesení, 2) výroční zprávu o činnosti v oblasti poskytování informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, za rok 2001, která je přílohou č. 2 tohoto usnesení.

**Místopředseda Senátu** [**Jan Ruml**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=90)**:** Děkuji vám. Po znělce přistoupíme k hlasování.

Kolegyně a kolegové, budeme **hlasovat o návrhu usnesení Senátu ke zprávě o peticích a k výroční zprávě o činnosti v oblasti poskytování informací.** Zahajuji hlasování.

Kdo je pro tento návrh, nechť zvedne ruku a stiskne tlačítko ANO. Kdo je proti tomuto návrhu, nechť zvedne ruku a stiskne tlačítko NE.

Hlasování č. 16 skončilo. Z registrovaných 61 senátorek a senátorů bylo pro 53. Proti nikdo. Tento **návrh byl schválen.** Projednávání tohoto bodu končí.

Dovolte mi ještě, abych omluvil z dnešního jednání pana senátora Jaroslava Doubravu ze zdravotních důvodů.

Nyní se budeme zabývat podle schváleného pořadu:

**<A NAME='st176'></A>Návrhem pravidel jednání Senátu při zajištění účasti delegáta Senátu, jeho náhradníka v Konventu Evropské unie a návrhem na vyslovení souhlasu se zřízením Podvýboru Výboru pro evropskou integraci pro mezivládní konferenci Evropské unie v  roce 2004.**

Návrh jste obdrželi spolu s usnesením Výboru pro evropskou integraci jako [**senátní tisk č. 176**](http://www.senat.cz/xqw/xervlet/pssenat/historie?fo=3&cislo_tisku=176) a jeho odůvodněním byl pověřen senátor Jiří Skalický, kterému uděluji slovo.

**Senátor** [**Jiří Skalický**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=84)**:** Vážený pane předsedo, pane předsedající, kolegyně a kolegové, zasedání Evropské rady v Leakenu v prosinci roku 2001 přijalo deklaraci o budoucnosti Evropy a rozhodlo o vytvoření speciálního Konventu Evropské unie pro přípravu příští mezivládní konference.

Tento konvent bude mít 105 členů a bude složen ze zástupců vlád a parlamentů členských a kandidátských zemí, z poslanců Evropského parlamentu a představitelů dalších orgánů Evropské unie.

Za Českou republiku se budou v Konventu účastnit dva zástupci Parlamentu a jeden představitel vlády, přičemž členové Konventu budou moci být v době své nepřítomnosti nahrazeni pouze alternujícími členy, kteří budou nominováni stejným způsobem jako řádní členové Konventu.

Konvent by měl být činný po dobu zhruba jednoho roku.

Organizační výbor se tímto úkolem, který pro Senát z toho jednání v Leakenu vzešel, zabýval a pověřil mě přípravou příslušného usnesení Senátu. Chci vás informovat, že tento můj návrh, který jsem vám rozdal na lavice v pátek, dnes projednal Výbor pro evropskou integraci, schválil ho a rozhodl o tom, že zřídí Podvýbor pro mezivládní konferenci Evropské unie v roce 2004.

Co se týče obsahu toho materiálu samotného. Pravidla volby delegátu Senátu a jeho náhradníka jsou, řekl bych, standardní. Vycházejí z analogie k volební proceduře, kterou Senát používá například při volbě svého předsedy.

Vzhledem k časové situaci, před kterou stojíme a kdy by delegáti České republiky měli být známi nejpozději do poloviny února, tak navrhujeme, aby se volební procedura rozběhla tím, že 31. leden 2002 bude stanoven jako dnem, kdy končí lhůta pro podávání návrhů kandidátů.

Co se týče pravidel výkonu činnosti delegáta Senátu a jeho náhradníka, Výbor pro evropskou integraci se domnívá, že tato pravidla by měla posloužit velice pravidelné komunikaci mezi delegátem, resp. jeho náhradníkem a orgány Senátu. Příslušným orgánem příslušným pro průběžné sledování jednání Konventu bude Výbor pro evropskou integraci, nicméně touto specifickou agendou výboru by se měl zabývat právě zřizovaný Podvýbor pro mezivládní konferenci.

Návrh usnesení a ta pravidla dále obsahují, řekl bych, procedurální parametry komunikace delegáta a jeho náhradníka jak s Výborem pro evropskou integraci, tak s podvýborem a samozřejmě i eventuálně s jinými orgány Senátu, bude-li taková konzultace nebo komunikace potřebná.

Dále se zde stanovuje, že by se agendou Konventu mělo v pravidelných intervalech zabývat i plénum Senátu. Ten návrh předpokládá, že by se tak dělo povinně vždy po pěti zasedáních Konventu, ale protože máme dnes ještě velice chabou představu o tom, jaký bude skutečný rytmus jednání Konventu, tak zároveň navrhujeme, aby se Senát zabýval agendou Konventu i mimo tento interval, a to tehdy, když mu to navrhne garanční výbor, totiž Výbor pro evropskou integraci.

Dovolte mi tedy závěrem, abych požádal plénum Senátu o to, aby vyslovilo souhlas se zřízením Podvýboru Výboru pro evropskou integraci a aby schválilo i pravidla, která jsem se vám právě snažil objasnit.

Děkuji za pozornost.

**Místopředseda Senátu** [**Jan Ruml**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=90)**:** Děkuji vám, pane senátore. Posaďte se, prosím, ke stolku zpravodajů. Otevírám k tomuto bodu obecnou rozpravu.

Do obecné rozpravy se elektronicky nikdo nezaregistroval ani nevidím žádnou zvednutou ruku, tudíž obecnou rozpravu končím a žádám pana senátora Skalického, aby nám přečetl text návrhu dvoubodového usnesení.

**Senátor** [**Jiří Skalický**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=84)**:** Děkuji za slovo.

Návrh usnesení Senátu zní: Senát

1. schvaluje na základě § 1, odst. 2 zák. č. 107/1999 Sb., o jednacím řádu Senátu, pravidla jednání Senátu při zajištění účasti delegáta Senátu a jeho náhradníka v Konventu EU, uvedená v příloze tohoto usnesení;
2. vyslovuje souhlas podle § 42, odst. 1 zák. č. 107/1999 Sb., o jednacím řádu Senátu, se zřízením Podvýboru Výboru pro evropskou integraci pro Mezivládní konferenci EU v r. 2004.

Domnívám se, pane předsedající, že je možné o tomto návrhu usnesení hlasovat jako o celku. V případě, že by zde bylo přání hlasovat odděleně, pak doporučuji, aby se hlasovalo nejprve o bodu 2, a to o souhlasu se zřízením podvýboru. Nebyl-li by tento návrh přijat, znamenalo by to nutnost modifikovat usnesení v bodě 1.

**Místopředseda Senátu** [**Jan Ruml**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=90)**:** Děkuji vám. Táži se, zda má někdo námitky proti tomu, abychom hlasovali o obou bodech současně. *(Námitky nebyly.)* Po znělce zahájíme hlasování. Kolegyně a kolegové, budeme **hlasovat o návrhu dvoubodového usnesení společně tak, jak jej navrhl pan senátor Jiří Skalický.** Zahajuji hlasování a táži se: kdo je pro tento návrh, nechť zvedne ruku a stiskne tlačítko ANO.

Kdo je proti tomuto návrhu, nechť zvedne ruku a stiskne tlačítko NE. Děkuji vám.

Hlasování č. 17 skončilo. Z registrovaných 63 senátorek a senátorů bylo pro 54, proti jeden. Tento **návrh byl schválen.**

Pane senátore Skalický, děkuji vám.

Kolegyně a kolegové, jak jsme se rozhodli při schvalování pořadu, návrh zákona o Českých drahách budeme projednávat až v 15.00 hodin. Pan ministr je na cestě z Ústí nad Labem, takže vyhlašuji do 15.00 hodin přestávku. Děkuji vám.

*(Jednání po přestávce opět zahájeno.)*

**Místopředseda Senátu** [**Zdeněk Vojíř**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=18)**:** Milé kolegyně, vážení kolegové, vážení hosté, budeme pokračovat v přerušené schůzi Senátu.

Budeme nyní projednávat bod, kterým je:

**<A NAME='st164'></A>Návrh zákona o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.**

Tento návrh zákona máme k dispozici jako [**senátní tisk č. 164**](http://www.senat.cz/xqw/xervlet/pssenat/historie?fo=3&cislo_tisku=164)**.**

Předkladatelem je ministr dopravy a spojů pan Jaromír Schling, kterého si dovoluji zde uvítat a prosím ho, aby nás s návrhem zákona seznámil. Buďte vítán, pane ministře, a ujměte se slova.

**Ministr vlády ČR Jaromír Schling:** Pane předsedající, vážené senátorky, vážení senátoři.

Dovolte, abych stručně nejdříve řekl několik slov k obsahu zákona a pak poněkud obsáhleji vysvětlil, proč návrh zákona, proč ne jiné řešení a proč návrh je koncipován tak, jak byl posléze Senátu postoupen Poslaneckou sněmovnou.

A doufám, že v průběhu tohoto výkladu vyplyne i zcela zřetelně to, proč je důležité, aby tento návrh zákona byl schválen.

Návrh zákona obsahuje ustanovení, na základě kterých dnešní státní organizace České dráhy bude transformována do podoby akciové společnosti. Vedle ní vznikne státní organizace Správa železniční dopravní cesty a Drážní inspekce jako samostatná organizace.

Tolik stručně obsah.

Proč byla zvolena forma zákona a proč nikoliv nijaký jiný, řekněme exekutivní postup. Proto, že tím, že se transformace provádí formou zákona, nutně dochází k politizaci tohoto, jinak, zdálo by se, organizačně-ekonomického nebo dokonce technického problému. Nutně tím dochází k politizaci. A to je určitý problém.

Proč tedy touto cestou a proč ne jinak.

Především proto, že přechod ze státní organizace na akciovou společnost a současně jinou státní organizaci je komplikovaný proces, který, jak jsme zjistili po mnohých úvahách, provést jinou čistě exekutivní cestou by bylo velmi obtížné, ne-li nemožné.

Druhým důvodem je potřeba rozdělit velký majetek, který v účetní hodnotě dosahuje hodnot desítek miliard. A takovéto dělení bez určitého politického konsenzu by samozřejmě samo o sobě mohlo vyvolat velké pochybnosti o tom, zda jde o proces správný, transparentní a provedený beze ztrát.

Dalším důvodem je vznik Drážní inspekce jako samostatné organizace. Drážní inspekce, jejímž úkolem bude kontrolovat dodržování bezpečnostních předpisů a vyšetřovat železniční nehody, ať vzniknou kdekoliv, v kterékoliv organizaci, protože železniční dopravu neprovozují pouze České dráhy, státní organizace, v budoucnosti a.s. Už dnes bylo vydáno asi 200 licencí na provozování drážní dopravy a asi 40 firem skutečně ve větším či menším rozsahu železniční dopravu provozuje. A je tedy nutno velmi pečlivě dohlížet na dodržování bezpečnostních předpisů a řešit vzniklé nehody, protože ať chceme, či nechceme, bohužel, k nějakým nehodám vždycky dochází a docházet bude.

Současně tímto zákonem je novelizován zákon č. 266/1994 Sb., to souvisí se vznikem Drážní inspekce, a je rušen zákon č. 9/1993 Sb., o Českých drahách.

I tyto legislativní důvody musely být vzaty v úvahu při rozhodování, proč postupovat formou zákona a ne jinak.

Nyní otázka další, proč taková koncepce, jaká je v zákonu a ne nějaká jiná. A bylo možno navrhnout i jiné koncepce, a byly diskutovány, ale posléze jsme se přiklonili při zpracování zákona k té koncepci, kterou máte před sebou.

Jde především o to, zda volit formu unitární železnice. Co to je unitární železnice? To je železnice, kde dominantní dopravce je nejen provozovatelem železniční dopravy, ale také provozovatelem dráhy a také vlastníkem železniční dopravní infrastruktury. Takovýto model existuje například v Německu, kde Deutsche Bahn, byť je organizována jako akciová společnost holdingového typu, vlastní veškerý majetek včetně kolejí, včetně veškeré infrastruktury, provozuje dráhu, provozuje dopravu, řadu dalších činností, jako jsou cestovní kanceláře, spedice a bůhví co všechno.

To je jeden možný model, od kterého jsme se odklonili a zvolili jsme model integrované železnice, kdy železniční společnost provozuje drážní dopravu a současně provozuje dráhu. To znamená, že staví cestu, ovládá signalizační zařízení, výhybky, atd., zjednodušeně řečeno pro ty, kterým je pojem "provozování dráhy" poněkud nejasný.

To je jedna z komplikací při pochopení tohoto návrhu zákona, že vyžaduje určitou alespoň minimální znalost zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, případně některých dalších předpisů.

Čili tato železniční společnost, kterou navrhujeme, bude provozovat dopravu, bude provozovat dráhu, ale nebude vlastníkem železniční infrastruktury, tato infrastruktura zůstane ve vlastnictví státu, který bude zastoupen Správou železniční dopravní cesty.

To je model nazývaný integrovaná železnice. Další možný model prosazovaný některými lidmi dodnes, je železnice roztrhaná na kusy po vzoru Velké Británie. A musím říci, když se začínal zákon připravovat před několika lety, tak zastánců této formy bylo poněkud dost. Postupně ovšem ubývali a ukázalo se, že jsme měli pravdu, když jsme navrhli model integrované železnice.

Proč? Protože mezitím, jak čas šel, se nejen ve Velké Británii, ale i v jiných zemích ukázalo, že vytvářet uměle konkurenci na kolejích tím, že velká firma je zásahem zákonodárců nebo exekutivy rozsekána na více částí, nezískají nic ani cestující, ani stát. Naopak, cestující se dočkají mnohých problémů, protože se objeví velké potíže s koordinací jízdních řádů, s organizací vlastní dopravy, a dokonce, a to jsme předvídali, dojde ke snížení bezpečnosti provozu.

Britský příklad to prokázal jasně, jasně se prokázalo, že v důsledku zvolené metody restrukturalizace železnic došlo k několika nehodám, ke ztrátám desítek životů proto, že byly zanedbány bezpečnostní předpisy ne liknavostí jednotlivců, ale v důsledku systémových chyb, které byly do železničního systému Velké Británie vneseny.

Nezískal nic ani stát, protože Velká Británie vynakládá na udržení provozu na železnici více prostředků než předtím a přitom je ve většině případů vkládá do soukromých firem, a dokonce do soukromého monopolu, který se jmenuje Rail Trakt, a tudíž vkládá peníze někam, kde nad nimi ztrácí kontrolu a objevují se velmi vážné pochybnosti o tom, jestli ty prostředky jsou užívány tak, jak vláda zamýšlela. A my známe tento problém např. z automobilové dopravy u nás, kde rovněž vkládáme peníze sloužící jako úhrada ztráty z veřejné hromadné dopravy, z autobusové dopravy, vkládáme do soukromých firem a víte dobře, jak starostové často pochybují o tom, jestli ta výše prostředků, které do těch firem plynou, jsou správně stanoveny, jestli ta výše je v pořádku a jestli ty prostředky skutečně slouží k úhradě ztráty a ne k něčemu jinému.

Tedy ten model, který byl zvolen v Británii a který i dnes je zde některými lidmi prosazován, se neosvědčil a do budoucna se nepochybně ukáže, že není potřeba vytvářet konkurenci na kolejích, že je to dokonce škodlivé z hlediska ekologie i dalších hledisek, protože konkurence pro železnici existuje. Existuje na silnici a je to velmi silná konkurence. Je to konkurence, která v západní Evropě způsobila velký odliv dopravy z kolejí na silnici, tak velký, že dnes celá EU se zabývá problémem, jak dostat přepravní toky zboží zpátky ze silnice na železnici. A je to velmi vážný ekologický problém a není možno pokračovat do budoucna tak, že poroste objem přeprav na silnici a bude stagnovat na železnici.

Takže je již dnes konkurence pro železnici, i pro České dráhy, silná konkurence na silnici. A konkurence na kolejích existuje také a zvláště po vstupu do EU bude ještě silnější a je to konkurence velkých železničních společností ze sousedních zemí, ať už z Rakouska nebo ze Spolkové republiky anebo i z dalších zemí. Zatímco dnes je přechod hranic vlaky těchto společností poměrně komplikovaný, dříve či později Evropa dospěje k interoperabilitě, vlaky budou bez problémů přejíždět hranice tak, jako dnes kamiony anebo letadla překračují státní hranice a na tu situaci se musí České dráhy připravit, tedy i na kolejích určitá a silná konkurence existovat bude.

A vedle toho samozřejmě existují, např. ve Spolkové republice Německo, další železniční dopravci, vedle Deutsche Bahn tam existuje přibližně 80 dalších firem, které provozují železniční dopravu, ať už na určitých segmentech trhu nákladní dopravy, anebo jsou to regionálně omezení dopravci, kteří provozují osobní dopravu v určitých regionech. To všechno je sice určitá konkurence, ale jenom v uvozovkách, ve skutečnosti jde o doplnění trhu, jde o určitou dělbu trhu, jde o to, aby tam, kde není výhodné podnikat pro velkého dopravce, tak aby nastoupila menší, pružná firma a zabezpečila služby potencionálním zákazníkům.

A takovýto vývoj bychom rádi viděli i u nás. Čili proto ta koncepce, kterou jsme zvolili a ještě bych chtěl uvést jeden velmi důležitý argument, a to je ten, že jsme se snažili od samého počátku napsat zákon, který posune České dráhy směrem k větší konkurenceschopnosti, směrem k EU, ale současně nezabrání dalším krokům.

My dnes nemůžeme s jistotou tvrdit, že vývoj půjde tím či oním směrem, protože i v Evropě dochází k nejrůznějším zvratům v názorech na podobu železnice, řada států EU řeší problémy spojené s tím, jak železnici oddělit od státního rozpočtu a přitom zajistit službu ve veřejném zájmu, do jaké míry má být tato činnost a tento segment dopravy privatizován? To všechno jsou otázky, na které můžeme mít nejrůznější názory a nelze s jistotou tvrdit, jak bude situace vypadat za 5 let, a proto bylo naší ambicí napsat zákon tak, aby byl významným posunem oproti současnému stavu, ale současně, aby neblokoval jakýkoliv postup v budoucnosti.

Někdo může mít ten názor, že se nám to nepodařilo, já tvrdím, že se nám to podařilo a že jsme skutečně ten další vývoj předjímali jenom v míře nezbytně nutné. Např. u regionálních tratí, o kterých se vedla největší debata, je možnost převádět v budoucnosti regionální tratě, ať už na kraje nebo na soukromé subjekty, pokud dojde k dohodě o takovém postupu a bude-li vůbec od nějakého soukromého subjektu o něco takového zájem.

Ta možnost je otevřena právě tím, že veškerá infrastruktura, veškeré koleje, zůstávají ve vlastnictví státu a bude věcí jak Českých drah, akciové společnosti, tak politické reprezentace, tak soukromé sféry, potencionálních zájemců o privatizaci některých tratí, aby o těchto věcech jednali.

Mohu říci, že za zhruba dva roky, co jsem ve funkci, nepřišel jediný podnikatel s návrhem, že by chtěl privatizovat některou trať a provozovat železniční dopravu, s jedinou výjimkou, a to jsou Šumperské dráhy, nebo je to trať šumperská, o jejíž privatizaci se neúspěšně jedná již delší dobu, ale tam jsou problémy poněkud jiného rázu, to je zvláštní případ. Ale tam jde skutečně o vlastnictví, o převedení vlastnictví té tratě do majetku svazku obcí, tam nejde ani tak o provozování drážní dopravy na této regionální trati. Ale jinak skutečně zájem nebyl.

Tolik ke zvolené koncepci a k jejím výhodám, či nevýhodám, o kterých pravděpodobně ještě v rozpravě bude řeč.

Další otázka je vztah k EU. Je tento zákon kompatibilní s právem EU, či není? Nejen já, ale i vládní legislativa i PS řekla, že zákon je kompatibilní s právem EU. Co se vytýkalo eventuálně a my jsme vysvětlovali ve výborech, že jde o určité nedorozumění, že zákon je kompatibilní s právem EU. Především jde o licenci. V tomto návrhu je řečeno, že České dráhy minimálně do vstupu do EU nebudou potřebovat ke svému podnikání licenci, což je některými vykládáno jako rozpor s právem EU. Není tomu tak, jde o nepochopení dvou systémů. Zatímco v EU existuje systém licencí pro zahraniční, pro přeshraniční železniční dopravu, u nás existuje systém vnitrostátních licencí, který v řadě států EU vůbec neexistuje, kde je přístup na železniční dopravní trh administrativně řízen.

Stát tam podle vlastního uvážení ministerstva rozhoduje, zda někdo může či nemůže na koleje. Zpravidla to není umožněno, kdežto u nás už několik let máme na základě zákona č. 266, o dráhách, licenční systém vnitrostátních licencí, kdy ten, kdo má zájem o provozování železniční dopravy, požádá a pokud splní zákonem stanovené podmínky, drážní úřad mu udělí licenci. Nerozhoduje Ministerstvo dopravy, rozhoduje nezávislý regulátor.

V tomto vnitrostátním systému je pochopitelné, že České dráhy, které provozují železniční dopravu na území celého státu, nemusí teď žádat o licenci na provozování jednotlivých vnitrostátních tratí, to by byla fraška, zbytečná administrativa, obrovská administrativa spojená navíc s velkými právními komplikacemi. Dokud zákon nenabude účinnosti, nemohly by totiž dráhy žádat o licenci. Až by zákon účinnosti nabyl, teprve potom by mohly žádat. Projednávání by dlouho trvalo, v zákonu by muselo být nějaké přechodné ustanovení pro tento problém.

Samozřejmě, že ve chvíli vstupu do EU České dráhy budou muset mít licenci pro provozování mezistátní železniční dopravy. Nepochybně takovou licenci získají.

Zde jsme tedy v souladu s právem EU.

Další výtka se často týká toho, že chceme, aby České dráhy, a.s., současně provozovaly dráhu. Evropské směrnice toto řešení nevylučují, i když bylo zhruba před dvěma lety období, kdy se schylovalo v Evropě k řešení, které by vylučovalo provozování dráhy dopravcem. Postupně ovšem i Evropská komise změnila své stanovisko a za určitých podmínek je tato kombinace, tedy model integrované železnice, možný. Musí ovšem dojít k účetnímu oddělení, a to v našem návrhu je, a musí být zajištěna alokace dopravní cesty nezávislým regulátorem. To u nás je rovněž, protože funkci nezávislého regulátora plní Drážní úřad, který je nezávislým orgánem, není součástí Ministerstva dopravy a spojů a není součástí Českých drah, tedy dominantního dopravce. Čili podmínky splňujeme. Jiný problém snad ve vztahu k EU není.

Hlavním cílem všech reforem v EU je jednak liberalizace trhu na kolejích, liberalizace dopravního trhu. V tomto směru jsme především svým licenčním systémem dále než většina států EU a praxe to potvrzuje. Dále šlo vždycky EU o to, aby vlády a státní rozpočty nenesly rizika vyplývající z provozování železniční dopravy. To se děje tím, že se společnost transformuje do podoby akciové společnosti, která se řídí obchodním zákoníkem. Jediné napojení na státní rozpočet spočívá v tom, že stát uhrazuje ztrátu z osobní dopravy, kterou si u tohoto dopravce objednal. To je zcela v souladu s tím, co se děje na silnici a co platí i pro jiné služby ve veřejném zájmu, ať už jde o služby poštovní nebo telekomunikační. To jsou cíle, které shodně s Evropou sledujeme svým návrhem, který je dnes projednáván, a splňujeme tyto požadavky.

Další otázka je, jak jsme se vypořádali s mnoha dalšími detaily, např. s rozdělením majetku mezi akciovou společnost a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, jak je to se vztahem k obchodnímu zákoníku, jak je to s vlivem odborů. To všechno jsou věci, které byly diskutovány při projednávání v senátních výborech. Velmi stručně se k nim vyjádřím s předpokladem, že ještě bude o nich v rozpravě řeč.

Rozdělení majetku mezi akciovou společnost a státní organizaci je založeno na tom, že akciová společnost by měla vlastnit jen ten majetek, který k provozování železniční dopravy a dráhy potřebuje. Proto je tam příloha 2, kde jsou mnohé velmi lukrativní majetky, které mohou být prodávány. Jsou to především velká pražská nádraží, ale celá řada dalších majetků. To jsou majetky, které České dráhy jako dopravce nepotřebují k provozování železniční dopravy, a proto nebude tento majetek vložen do akciové společnosti a bude s ním nadále hospodařit stát. Dokonce to platí i pro budovu Ministerstva dopravy a spojů, kde v tuto chvíli je ministerstvo v nájmu Českých drah. Nabytím účinnosti zákona dojde k otočení gardu. To jistě ale není to nejpodstatnější.

Akciová společnost bude samozřejmě vlastnit veškerý vozový park, ať už vozidla, vagóny nebo tažná vozidla. Spor se odvíjel i v PS o tom, zda má akciová společnost vlastnit budovy nádraží i na všech regionálních tratích. Argument, že by neměla, se opíral o to, že některé regionální tratě v dohledné době budou přecházet do vlastnictví někoho jiného než státu. Kolik takových drah bude, nikdo v tuto chvíli nemůže říci, ale zatímco nádraží jsou stovky, není pochyb o tom, že v nejbližších letech dojde k převodu nějakých desítek takovýchto nádraží jinému vlastníkovi než akciové společnosti. V tuto chvíli bych si to takto troufl odhadnout.

Stojí za to způsobovat obrovské komplikace akciové společnosti i správě železniční dopravní cesty, které by musely uzavírat ohromné množství nájemních smluv na kde co? Dopravce musí mít prostory pro své zaměstnance, musí mít určité provozní prostory pro nejrůznější techniku, kterou používá.

Došli jsme k názoru, a přiklonila se k tomu i PS, že argumentace pro to, aby zákonem veškeré nádražní budovy na regionálních tratích přešly do vlastnictví správy železniční dopravní cesty, není dostatečná, že je mnohem jednodušší, když tato nádraží zůstanou ve vlastnictví akciové společnosti. Dojde-li opravdu k privatizaci ať už v jakékoli podobě, jistě se najde řešení nepříliš složité, jak společně s tratí předat novému nabyvateli i nádražní budovy a veškerý majetek, který k provozování regionální tratě bude potřebovat. Nepochybuji o tom, že např. postavení krajů je dostatečné k tomu, pokud se rozhodnou k takovému kroku, aby dosáhly svého cíle, i kdyby se to komusi, ať už na straně státu nebo na straně akciové společnosti, nelíbilo. V tom se doufám můžeme shodnout.

Vztah k obchodnímu zákoníku. Tvrdím, že zvláštnost této právní úpravy spočívá skutečně jen ve způsobu založení akciové společnosti, vzniku akciové společnosti a vytvoření prvních orgánů akciové společnosti. Ano, zde se odchylujeme od obchodního zákoníku právě proto, že to nešlo podle obchodního zákoníku v některých aspektech, že bylo nutno volit cestu zvláštního zákona. Dali jsme si ale velmi pozor na to, aby veškerý další život organizací se řídil obchodním zákoníkem a ničím jiným, ať už jde o zásahy Ministerstva dopravy a spojů, které se týkají jen velmi omezené specifické záležitosti vztahů mezi akciovou společností a správou železniční dopravní cesty, a to ještě ve správním řízení, takže to není nic zvláštního. V řadě věcí v nejrůznějších oblastech hospodářského života státní orgány ve správním řízení rozhodují to či ono. Nešli jsme nad rámec obecných právních předpisů.

Ani pokud jde o vliv odborů, nešli jsme nad rámec platného obchodního zákoníku. Pouhým pohledem na paragraf 200 obchodního zákoníku zjistíte, že vliv odborů je zakotven v obchodním zákoníku a že tento návrh nejde nad jeho rámec. Připomínám, s výjimkou vzniku prvních orgánů, první dozorčí rady.

Jestli v této věci je to správně, či nikoliv, na to můžeme mít různé názory, ale takto po mnoha diskusích tento návrh doputoval Poslaneckou sněmovnou až do Senátu. A nemyslím si, že vznik prvních orgánů je tou stěžejní záležitostí pro posuzování celého návrhu.

Nyní ještě několik slov k projednávání a k významu dnešního jednání. Návrh zákona putoval Poslaneckou sněmovnou relativně dlouho, protože se vyvíjely názory jednotlivých poslanců i poslaneckých klubů, od naprostého odmítání až po určitý podmíněný souhlas anebo souhlas vyjádřený nakonec hlasováním poté, co jsme se dohodli na určitých pozměňovacích návrzích. Musím říci, a slíbil jsem to hned na začátku projednávání v Poslanecké sněmovně, už v prvním čtení, že jsme a byli jsme přístupni pozměňovacím návrhům, které nepůjdou proti základní koncepci tohoto zákona. Tu jsme drželi a také udrželi až do dneška. Přesto bylo možno souhlasit s celou řadou pozměňovacích návrhů, které vyšly z jednotlivých poslaneckých klubů, včetně poslaneckého klubu sociální demokracie, včetně poslaneckého klubu KDU-ČSL. Je mi líto, že některé jiné kluby kategoricky trvaly na svém názoru, že je nutno změnit koncepci zákona, a nebyly dostatečně vstřícné. Přesto i některé pozměňovací návrhy z těchto klubů byly nakonec do návrhu zapracovány a schváleny.

Je třeba si uvědomit, že dlouhé projednávání v Poslanecké sněmovně způsobilo, že mezitím došlo k vývoji naší legislativy, k novelizaci některých zákonů, především zákona o majetku státu, a proto právem legislativa Senátu upozorňuje na určité potíže, které vzniknou při realizaci tohoto zákona, po jeho schválení. Ano, ale s tím se v tuto chvíli těžko dá co dělat. Každý zákon, který je dlouho projednáván, je vystaven takovému riziku, ale jsem přesvědčen, že nejde jen o nějaké fatální věci, které by mohly realizaci tohoto zákona zabránit. Tyto problémy dokážeme vyřešit a vysvětlovali jsme to ve výborech, existuje k tomu i písemný materiál.

Současně na Českých dráhách, a to bych chtěl připomenout a zdůraznit, probíhá určitý vývoj. Přes všechny neúspěšné pokusy o všelijaké reorganizace v uplynulých letech v posledních několika letech jsme dali managementu Českých drah, který pokládám za velmi kompetentní, dostatek prostoru a klidu k tomu, aby v rámci možností, které jsou, transformovaly nebo vylepšily stav na Českých drahách. Musím říct, že mnoho věcí se podařilo. Rok od roku z drah odchází kolem 2000 zaměstnanců. České dráhy v posledních osmi letech snížily stav zaměstnanců na polovinu. To zdůrazňuji proto, abychom si uvědomili, že přijetí tohoto transformačního zákona nebude z hlediska zaměstnanosti znamenat žádný velký třesk. Tam už k tomuto velkému třesku, obrazně řečeno, pokud jde o zaměstnanost, došlo. Jsou tam ještě rezervy, víme o nich. I v r. 2002 odejde přibližně 2000 zaměstnanců z Českých drah a ještě několik let bude zřejmě možno takto pokračovat.

Probíhá tam vývoj i v oblasti hospodaření. Po r. 1998 se podařilo uzavřít řadu penězovodů, které byly v předchozích letech okolo Českých drah vybudovány. Dlouze by se tady dalo hovořit o mnoha nevýhodných smlouvách, které předchozí managementy uzavřely. Krok za krokem jsme tyto penězovody uzavírali. Bohužel finanční situace Českých drah stále ještě není dobrá, ale nechci se tady teď pouštět do rozboru toho, proč tomu tak je. Jenom zdůrazňuji, že České dráhy se vyvíjejí, a řada velkých zákazníků Českých drah na mé otázky, jak jsou spokojeni se službami Českých drah, odpovídá, že jsou spokojeni, že České dráhy jim poskytují kvalitní služby za přiměřenou cenu.

Jsem si vědom, že vedle toho existují tisíce menších, malých a středních zákazníků, kteří nejsou spokojeni se službami Českých drah. A existuje možná mnoho firem, kterým České dráhy ještě ani nedokázaly nabídnout své služby, protože na nižších řídících úrovních je ještě mnoho co zlepšovat. To ale není v rozporu s tím, co tvrdím o vrcholovém vedení Českých drah. To, co popisuji, není problémem jenom Českých drah. Myslím, že je to problém všech velkých firem: Telecomu a mnoha jiných velkých firem kdekoliv ve světě, nejenom v České republice.

Co tedy nyní s tímto návrhem? Co se stane, pokud návrh nebude schválen? Vlaky jezdit nepřestanou, situace se podstatným způsobem nezmění, České dráhy se dále budou snažit v rámci svých možností zlepšit, co se zlepšit dá, stejné kroky bude dělat i vláda. Nechci tedy strašit, že není možno tento návrh neschválit. Jistě je to možné, aniž by tím byla způsobena nějaká katastrofa.

Na druhé straně v tom případě bude víceméně konzervován současný stav, se kterým možná každý z nějakých jiných důvodů, ale snad nikdo nejsme spokojeni. Chceme, aby došlo k pokroku na českých železnicích, chceme, aby došlo k vyrovnání podmínek pro všechny, kdo na železnici podnikají. Řekl jsem, že je zde široká liberalizace, ale netvrdím, že všichni mají rovné podmínky. Nemají. České dráhy doposud jsou v řadě aspektů ve výhodném postavení proti dalším železničním dopravcům.Teprve přijetím tohoto zákona dojde k úplnému vyrovnání podmínek, kdy všichni budou platit stejně např. za používání dopravní cesty. Tomu tak dnes není. České dráhy neplatí nic, ostatní jim, Českým drahám, musí platit nájem.

Pravda je, že vedle toho České dráhy zase vynakládají obrovské náklady na udržování železničních tratí, ale minimálně v tom není jasno a dochází kolem toho k mnoha diskusím, kde argumentů je na obou stranách nedostatek. Přijetím tohoto zákona bude vše jasné. České dráhy budou platit za používání dopravní cesty, bude jasné, kolik platí, stejně jako ostatní, a jim bude Správa železniční dopravní cesty platit za udržování v rozsahu, který si u nich objedná. Zlepší se tudíž podnikatelské prostředí.

Pokud tento návrh nebude schválen, možná velmi podstatným způsobem se oddálí přizpůsobování se Českých drah, ale i dalších dopravců, konkurenčnímu prostředí, tomu, co je čeká po vstupu do EU, a to také jistě nechceme.

Je zde ještě jeden aspekt, který samozřejmě nemohu neuvést. PS schválila tento návrh 105 hlasy po velmi dlouhém projednávání. Pokud se tento návrh vrátí neschválený ze Senátu, je, jak z vašeho hlediska lze říct, špatným zvykem, já jako poslanec bych současně mohl říct dobrým zvykem, Poslanecké sněmovny, že často přehlasuje Senát, prostě proto, že chce dokázat, že k tomu má sílu. Obávám se, že něco podobného by se stalo v tomto případě a ze svého hlediska předkladatele návrhu bych nepokládal za šťastné, aby tento návrh prošel nějakým silovým hlasováním PS. Byl bych mnohem radši, bylo by mnohem lepší pro všechny zúčastněné, kdyby tento návrh zákona byl schválen souhlasným stanoviskem obou komor Parlamentu. Byl bych vám za to velice vděčný. Děkuji za pozornost.

**Místopředseda Senátu** [**Zdeněk Vojíř**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=18)**:** Děkuji vám, pane ministře, a prosím, abyste zaujal místo u stolku zpravodajů.

Organizační výbor přikázal k projednání tento návrh zákona dvěma výborům. Návrhem zákona se zabýval Výbor pro evropskou integraci. Ten určil jako svého zpravodaje pana senátora Milana Šimonovského a přijal usnesení, jež bylo rozdáno jako senátní tisk č. 164/2.

Organizační výbor určil garančním výborem pro projednávání tohoto návrhu zákona Výbor pro hospodářství, zemědělství a dopravu.

Ten přijal usnesení, které bylo rozdáno jako senátní tisk č. 164/1. Zpravodajem výboru byl určen pan senátor Karel Korytář. Toho nyní prosím, aby nás seznámil se zpravodajskou zprávou. Pane kolego, prosím, ujměte se slova.

**Senátor** [**Karel Korytář**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=66)**:** Vážený pane předsedající, pane ministře, vážené paní senátorky, páni senátoři, cílem předkládaného návrhu zákona, jak už uvedl pan ministr v dost podrobném vystoupení, je přetvořit stávající státní organizaci ČD na akciovou společnost a odstranit poslední zbytky nerovnováhy, nerovnoprávnosti, které mezi železničními dopravci na kolejích v ČR existují. Akciová společnost ČD by měla plnit úlohu národního železničního dopravce zajišťujícího celoplošné fungování železničního systému. Vedle a.s. nově vzniká státní organizace Správa železniční dopravní cesty; bude do budoucna zajišťovat provozování infrastruktury a její provozuschopnost prostřednictvím a.s. ČD, bude hospodařit s majetkem, který nebude převeden na obchodní společnost a bude sanovat stávající závazky státní organizace ČD. Budovy stanic, pozemky obvodu stanic a informační systém jsou vkládány do základního kapitálu a.s. ČD. Samotná železniční cesta zůstává ve vlastnictví státu a státní organizace Správa železniční dopravní cesty s ní a s dalším majetkem hospodaří.

Model tzv. integrované železnice zde spočívá v tom, že železniční dopravce tj. ČD, a.s. provozují i dráhu, ale ne vlastní dopravní cestu, která zůstává ve vlastnictví státu. Správa železniční dopravní cesty bude státu odpovědná za dopravní cestu, za její stav.

Legislativní proces v PS byl velmi složitý a komplikovaný. Střetávaly se zde různé názory a koncepce, až bylo v období od března do prosince 2001 dosaženo velmi křehkého souhlasu. 3. čtení návrhu zákona proběhlo v PS na její 43. schůzi dne 11. 12. 2001. Návrh zákona byl schválen ve znění přijatých pozměňovacích návrhů, kdy pro návrh zákona z přítomných 182 poslanců hlasovalo 105 poslanců a 74 bylo proti.

Změny oproti platné právní úpravě. Právní poměry a postavení státní organizace ČD upravuje dosud zákon č. 9/1993 Sb., o ČD. Podle této právní úpravy je státní organizace ČD právnickou osobou zapsanou do Obchodního rejstříku. Zákon o státním podniku se na ni vztahuje přiměřeně v částech upravujících postavení a právní poměry státního podniku. Zákonem je stanovena povinnost vést odděleně účetnictví pro provozování železniční dopravní cesty a přepravních a jiných výkonů.

Co se týká projednání a zásadní změny provedené oproti vládnímu návrhu v Poslanecké sněmovně. Byla upřesněna činnost řídícího výboru a.s. ČD, jeho řízení a jednání za něj. Z orgánu státní organizace Správa železniční dopravní cesty byl vyňat generální inspektor. Pro přijetí úvěrů nad stanovený limit musí mít státní organizace Správa železniční dopravní cesty souhlas Ministerstva dopravy a spojů. Doplněna přechodná ustanovení týkající se oprávnění k podnikání a ponechán v platnosti zákon drahách a naopak vložena jeho novela.

Co se týká kompatibility s právem EU, jak již uvedl pan ministr, tento zákon je kompatibilní s právem EU. Podle důvodové zprávy jsou návrhem zákona respektovány požadavky směrnice ES č. 91/440 o rozvoji železničních podniků společenství, zejména požadavek na oddlužení národního železničního podniku a na zajištění nezávislého postavení železničního podniku na státní správě. Směrnice č. 95/18 ES o poskytování licencí železničním podnikům a směrnice č. 95/19 ES o alokaci kapacity železniční infrastruktury a stanovení poplatků za infrastrukturu. Podle důvodové zprávy bylo přihlédnuto k nařízení EHS č. 2598/70 upravující položky infrastruktury pro potřeby unifikovaného systému vykazování výdajů na infrastrukturu.

Co se týká legislativních připomínek. V obecné poloze směřovaly jednak ke správnosti způsobu řešení transformace státního podniku ČD, kdy jisté pochybnosti vzbuzuje podnikání a.s. ČD ve vztahu k předmětu činnosti státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Vytváří se zde nesouměrný model, kdy na jedné straně zůstává de facto dnešní železnice a na druhé straně organizace, která sice hospodaří s dopravní cestou, ale náklady spojené se zajištěním její provozuschopnosti hradí tomu, kdo ji k vlastnímu podnikání užívá.

Dále k realizovatelnosti, kdy zákon ohledně přechodu majetku bude pravděpodobně velmi těžko realizovatelný a přinese celou řadu aplikačních problémů. Ve svém důsledku bude zajisté znamenat nejistotu ohledně vlastnictví a nakládání s majetkem státu, a to nejen v rámci vztahů mezi právními nástupci ČD, ale i ve vztahu k dotčeným subjektům, kterých jsou stovky. Vymezení majetku, práv a povinností je v mnoha směrech nejednoznačné.

V neposlední řadě z těch obecných připomínek k právnímu prostředí. Dne 31. prosince 2001 nabyla účinnosti novela obchodního zákoníku, což je zákon č. 501/2001 Sb. Jako doprovodná novela k tomuto zákonu byla připojena změna k § 54 odst. 1 zákona o majetku státu, který naprosto nesprávným způsobem vyloučila z působnosti zákona o majetku státu státní podniky a jiné organizace. V důsledku této změny se na nakládání s majetkem Správy železniční dopravní cesty nebude zákon o majetku státu vůbec vztahovat. Předkladatel, ministr dopravy a spojů, společně s legislativou ministerstva předložil vysvětlující stanoviska jak k obecným, tak i legislativně-technickým připomínkám a dále k proběhlé diskusi.

Vážené kolegyně, kolegové, po zprávě předkladatele pana ministra Schlinga, seznámení se s projednáním v PS, diskusi a následném stanovisku předkladatele přijal VHZD usnesení č. 177 - Návrh zákona o a.s. ČD, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a o změně zákona č. 77/1977 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů - zamítnout. Děkuji.

**Místopředseda Senátu** [**Zdeněk Vojíř**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=18)**:** Děkuji vám, pane senátore a prosím, abyste zaujal místo u stolku zpravodajů a sledoval rozpravu, abyste mohl k ní a případným dalším návrhům po skončení rozpravy zaujmout stanovisko. VEI přijal shodné usnesení. Přesto se ptám, zda si jeho zpravodaj pan senátor Milan Šimonovský přeje vystoupit. Prosím, pane kolego, máte slovo.

**Senátor** [**Milan Šimonovský**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=129)**:** Vážený pane předsedající, dámy a pánové, mohlo by se zdát z toho striktního zamítavého stanoviska našeho výboru, že se tento zákon zcela odlišuje od evropských zvyklostí a směrnic. Chtěl bych říct, že debata, která se v našem výboru po diskusi a po zpravodajské zprávě a po představení zákona panem ministrem odehrála, byla velmi fundamentální a zasahovala zejména do věcných problémů zákona, o kterých hovořil pan ministr a které jste také jistě sledovali v PS.

Dá se obecně říci, že EU má celou řadu směrnic, které tento návrh zákona splňuje a také je třeba říci, že dříve přijatý zákon v roce 1994 č. 266 již splňuje velkou část evropské legislativy. Také je potřeba říct, že evropská legislativa se vyvíjí a základní směrnice, což je zejména směrnice č. 440/1991 - byla novelizována. Toto je základní směrnice, která vlastně definuje vývoj názorů na evropskou legislativu zejména co se týká železniční dopravy.

Striktně posouzeno, návrh zákona splňuje obecně většinu evropské legislativy a je možné vytknout pouze jednu nesrovnalost nebo jednu neslučitelnost, která se týká § 8 odst. 4. Skutečně je neslučitelné, aby byla licence pro podnik, který provozuje železniční dopravu, aby byla ze zákona. Tato podmínka je skutečně poněkud diskriminující.

Je potřeba také slyšet, co říkal pan ministr o licenčních systémech, které jsou v Evropské unii, a které jsou u nás. Evropská unie uděluje licence na ekonomickou činnost a my zachováváme zatím jakési kombinované udělování licence, které je nejen způsobilost k odborné činnosti, ale také je to vlastně alokace dopravní kapacity, která je právě přidělena.

A je velmi asi problematické si představit, že jeden z dopravců bude dávat vyjádření k tomu, zda tato kapacita je volná, nebo ne. A myslíme si v evropském výboru, že je skutečně tato podmínka zákonem stanovená diskriminačně vůči ostatním dopravcům, byť je potřeba také číst tento zákon tak, že podmínka bude odstraněna tím, že jakási ta benevolence končí okamžikem vstupu České republiky do Evropské unie.

Přesto je tato podmínka neslučitelná nebo lépe tato výjimka neslučitelná s evropskou legislativou a takto náš výbor svou diskusi uzavřel a jak už jste slyšeli od pana gesčního zpravodaje, tak náš Výbor pro evropskou integraci doporučuje Senátu Parlamentu České republiky návrh zákona zamítnout.

**Místopředseda Senátu** [**Zdeněk Vojíř**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=18)**:** Děkuji vám, pane kolego. Podle § 107 jednacího řádu Senátu se ptám, zda někdo navrhuje, aby Senát vyjádřil vůli návrhem zákona se nezabývat.

Nikdo takový návrh nepředkládá, a proto otevírám obecnou rozpravu.

Jako první se přihlásil pan senátor Milan Šimonovský. Prosím, pane kolego, máte slovo.

**Senátor** [**Milan Šimonovský**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=129)**:** Děkuji, pane předsedající. Skutečně jsem se chtěl přihlásit, ale ta moje přihláška byla způsobena vahou materiálů, které mám v prostoru tlačítka. Přesto si myslím, že je potřeba říci, že jsem se přihlásit chtěl.

Já bych z té problematiky vyňal jeden problém, který mě se významně dotýká, se kterým mám zkušenosti z dřívější své praxe, kdy jsem pracoval v regionální rozvojové agentuře Jižní Morava a myslím si, že jsem pochopil, že rozvoj územních celků je velmi závislý na dopravě, která toto území obsluhuje a zásobuje.

Je to vlastně potenciál rozvoje území, zejména kromě živé síly a kvalifikované pracovní síly, soustřeďuje se na dopravní obslužnost. A v tomto návrhu zákona cítím a vnímám jeden velký problém, pokud budeme do akciové společnosti České dráhy vkládat veškerý majetek obslužný, kromě samozřejmě vlastní dopravní železniční cesty, tak existují reálná nebezpečí, a všichni si dokážeme představit, jakým způsobem může akciová společnost, která, i v zákoně je to uvedeno, má se snažit prosazovat svůj obchodní zájem, tak jakým způsobem bude případně bránit konkurenci pokud bude vlastníkem železniční stanice, která na této železniční dopravní cestě je jedinou možnou stanicí, která zprostředkovává přístup na tuto dopravní cestu.

Pan ministr říkal, že si to dokáže představit, jakým způsobem akciové společnosti stát zařídí, že bude odstátněn tento majetek anebo bude předán krajskému úřadu nebo nějaké samosprávě. Já si to představit dovedu jen ztěží. Obchodní zákoník zná pouze jedinou možnost, a to je prodej se všemi atributy, které tento prodej přináší a myslím si, že to není zrovna cesta, kterou bychom sledovali.

Proto bych byl rád, aby návrh zákona byl poněkud vylepšen o pozměňovací návrh, který mám připravený a který bych uvedl v podrobné rozpravě a který vlastně umožňuje nepředat Českým drahám pozemky a stanice, které zprostředkovávají přístup na železniční dopravní cestu a myslím si, že pokud tento majetek zůstane státní a bude převeden nebo bude ponechán ve státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, tak bude podstatně jednodušší případné uchazeče o provozování těch regionálních dopravních komplexů uspokojit právě nejen předáním nebo pronájmem železniční dopravní cesty, ale zejména umožněním přístupu na tuto cestu přes stanice a další příslušenství, které k tomu přináleží.

Pokud bude tento zákon do podrobné rozpravy postoupen, tak mám připravený pozměňovací návrh.

**Místopředseda Senátu** [**Zdeněk Vojíř**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=18)**:** Děkuji vám, pane kolego. Prosím dalšího přihlášeného, kterým je pan senátor Vladimír Schovánek, aby se ujal slova. Prosím, pane kolego.

**Senátor** [**Vladimír Schovánek**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=128)**:** Vážený pane předsedající, pane ministře, dámy a pánové, vystoupení pana ministra bylo poměrně dlouhé, ale podle mého názoru bylo proklamativního charakteru.

Pokud to schválíte, tak jste udělali dobře. Pokud to neschválíte, bude to chybné rozhodnutí. Chyběla mi tam ta náplň tady těchto proklamací. V čem to je dobré?

Já jsem se z toho vystoupení nedozvěděl, v čem se zlepší situace na železnici, jestli vlaky budou jezdit rychleji, jestli budou čistší nebo bude levnější ta doprava. Zkrátka z celého toho návrhu zákona to na mě budí dojem, že je to zákon pro zákon, aby se udělala někde čárka, že se něco navrhlo.

Proč jsem nabyl tento dojem? Zejména z takových paragrafů typu § 15, kde bych vás chtěl upozornit na to, že dozorčí rada akciové společnosti, tak členy jmenuje vláda po projednání s příslušnými odborovými orgány, a to se na mě nezlobte, ale já si nedovedu představit firmu, která by dobře fungovala, když budou pana ředitele soukromé společnosti nebo i státní společnosti volit zaměstnanci podle toho, kdo na ně bude hodný a kdo ne.

Takových nápadů je v tom návrhu více, proto doporučuji návrh zamítnout.

**Místopředseda Senátu** [**Zdeněk Vojíř**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=18)**:** Děkuji, pane kolego. Prosím, aby se slova ujal pan senátor Ivan Havlíček.

**Senátor** [**Ivan Havlíček**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=6)**:** Pane předsedající, pane ministře, kolegyně, kolegové, já mám k  tomu předloženému zákonu velmi vážnou výhradu. Považuji za vážný nedostatek, že tento zákon je nám předložen dnes a nikoliv před několika lety.

Tento zákon byl pro tuto zemi potřebný již dávno. Stejně já, jako vy všichni ostatní, i já mám své smutné zkušenosti s Českými drahami, s fungováním dopravní obslužnosti a s fungováním dalších věcí, se zhoršováním se kvality některých tratí apod.

Já si myslím, že vzdor všem, a respektuji všechny výhrady nebo mnohé výhrady, které zde kolegové vznášejí, vzdor všem těmto výhradám tento zákon spíše, než zabrání, umožní, aby se na dopravní obslužnosti nepodílely výhradně České dráhy, ale aby se na ní podíleli i ostatní.

Já i pro svůj region si to přeji, protože jsou tam tratě, které České dráhy nejsou v stavu dostatečně obsloužit a myslím si přesto, že se najde někdo, kdo na nich železniční dopravu provozovat bude.

To jsou důvody, které mě vedou k tomu, abych si dovolil vám předložit návrh schválit tento zákon.

Děkuji vám.

**Místopředseda Senátu** [**Zdeněk Vojíř**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=18)**:** Děkuji vám, pane kolego, a prosím, aby se slova ujal pan senátor Adolf Jílek.

**Senátor** [**Adolf Jílek**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=131)**:** Pane předsedající, pane ministře, milé kolegyně, vážení kolegové.

Tento zákon má jediné plus. Jediné plus, že se snaží řešit transformaci Českých drah, která už měla být provedena velmi dávno, jak řekl můj předřečník, která tady bohužel chybí. Ale toto jedno plus nevyvažuje všechny minusy a všechny další věci, které v tomto zákoně jsou.

Dokáži si představit oddělení dopravní cesty od provozu, dokáži si to představit velmi dobře, ale velmi těžce zkousávám možnost, že organizace, která bude vlastnit dopravní cestu, bude pouze majetkovým správcem, nikoliv že cesta bude živá. To znamená, že už tato věc omezuje kteréhokoliv dalšího případného provozovatele na dráze jako takové.

To je jedna z věcí, která mně velmi vadí.

Další věc, která se týká vyčlenění pozemků pod nádražím i pozemků pod budovami v obvodu nádraží, mi připadá asi jako něco takového, když dopravní cestu rozdělíme na téměř nespočetný počet úseků, nikoliv na jednu dopravní cestu, která bude souvislá, i když i o tomto se dá polemizovat.

Ale pan ministr tady ve svém projevu vzpomněl tzv. šumperské tratě a jejich privatizaci nebo jejich možnou privatizaci a otázky, které se jich týkají. A na příkladu právě těchto tratí bych vám chtěl demonstrovat, jak se chovají České dráhy a Ministerstvo dopravy a jakým způsobem se pak asi budou chovat České dráhy jako obchodní společnost, kdy už nebudou pod kuratelou Ministerstva dopravy, ani pod kuratelou Správní rady, protože to bude obchodní společnost, i když akcie bude vlastnit stát, tak se řídí obchodním zákoníkem s plnou parádou.

Jenom bych připomenul, že po povodních v červenci 1997 bylo na okresu Šumperk zničeno několik tratí Českých drah. Na hlavní trati č. 270 byl úplně zničen ilundační most u Moravičan, na páteřní trati 291 Zábřeh - Šumperk byla trať přerušena u Postřelmova, na páteřní trati 290 Budov - Ramzová - Jeseník bylo v podstatě úplně zničeno několik úseků mezi Rudou nad Moravou a Hanušovicemi, včetně dvou mostů a mezi Hanušovicemi a Branou taktéž několik úseků, včetně jednoho mostu. Přerušení této trati společně s přerušením tratě Opava - Krnov a dále vzhledem k tomu, jaká byla situace na silniční síti, odřízlo okres Jeseník od vnitrozemí na dlouhou dobu téměř totálně.

Vzhledem k dalším škodám na trati vydal tehdejší náměstek ministra dopravy pro železnice Ing. Tošovský doporučení Českým drahám, aby byly přednostně opraveny hlavní a páteřní tratě a tratě regionální byly opravovány až po ukončení oprav tratí hlavních a páteřních.

S tím nelze než souhlasit. Ovšem výsledkem byla mimo jiné skutečnost, že přes všechny pochybnosti byl provoz na trati Budov - Braná, to znamená směrem do Jeseníku, obnoven ještě do konce roku 1997, což považuji za heroický výkon hlavně organizací, které tuto opravu prováděly.

Již před povodněmi rozhodlo Ministerstvo dopravy o možnosti privatizace některých tratí a mezi nimi byla zařazena i trať teď 293, to znamená Šumperk - Kouty nad Desnou s odbočkou do Jeseníka. Historici by mě opravili a místní patrioti taktéž, protože původně to bylo Šumperk - Sobotín s odbočkou na Kouty, která vznikla asi o 10 let později.

Když tato trať byla zničena, tak při jednání s Ministerstvem dopravy, okresního úřadu a obcí vznikla iniciativa a vznikl svazek obcí, který se tohoto úkolu ujal. Tento svazek obcí nevznikl náhodou, ten vznikl tlakem občanů, tlakem občanů, kteří tam žili nebo žijí a kteří zjistili, že doprava, která trvala 15 minut, najednou jim trvá 45 minut, protože silnice prostě všechno nepojme. A ta trať je pro ně z tohoto hlediska důležitá.

Do tohoto svazku se přihlásily obce, které jsou na této trati, to znamená Vikýřovice, Rapotín, Sobotín, Velké Losiny a Loučná nad Desnou. Současně v říjnu 1997 svazek požádal generálního ředitele o převod majetku u této regionální trati na svazek a v prosinci byla mezi svazkem a Českými dráhami uzavřena inamedátní smlouva o uvedení trati do provozuschopného svazu pro nákladní a osobní dopravu. Na základě této smlouvy pak byla v lednu 1998 uzavřena smlouva na pronájem železniční tratě a v březnu 1998 nájemní smlouva na pronájem čtyř motorových vozů řady 810 a čtyř přívěsných vozů řady 010 za roční nájem 1 600 000 Kč bez DPH.

Současně probíhala jednání svazku jako budoucího investora o zajištění finančních prostředků na opravu této trati po povodních. Celkově bylo zajištěno 68 milionů Kč, z toho 42 700 000 Kč byla systémová investiční dotace ze státního rozpočtu na povodňové škody. Dalších 17,5 milionů Kč byly prostředky Evropské unie, které Evropská unie poskytla svazku obcí, sedmi miliony přispíval okresní úřad na znovuvybudování dopravní infrastruktury a obce se složily částkou 800 000 Kč. A když si uvědomíme, že ve všech obcích v té době byly obrovské škody na jejich infrastruktuře, tyto prostředky, které vyčlenily ze svého nedostatku, byly opravdu obrovské.

Práce pokračovaly, takže 1. 5. 1998 byl otevřen úsek Šumperk - Sobotín, 1. 12. 1998 úsek Petrov nad Desnou - Velké Losiny a 30. 5. 1999 Velké Losiny - Kouty nad Desnou.

Se současnou obnovou tratí bylo vybudováno pět nových zastávek. A pro zajímavost uvádím, že někteří občané mi říkali: až vy jste dokázali to, co jsme chtěli už dávno, o co už usilujeme více než 50 let.

Tímto zhuštěním zastávek se zkrátila docházková vzdálenost a přechod občanů z autobusové dopravy na dopravu železniční byl tak masivní, že momentálně přepravuje železnice třikrát tolik osob, než přepravovaly České dráhy před povodněmi. To je obrovský nárůst, je dán i obsluhou atd.

Chtěl bych ještě připomenout, že České dráhy ve svém privatizačním projektu uváděly roční ztrátu na provozu této trati 33 miliony Kč. Po zprovoznění této trati poté, kdy ji začal provozovat svazek a jím vybraný provozovatel, který má licenci na provozování železniční dopravy, tak tato ztráta činí pouze 2 miliony Kč, které až do roku 2000 pomáhal sanovat okresní úřad a okresní shromáždění. Od roku 2001 tato možnost není, protože jsou nová rozpočtová pravidla. A bohužel i státní příspěvek na podporu dopravní obslužnosti, který původně měl být rozdělen tak, že 80 % tohoto státního příspěvku bylo přesně určeno, 20 % mohl okresní úřad v rámci potřeb dopravní obslužnosti přerozdělit, tak se tato možnost z původních 20 % smrskla na 10 % a současný stav je takový, že nalej - vylej, to znamená Okresní úřad ani nikdo jiný nemůže přerozdělit prostředky, které jsou z Ministerstva dopravy přímo určeny jednotlivým dopravcům, kteří provozují dopravní obslužnost území v daném okrese.

Dále bych chtěl říci, že České dráhy měly předtím, než ta trať byla zničena, na této dráhy zaměstnáno 73 zaměstnanců, v současné době provozovatel zaměstnává 38 lidí při trojnásobném nárůstu počtu cestujících.

Další věci, které obsahují spousty dopisů, a je jich mnoho desítek, kdy Ministerstvo dopravy neustále polemizuje s Ministerstvem financí o tom, jestli privatizace má proběhnout, nebo nemá proběhnout a bohužel tato anabáze už se táhne tři roky a nepodařilo se ji žádným způsobem vyřešit.

Dále, jak jsem se dozvěděl, tak České dráhy se chovají svým racionálním způsobem, ale jeden z členů představenstva svazku, který je železničářem a zároveň ředitelem střední školy, která vychovává pro dráhy nejenom učně, ale i odborníky s maturitním vzděláním pro drážní dopravu, tak se vzdal své funkce v tomto svazku jenom vzhledem k tomu, že mu bylo řečeno, chceš-li mít smlouvu s Českými drahami, tak neměj nic společného s železnicí Desná. Takže to vzdal, já ho sice chápu, ale to je chování Českých drah za současného stavu, jak se budou chovat České dráhy, jestliže budou obchodní společností, na to se ptám.

Další - pan ministr mi při jednání výboru s radostí oznámil, že provozovatel podal výpověď svazku, ta výpověď je roční, protože nemůže ze svých prostředků hradit ztrátu. Pan předseda odborového svazu železničářů minulý týden na schůzi železničních odborářů v České Třebové neopomněl s hrdostí v hlase říci - Augusta, to je ten generální ředitel, to vzdává. Jásejme, už nebudeme mít tuto konkurenci, která dokazuje, že to lze dělat jinak, než to dělají České dráhy.

Já vzhledem k těmto věcem, vzhledem k tomu, že ten zákon neřeší, jak se budou dále, nebo neřeší - spíše zablokovává - možnost racionálního řešení regionálních tratí, kde si myslím, že by měly především zaúřadovat kraje a mohu vám říci, že na příští týden mám jednání s hejtmanem, provozovatelem i se svazkem obcí v této otázce, kde si kraje musí uvědomit, ale ony si uvědomují, hledají teď prostředky a možnosti, jak zajistit dopravní obslužnost. Vzhledem k tomu si myslím, že tento zákon tak, jak je předložen, je tady v Senátu neopravitelný. Jestli má někdo představu, že pozměňovacími návrhy zasáhneme do podstaty tohoto zákona, to se nám nemůže podařit.

Takže na rozdíl od svého předřečníka se přikláním k názoru tento zákon zamítnout, i když má jedno plus, jak už jsem na začátku zdůraznil. Je to první, někdo říká krok, já říkám nesmělý dětský krůček, ale bohužel nevím, jestli správným směrem. Děkuji za pozornost.

**Místopředseda Senátu** [**Zdeněk Vojíř**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=18)**:** Děkuji vám, pane kolego, a prosím pana senátora Jaroslava Kubína, aby se ujal slova.

**Senátor** [**Jaroslav Kubín**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=135)**:** Vážený pane předsedající, vážený pane předsedo, vážený pane ministře, milé paní senátorky, vážení kolegové. Za chvíli máme rozhodnout o rozdělení Českých drah na vlaky, resp. lokomotivy a vagóny a kolejová vozidla a na další část - na kolejnice, řečeno vlakovou cestu. Vzniknou dvě firmy, byla o tom tady již dlouhá řeč, pan ministr to myslím dobře, sice dlouze, podle mého názoru, ale vysvětlil a každý pochopil, o co se jedná.

EU nám mnohokrát sdělila, že právě tato cesta je optimální. Na druhé straně máme silné zastánce jednotné, nedělitelné dráhy, to si neříkejme a myslím, že to opravdu mělo být už dávno. Samozřejmě je i velká diskuse, zda oddělení těchto dvou činností má význam jen na hlavních tratích, čili tím myslím v našich podmínkách na tratě koridorové a další tzv. hlavní tratě, tzv. páteřové. Ty doplňují samozřejmě z důvodů technologických či územně funkčních naši železniční síť. Takových tratí je v ČR necelých asi 50 % a odpůrci této transformace namítají, že by vyčlenění těchto necelých 50 % těch hlavních tratí, které má být zvláště privatizováno, a zbytek tratí na tzv. místní a regionální. To by mělo být provedeno ve spolupráci krajů, měst a obcí, včetně místních podnikatelských subjektů.

O tom tady hovořil můj předchůdce, ještě se o tom trochu zmíním, protože zastánci transformace již před pěti lety vytvořili vlastně dvě oddělené divize v rámci jednoho podniku Českých drah. Tehdy šlo o reformu, protože České dráhy neměly takové obrovské finanční dluhy.

A teď musím říci, že sám jsem osobně předával privatizační projekt jedné místní železniční tratě panu náměstkovi ministra dopravy panu Michalu Tošovskému, jenž byl autorem radikální reformy Českých drah. Takže asi není pravda, co říká pan ministr, že tam žádný privatizační projekt není, jsou tam i další, vím o nich, asi na ně padá prach, ale je také třeba říci, že tenkrát nás k tomu vedly jiné důvody.

Bylo to období, kdy v různém denním tisku, hlavně v Hospodářských novinách, se objevovaly různé mapky železničních tratí, ve kterých byly jednou barvou vyznačeny tratě, které budou dále provozovat České dráhy, druhé tratě jinou barvou byly vyznačeny tím, že budou privatizovány a třetí, že budou zrušeny. Samozřejmě, když se naše trať objevila, že bude zrušena, tak jsme dělali všechno proto, abychom ji zachránili. Ne, že bychom ji chtěli provozovat za každou cenu jenom proto, abychom ji zachránili, protože dopravní obslužnost je v mnohých obcích a městech - víte jaká, a samozřejmě v našem kraji, v naší oblasti považuji za vůbec nejhorší privatizaci ČSAD, kde máme obrovské potíže, o tom také pan ministr již hovořil. Ale nechci zacházet do úplných podrobností v rámci lokálních, místních drah, o tom hovořil dlouze pan předřečník a nemyslím si, že bychom se měli tady jednotlivými takovýmito aspekty zabývat.

Já se chci vrátit k projednávanému modelu a o tomto modelu si myslím, že nelze upřít kus dobré práce pana ministra dopravy Jaromíra Schlinga, kterému se podařilo dovést transformační zákon Českých drah až do Parlamentu. Předchozí ministři to nedokázali a mnohdy to byl důvod jejich odchodu. Ale samozřejmě ten zákon má mnohé sporné body.

Dovolte, abych se o některých zmínil. Jde především o vlastní dopravní cestu, která zůstává v rukou státu a jejíž definice je v příloze zákona. Podle návrhu zákona je železniční dopravní cesta tvořena vlastní tratí, zabezpečovacím zařízením, trolejovým vedením a dalším příslušenstvím. Ve výčtu majetku tvořícím dopravní cestu schází, už to tu bylo také řečeno, budovy nádraží, pozemky železničních tratí, a samozřejmě myslím železničních stanic a informační systém.

Tím dojde k faktické privatizaci části železniční infrastruktury do rukou obchodní společnosti Českých drah. To znamená, že železniční dopravní cesta nezůstane, vzhledem k ostatním dopravcům, majetkově neutrální. Tím mám na mysli České dráhy, akciová společnost, budou samy jedním z dopravců a vlastnictví majetku, který je součástí infrastruktury, budou mít výhodu proti ostatním dopravcům, tedy konkurenci.

Další méně podstatnou skutečností návrhu zákona je i vklad movitého majetku, který do vlastnictví Českých drah, akciové společnosti, se převádí celý. Tím myslím historické lokomotivy, historická vozidla, která mají obrovskou cenu. Myslím, že by spíše patřily do Národního muzea.

Taktéž by měla být přesněji zodpovězena otázka zprůhlednění a finančního ozdravění Českých drah, včetně současného oddlužení, přičemž doposud nebylo řečeno, jak bude cca 35miliardový dluh řešen. Víme jen, že největší úvěry a dluhy představují vlastně vybudování koridorů, druhou část tvoří úvěry na pořízení kolejových vozidel, tj. lokomotiv a dalších vozidel, další část jsou provozní úvěry.

Na tato finanční řešení by se nemělo zapomínat, protože naposledy byla tlustá čára za financováním železnice provedena při rozdělení federace při přechodu Československých drah na České dráhy. Vím, že majetek určený k úhradě závazků státní organizace Českých drah je přílohou č. 2. Vím, že se jeho prodejem budou částečně kompenzovat tyto dluhy, které tady České dráhy mají. Samozřejmě souhlasím s panem ministrem, že atraktivní pozemky v Praze, některé pozemky, budovy, budou v Praze velice lukrativní. Už méně jsem přesvědčen o lukrativnosti prodeje různých rekreačních zařízení, pionýrských táborů apod., které určitě budou prodávány pod cenou.

Zajímalo by mě spíše, zda se odhadlo, jestli bude zlikvidováno prodejem 50 nebo 60 % dluhů, nebo nějaké číslo, které by nás přiblížilo k dané situaci.

Na druhé straně si myslím, že jsou některé věci v příloze nedotažené, protože při dnešních přepravních výkonech, které mají dráhy nebo železnice na velkých železničních uzlech, např. Přerov, Olomouc, Česká Třebová, nechápu, proč jsou drženy v majetku tak obrovské pozemky a budovy všech nákladních seřazovacích nádraží, které jsou absolutně nevyužity a měly by být dávno komerčně využívány a prodány. Je to můj názor, i když si myslím, že jeden z velkých uzlů by měl být zachován, a ostatní by měly být z majetkového hlediska zmenšeny.

Také mi není moc jasné, i když je to právně pochopitelné, a dochází tady k některým věcem, kdy je vytvářen zvláštní výkon akcionářských práv státu, kdy zvláštní sedmičlenný řídící výbor bude řídit představenstvo, které zase bude řídit dozorčí rada. Myslím, že tím, že je tady tak velká odchylka od obchodního zákoníku, dochází k právnímu dualismu, který může navodit různé problémy, které mohou zvýšit zadlužení Českých drah. Namodeluji si dokonce takový příklad, že může dojít k prodeji Českých drah, a.s., které by mohly být takto skrytě privatizovány. Kdo bude o tom rozhodovat? Tady není přesně vymezena pravomoc mezi řídícím výborem a představenstvem a dozorčí radou. Není určeno, které představenstvo bude určovat vláda, kolik bude mít členů a hlavně jaké kompetence. Nepovažuji to tady za šťastné, protože se mělo využít obchodního zákoníku. Pokud by se měl výkon akcionářských práv státu provádět, měla by se udělat nějaká blokace, nějaká plomba nebo zlatá akcie. Možná mi to někdo vysvětlí, protože dochází k věcem, které mi nejsou přímo vlastní.

Navrhovaná varianta je v současné době snad přijatelná k řešení, ale přináší dlouhodobě prosazované odstranění některé nesmiřitelné tendence. Celá léta bylo, že rozdělení Českých drah na vlaky, vlakovou cestu při určitém respektování tržních zákonů nebylo možné prosadit.

Samozřejmě jsem také hovořil o nedostatcích, o věcech, které vyplývají z tohoto zákona. Proto v tuto chvíli zvažuji, zda budu hlasovat pro, nebo pro zamítnutí. Myslím si, že jakýkoliv pozměňovací návrh nebo změna by dnes nešel. Děkuji za pozornost.

**Místopředseda Senátu** [**Zdeněk Vojíř**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=18)**:** Děkuji vám, pane kolego. Prosím, aby se slova ujal pan senátor Jiří Skalický.

**Senátor** [**Jiří Skalický**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=84)**:** Dámy a pánové, při projednávání tohoto návrhu zákona ve Výboru pro evropskou integraci jsem uvedl argumenty, proč si myslím, že i Výbor pro evropskou integraci, který se jinak úzkostlivě snaží dodržovat zásadu, že se vyjadřuje pouze k evropské agendě, by měl tento návrh zákona zamítnout. Tento můj názor ve výboru převážil, a proto jsem necítil žádnou potřebu vystupovat na plénu. Jestliže mě k tomu něco přesto přimělo, bylo to úvodní vystoupení pana ministra Schlinga, na které reagovat musím, i když to bude pouze několika velmi nesourodými a nepřipravenými poznámkami.

Především z projevu pana ministra Schlinga vyplývalo, jakoby z hlediska souladu s evropskými pravidly tento zákon přinášel nový výrazný pokrok, byl v naprostém souladu s právem evropských společenství a tudíž jeho odmítnutí, kterého se chce Senát dopustit na základě doporučení dvou výborů, by bylo "protievropským krokem".

Druhý moment, který mě přiměl k tomu, že musím byť improvizovaně vystoupit, bylo toto: pan ministr na začátku své řeči popsal z jeho hlediska tři modely pohledu na železnici. Jeden označil za unitární, to je náš dnešní stav. Všem těm, kteří tady poukazovali na to, že od tohoto unitárního modelu železnice jsme měli odejít už dávno, že je škoda, že se tímto návrhem zabýváme dnes, bych rád připomenul, že v tomto případě na rozdíl od mnoha jiných nejde jen o liknavost předchozích vlád. V tomto případě bychom si měli připomenout, že jakýkoli posun od unitárního modelu směrem dále zablokovala svého času stávka železničářů. Je dobré, aby to zde bylo řečeno. K okamžiku, kdy se vůbec můžeme zabývat návrhem na alespoň nějaké oddělení provozu na železnici od Správy železniční dopravní cesty, uplynula velmi dlouhá doba.

Jako druhý model pan ministr zmínil tzv. integrovaný model, který má být zřejmě na naši železnici implementován tímto návrhem zákona. Tento model podle mého soudu znamená pouze formální oddělení dopravní cesty a dopravců a zároveň znamená, že státní organizace, správce železniční dopravní cesty, bude ve vazalském podřízeném postavení vůči dominantnímu dopravci. Všechny námitky vůči tomuto modelu pan ministr shrnul do jednoho pytle, který nazval třetím modelem, a to je železnice rozsekaná na kusy. Varoval zde před osudem britského ridetracku. Musím se proti tomu ostře ohradit, upřesnit, že Spojené království se podle mého názoru dopustilo té chyby, že skutečně rozparcelovalo na jednotlivé části dopravní cestu, kterou privatizovalo, což podle mého soudu nemohlo přinést dobrý výsledek, a také ho nepřineslo. Žádná z námitek, které jsem slyšel pronést na Výboru pro evropskou integraci a podle mých informací i v hospodářském výboru, nesměřovala k tomu, že bychom chtěli rozparcelovat a privatizovat dopravní cestu. Jestliže naše námitky vůči tomuto zákonu jsou házeny do tohoto pytle, jde o argument lživý, protože skutečné námitky se týkají pouze toho, nakolik tento zákon přinese skutečně efektivní oddělení dopravní cesty a dopravců a nakolik půjde v intencích toho vývoje, který probíhá v EU.

Legislativa EU sleduje dva hlavní cíle: za prvé vytvořit v Evropě konkurenční prostředí a za druhé zajistit transparentní finanční toky v situaci, kdy téměř ve všech zemích je třeba dotovat údržbu a rozvoj infrastruktury a často také osobní dopravu. To je v podstatném rozporu s pravidly, které v EU platí pro poskytování veřejné podpory. Proto se musí pečlivě dbát na důsledné účetní oddělení toho, co dělá správa dopravní cesty a co poskytují provozovatelé dopravy.

Chci připomenout, že i poslední pravidelná zpráva Evropské komise je z tohoto hlediska vůči naší zemi velmi kritická a požaduje mj. zřízení zcela nezávislého manažera infrastruktury, který by v budoucnosti zajistil rovný přístup budoucím konkurentům.

Když už jsme u souladu s evropským právem, upozorňuji, že právě proto příslušné nařízení Evropské komise obsahuje výčet obslužného majetku, který musí být povinně v rukou subjektu spravujícího infrastrukturu, aby bylo zajištěno, že držení majetku nebude zneužito k potlačování konkurence, k dávání nevýhodnějších podmínek atd.

Je pravda, že zákon nepřináší žádný nový zjevný rozpor s legislativou EU, ale domnívám se, že zákon ani žádný ze současných podstatných rozporů naší legislativy s trendy EU neřeší, a hlavně jde proti trendu, který v EU převládá.

Jaké to bude mít důsledky? Podle mého soudu to bude mít ty důsledky, že České dráhy nezahájí včas potřebnou restrukturalizaci, nepřipraví se včas na náraz konkurence. Ten by měl přijít už v roce 2003, co se týče provozu na mezinárodních tratích, a natvrdo v roce 2008, co se týče všech ostatních tratí.

Co se týče liberalizace, pan ministr v našem výboru i dnes ve své řeči, řekl bych, adoroval vysoký stupeň liberalizace u nás. Tuším, že ve výboru použil číslo 10 nebo 11 % výkonů. Já ovšem musím spíše konstatovat, že tato liberalizace má spíše potěmkinovskou povahu, protože, aspoň pokud mé informace jsou jakž takž přesné, zhruba 90 % z tohoto údajně liberalizovaného segmentu našeho trhu jsou podnikové vlečky. Skutečná míra liberalizace na našem trhu je mizivá a jistou anekdotickou ilustraci toho, na jaké potíže naráží, tady již přednesl pan senátor Jílek.

Domnívám se tudíž, že se opravdu i z hlediska přípravy na vstup do Evropské unie nemusíme vůbec hanbit, když tento zákon odsoudíme k neúspěchu v Senátu. Děkuji za pozornost.

**Místopředseda Senátu** [**Zdeněk Vojíř**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=18)**:** Děkuji vám, pane kolego. Nyní přednostně udělím slovo předsedovi senátorského klubu Občanské demokratické strany panu senátorovi Topolánkovi, kterému se současně omlouvám, že jsem tak neučinil již dříve. Prosím, pane předsedo, ujměte se slova.

**Senátor** [**Mirek Topolánek**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=70)**:** Děkuji. Pane předsedající, pane ministře, vážené kolegyně, vážení kolegové, přesně jsem věděl, proč nechci zneužít práva přednostního vystoupení, protože 80, možná 95 % toho, co řekl kolega Skalický, bych musel říct sám, a takto to aspoň nebudu muset opakovat.

Kvitoval jsem s povděkem, když ministr Schling přišel s návrhem transformace Českých drah a potřebného zákona i ve svém zkráceném funkčním období, protože jsem to pokládal za velmi odvážný počin a za čin velmi potřebný. Transformace Českých drah je nezbytná, v čase je čím dál tím komplikovanější, a některé důvody, proč neproběhla, nebo nebyla nastartována, byly uvedeny v řeči předřečníka.

Existence Českých drah v dnešní podobě znamená sama o sobě porušení zákonů, a to nejenom zákona o Českých drahách, ale i zákonů ekonomických, fyzikálních a zákonů rozumu. Ještě předtím, než budu říkat své, a protože vystupuji za klub, klubové výhrady k tomuto zákonu, chtěl bych k úvodní řeči pana ministra Schlinga uvést následující poznámku.

Hovořil o tom, že oni, tím myslel tato vláda, zastavili krvavé rány a přerušili penězovody z Českých drah. Použil bych dvě podobenství:

* jedno o rybářské síti: oka mohou být sebemenší, voda přesto proteče;
* a druhé, které používám častěji, o cedníku. Koupíte-li cedník, teče. Zalepíte díry, necedí.

Tím chci naznačit, že z povahy věci u monopolu nutně dochází ke všem chybám a ke všem selháním mechanismů, ať už jsou to chyby v nemotivaci k úsporám, v nákladech, v rozhodování o investicích, v cenách apod. A spolehlivě i u nového zákona se pouze změní trasa a některé subjekty na konci tohoto penězovodu, ať už to budou občané, daňoví poplatníci, kteří budou muset platit na pravidelné dotace tohoto subjektu, nebo to budou cestující osobní přepravy v podobě vyšších cen, a nebo stavební firmy, které budou potřebovat stále další infrastrukturní zakázky a tím stálý přísun prostředků.

Výhrady jsem si rozdělil sám pro sebe do tří kategorií: výhrady legislativní, věcné a filozofické nebo ideologické. Celá řada těchto výhrad tady byla uvedena.

Myslím, že legislativní problémy, které tento zákon nese, by byl Senát schopen, až na výjimky, odstranit případnými pozměňovacími návrhy. Jsem o tom přesvědčen, i když tvrdím, že bychom na to potřebovali těch 60 dnů, po kterých stále voláme u tak složitých norem, které k nám někdy chodí, jako je i tato norma.

Druhou skupinou výhrad jsou výhrady věcné, z nichž znovu celá řada padla. U nich se odvažuji tvrdit totéž: některé z nich bychom byli schopni odstranit, shodli bychom se na nich, a možná, že by je dokonce akceptovala i PS.

Nicméně výhrady filozofické, a nemíním tady opakovat to, co říkal kolega Skalický, a mluvit o mrtvé a živé dopravní cestě a dělat tady přednášku o přežívajících mýtech o železnici, nedovolují ani mně ani mým kolegům z klubu ODS, abychom tento zákon podpořili.

Abych nemluvil zbytečně detailně, dostávám se k závěru. Pod dojmem, že neschválení tohoto zákona nezablokuje náš vstup do EU, pod dojmem časových možností Senátu a podle mne neopravitelnosti tohoto zákona v časových termínech, které Senát má, pod dojmem jiného filozofického přístupu k transformaci Českých drah a s vědomím nadbytečnosti kroku, který přináší navrhovaná norma, klub ODS podpoří zamítnutí tohoto návrhu, a jak už jsem dneska napsal v jednom článku, udělejme to raději po žních. Děkuji za pozornost.

**Místopředseda Senátu** [**Zdeněk Vojíř**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=18)**:** Děkuji vám a prosím pana senátora Milana Balabána, aby přistoupil k řečništi a ujal se slova.

**Senátor** [**Milan Balabán**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=133)**:** Pane předsedající, pane předsedo, pane ministře, kolegyně, kolegové, chtěl bych říci několik slov k jednání našeho Výboru pro hospodářství, zemědělství a dopravu, protože zpráva našeho zpravodaje v podstatě popsala zákon a konstatovala pouze průběh hlasování, a dá se říct, že možná na některé názory nebo výtky, které zaznívaly na jednání, spíše reagoval pan ministr. Proto bych alespoň v několika bodech, i když se budu opakovat, nastínil to, o čem jsme se v hospodářském výboru bavili.

Nikdo nezpochybňoval důležitost problému transformace Českých drah. Je to problém, který není jen český, je to problém evropský a možná celosvětový, a jsou různé dobré a méně dobré zkušenosti, jak tento problém řešit. Jsme si vědomi této důležitosti i při změnách, které nastaly v posledních deseti letech, kdy význam Českých drah poněkud poklesl. Reagoval bych na to, co říkal pan ministr, že v posledních deseti letech odešla z Českých drah polovina zaměstnanců. Za posledních deset let se na polovinu zmenšil i přepravní výkon Českých drah. To znamená, že pokud porovnáme tyto dva údaje, sice dochází k nějakým efektům, ale nedochází k příliš výraznému absolutnímu růstu produktivity.

Řešili jsme několik problémů. První z nich byl možná problémem systémovým, o tom se zmínil jak pan senátor Skalický, tak to zaznívalo v některých jiných vystoupeních, a to byl problém oddělení mrtvé nebo živé cesty.

V našem výboru převládal názor, že toto oddělení, které je navrženo v zákoně, není správné. Ve zpravodajské zprávě i ve zprávě pana ministra se říkalo, že tento zákon není v rozporu s legislativou EU. Pan ministr potom poněkud cudně řekl, že řešení, které je navrhováno, evropské směrnice nevylučují. Současně bych chtěl dodat, protože to je v podstatě model francouzský, že jak nezávislí odborníci, tak i odborníci EU, tento model nedoporučují. To je to hlavní, o čem jsme se bavili možná z hlediska systémového.

Dále jsou to problémy ve vztahu k obchodnímu zákoníku. I o tom už tady bylo řečeno hodně slov. Možná bych opravil kolegu Schovánka, protože se nejedná o schvalování např. ze strany odborů, ale jedná se o projednávání, ale odchylek od standardního postupu od obchodního zákoníku, kterým se mají České dráhy řídit, je na můj vkus poněkud mnoho, a domnívám se, že stejně jako jiné důležité infrastrukturní společnosti i České dráhy, pokud se rozhodne o jejich transformaci nebo o transformaci jejich části na obchodní společnost zřízenou podle obchodního zákoníku, měly by se řídit pouze tímto obchodním zákoníkem.

Velice složité řešení jsme viděli v § 24 odst. 3, podle kterého pokud se dvě společnosti, na které České dráhy rozdělujeme, nedohodnou, nastupují do tohoto procesu ministerští úředníci nebo jiné osoby z ministerstva, které rozhodnou, jak to bude fungovat.

Uvědomujeme si složitost těchto smluv, ale infrastrukturní společnosti, a říkám, je jich více a jsou velice významné pro život tohoto státu, se umí řídit obchodním zákoníkem. Domnívám se, že toto by byl velice významný prvek, který by blokoval další postup v oblasti privatizace té společnosti ČD. I to, jak se hovoří o financování ztráty, považujeme za naprosto demotivující a domnívám se, že motivování dopravce na finanční ztrátě je určitě z hlediska ekonomického špatným řešením. Rovněž bych chtěl říct jako určitou výtku, ale není to výtka zásadní, že se už v tomto stupni neřeší regionalizace drah, ale na druhou stranu se dělají kroky, kdy části, které by mohly být později předmětem regionální řešení, převádějí se na obchodní společnost a zpětný převod z obchodní společnosti je nejen složitější, ale i výrazně nákladnější než opačným směrem ze strany státu.

Takže toto všechno nás i mě vede ke konstatování, které svým způsobem řekl i kolega Skalický, že se domníváme, že tento zákon nepřipravuje ČD na vstup do EU, protože je plně nevystavuje problémům konkurenčního prostředí. Domníváme se, že výtek je tolik, že je nelze napravit pozměňovacími návrhy. A proto vznikl u nás návrh tento zákon zamítnout. Děkuji.

**Místopředseda Senátu** [**Zdeněk Vojíř**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=18)**:** Děkuji vám, pane kolego. Prosím paní senátorku Jaroslavu Moserovou, aby se ujala slova.

**Senátorka** [**Jaroslava Moserová**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=43)**:** Vážený pane předsedající, kolegyně, kolegové, budu stručná jako vždy. Jak už jsem řekla při jednání výboru, sdílím názor předsedy výboru senátora Skalického.

Chtěla jsem upozornit na jednu věc, která není sice systémová, nepatří do filozofie předloženého materiálu, ale považuji ji za důležitou. Sice chci upozornit na přílohu č. 2, u které už tady předřečník hovořil, tj. příloha, která obsahuje soupis majetku určeného k úhradě závazků státní organizace ČD. Je to majetek obrovitý, je to skutečně objem majetku neskutečný, samozřejmě různorodý - obsahuje zdravotnická zařízení, rekreační zařízení, lukrativní pozemky, kupříkladu také budovu paláce Sevastopol. Mám obavu o to, jak se toto bude realizovat, do jaké míry budou vůbec brány v úvahu oprávněné zájmy obcí a krajů. Děkuji.

**Místopředseda Senátu** [**Zdeněk Vojíř**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=18)**:** Děkuji vám, paní senátorko. Dalším, a posledním v tomto okamžiku přihlášeným, je pan kolega Karel Korytář. Prosím, máte slovo.

**Senátor** [**Karel Korytář**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=66)**:** Vážený pane předsedající, pane ministře, vážené paní senátorky, páni senátoři, úvodem bych chtěl přece jenom reagovat na vystoupení pana předsedy hospodářského výboru. Nebylo mým záměrem zamlčovat některé aspekty diskuse ve výboru. Shrnul jsem velmi stručně tu nejzávažnější pasáž, která se týkala přehlednosti vazeb, komplikací majetkových či ekonomických či obchodního zákoníku. Jediné co jsem nevzpomněl, je zřejmě ta otázka diskuse o živé či mrtvé cestě. Jestli tomu tak bylo, omlouvám se, nebyl to záměr.

Jako jeden z aspektů předkládaného zákona vnímám i fakt, že při navrhovaných principech nepůjde do budoucna o možnost, jak zmírnit propad hospodaření ČD např. navyšováním jízdného, jak máme možnost prožívat v prvních dnech letošního roku.

Věcné řešení tohoto zákona vychází z hluboké analýzy potřeb ČR a pozitivních, či negativních zkušeností z transformace železnic v jiných státech. V principech nového zákona je zakotveno podnikání na železnici, je zde položen důraz na kvalitu managementu, který musí dokázat v příznivějších ekonomických podmínkách minimalizovat ztrátu, nebo jinak řečeno potřebu dotace provázející výkon veřejné služby. Uvedené cíle umocňuje konkurenčnost prostředí a podnikatelský duch všech, kteří budou provozovat železnici.

Jako senátor a zpravodaj většiny dopravních zákonů mohu konstatovat, že předložený zákon ve svém principu je výsledkem několikaleté diskuse, které jsem se nezúčastnil sám, ale i řada z vás. Ta zamítla princip unitární železnice, ale i princip úplného oddělení dopravců od drážní cesty. Jde o integrovaný způsob prověřený zkušeností zejména evropských států.

Náš výbor organizoval před několika lety seminář pod názvem "Železnice jako součást dopravního trhu". Plénu byl předložen obdobný integrovaný princip s odděleným účetnictvím a liberalizací dopravního trhu na železnici. V rámci tohoto semináře vystoupili zástupci železnic z Anglie, Deutsche Bahn z Německa, Rakouska aj., dále zástupci tří privatizovaných regionálních tratí pohybujících se v té době již v oblasti černých čísel. Světe div se, došlo ke shodě napříč stranami, kdy jsme na tiskové konferenci museli k neradosti novinářů oznámit - shodli jsme se na základním postupu; podotýkám, i když ne ve všech detailech. Na té tiskové konferenci byla přítomna jména Peltrám, Říman, Moss, Vrána, Schwarz za Liberální institut. Druhou akcí byla v polovině loňského roku dvoudenní konference v hotelu Praha, kterou organizoval Liberální institut společně s ČD. Zde byla definovaná role silného národního dopravce, který bude schopen konkurovat již netrpělivým zejména zahraničním dopravcům, a kterým by měly být ČD; tedy ne monopolní, ale silné. I když ne tak deklarativně, ale v daleko vzrušenější a tvrdší atmosféře bylo potvrzeno totéž - integrovaný postup transformace. Již zde skončil sen o příkladné britské transformaci dokladovaný nejen verbálně, ale i doprovodným filmem. Oproti panu senátoru Skalickému jsem nevnímal tento model jako nějak špatný ve smyslu rozdělení dráhy na drážní cesty, ale spíš z hlediska bezpečnosti. Tam se trošku opomnělo pamatovat i na tento prvek. Dále byla na této akci konstatována potřeba nového programu, a to je možná i reakce na některé předchozí vystoupení, tzn. po programu koridoru program regionálních železnic.

Uvedená předloha, kterou dneska projednáváme, je výsledkem 172 pozměňovacích návrhů a konsensu všech klubů PS, které sice nezměnily princip či postup, ale upravily více či méně úspěšně řadu vazeb. Ani já nemohu vyjádřit plnou spokojenost se všemi detaily. Názor naší legislativy, jak už tady odeznělo, to jen potvrzuje. Zde bych chtěl v reakci na nejistotu v nakládání s majetkem připomenout, že již zákon o drahách ukládá povinnost zřízení kontrolních mechanismů tak, jako pro akciovou společnost to ukládá obchodní zákoník, a bude nutné z pozice ministerstva dodržet i u státního majetku státní organizace.

Znovu ale zdůrazňuji, že jde o první krok v procesu transformace železnice, jak konstatoval i pan poslanec Kalousek ve svém velmi výrazném projevu ve Sněmovně, a současně jde o předlohu, která je výsledkem dosaženého smíru se zaměstnanci železnic.

Jakákoliv nová koncepce či výrazná změna otevírá nové kolo diskuse a nejméně dva další roky, tedy komplikaci, která určitě nepřispěje k uzavření kapitoly Doprava procesu vstupu ČR do EU. Přestože nám EU nepředepisuje, jak má transformace železniční dopravy vypadat, je nám všem jasné, že současný stav železnice s její ekonomikou, neschopností přejít k vyššímu komfortu, přesnosti, výkonnosti, je neúnosný. V tomto prostředí ani sebelepší management nemá šanci na úspěch.

Integrovaný způsob transformace byl výsledkem diskuse před třemi lety. Je jím dnes a bude jím i za dva roky. Zamysleme se, zda námitky k tomuto zákonu jsou natolik závažné, aby posouvaly realizaci o 1-2 roky dále, do doby, kdy bude na pořadu dne náš vstup do EU a strašně málo času na to, aby se dalo vše, co transformaci železnice provází, stihnout.

Z uvedených důvodů nemohu sdílet jiné stanovisko, než schválit tento zákon ve znění předloženém Poslaneckou sněmovnou. Děkuji za pozornost i hlasy, které se mnou budou sdílet podobný názor.

**Místopředseda Senátu** [**Zdeněk Vojíř**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=18)**:** Děkuji vám, pane kolego. Dámy a pánové, já v tomto okamžiku neeviduji žádného přihlášeného. Proto obecnou rozpravu končím. Ptám se pana navrhovatele, zda si přeje vystoupit. Pan ministr si přeje vystoupit. Prosím.

**Ministr vlády ČR Jaromír Schling:** Pane předsedající, dámy a pánové, omlouvám se, že moje reakce na proběhlou obecnou rozpravu nebude úplně stručná, ale domnívám se, že řada z vás se ještě zcela nerozhodla, zda hlasovat pro zamítnutí, anebo pro schválení návrhu, a že je tudíž potřeba, abych reakci neodbyl, ale abych korektně odpověděl na některé věci.

A pokusil se vysvětlit ta vystoupení, která zřejmě vycházela z neinformovanosti anebo z některých přežívajících dezinformací. Nejdříve, zda přijetí tohoto zákona bude znamenat zlepšení služeb, snížení zpoždění, zlepšení čistoty atd. Jistěže nic takového od zítřka znamenat nebude, ale na druhou stranu pokud tento zákon nebude schválen, tak to bude znamenat, že ta cesta k výraznému zlepšení služeb, k dosažení toho standardu, který známe z většiny západoevropských zemí bude prostě delší – prodlouží se. To je nepochybné.

Opakovaně tady zaznívaly stesky na vliv odborů, který je údajně chybně v návrhu tohoto zákona obsažen. Znovu zdůrazňuji, že tomu tak není. Pouze při prvním ustavení těch prvních orgánů, při vzniku akciové společnosti je tam dána poněkud odlišná role odborů, ale jenom přitom prvním kroku.

Dále se vše bude řídit obchodním zákoníkem a upozorňuji, že obchodní zákoník počítá se spoluúčastí odborů při tvorbě orgánu. Stačí se podívat na § 200 obchodního zákoníku. Tady nejsme v rozporu s běžnými zvyklostmi. Naopak dostali bychom se do rozporu s naší platnou legislativou, kdybychom ty věci řešili jinak.

Šumperská dráha. Děkuji panu senátoru Jílkovi, že tady připomněl šumperskou dráhu. Šumperská dráha může posloužit jako příklad v několika směrech. Pokud jde o to, že do dneška není převedena do vlastnictví svazku obcí, tak není to ani vinou Ministerstva dopravy, ani vinou Českých drah. Správní rada Českých drah už dávno rozhodla o tom, že souhlasí s tím, aby šumperská dráha byla převedena do vlastnictví svazku obcí, totéž udělalo Ministerstvo dopravy a spojů. Je mi líto, že na Ministerstvu financí v určité době, nevím z jakého popudu, mohu se jen domnívat, vznikl doplněk privatizačního projektu, který do vlastnictví svazku obcí převáděl rovněž vozidla.

Vozidla, která České dráhy potřebují. V tu chvíli samozřejmě České dráhy s tímto převodem těch vozidel, ani České dráhy, ani Ministerstvo dopravy a spojů nemohly souhlasit, a to je ten důvod, proč do dneška ta dráha není převedena do vlastnictví svazku obcí.

Jinak tam problém není. Proč je to dobrý příklad? Je to dobrý příklad toho, jak malá pružná firma dokáže získat více cestujících než ten velký dominantní dopravce. Ale výsledný efekt je samozřejmě velmi kladný i pro toho velké dopravce, protože řada cestujících přece z té regionální tratě přestupuje do vlaků na hlavní trati a přináší tudíž tržby i tomu dominantnímu dopravci, a to je přece běžný model symbiózy mezi těmi malými regionálními firmami, a tím velkým dopravcem, který známe i z jiných odvětví.

Známe to přece z letectví, známe to i z autobusové dopravy. Copak na jedno autobusové nádraží, které patří jednomu dopravci dominantnímu, nezajíždí celá řada dalších dopravců? Samozřejmě, že ano. Zbavme se toho vidění, že ten dominantní podnikatel bude ty ostatní škrtit a dusit. Proč by to dělal? To je divná představa o konkurenci.

Konkurence vypadá jinak. Konkurence vypadá tak, že sice spolukonkurenti soupeří o zákazníka, a tím se snaží uspět v té soutěži, ale ne tím, že by tomu druhému házeli nějaké zvláštní klacky pod nohy. Takováto konkurence se tady vyskytovala, ale to není normální stav, ke kterému směřujeme. Normální podnikatelské prostředí je přece jiné. I malí a ti velcí se spolu naučí žít a musí se vzájemně doplňovat, a tak to bude i s rozdělením funkcí mezi dopravci na regionálních drahách a mezi dominantním dopravcem.

Ty šumperské dráhy jsou toho příkladem a nepochybně to i vedení Českých drah takto chápe. A jestli existují dnes ještě někteří zaměstnanci Českých drah, kteří to nechápou, je mi líto. Samozřejmě to asi tak je. To jistě není něco, co byste si tady, vy, kteří jste to kritizovali, že byste si vymýšleli. Jistě, že to existuje.

Privatizační projekty, trvám na tom, že já jsem neobdržel žádné. I pan senátor Kubín řekl, že ten privatizační projekt byl předáván tehdejšímu náměstkovi panu Tošovskému, čili bylo to dávno před nástupem této vlády.

Majetkově neutrální dopravní cesta. Majetkově neutrální v podstatě bude, stoprocentně to jistě tvrdit nelze, ale platí to předchozí, co jsem řekl. A navíc skutečně tady již dnes existuje ten nezávislý regulátor, který zajistí, aby nikdo nebyl diskriminován. Je to Drážní úřad. Je to stejný model jako v telekomunikacích – Český telekomunikační úřad, v energetice – Energetický regulační úřad. Tady jsme v síťovém odvětví, kdy vždycky tam bude někdo, kdo by mohl poškozovat ty ostatní a kdy regulátor musí zajistit, aby k tomu nedocházelo a pokud se někdo domnívá, že k tomu dojde, regulátor musí zasáhnout a ten spor řešit. To není teorie, to už je i naše praxe.

Dluhy Českých drah se rekrutují ze dvou zdrojů, ze dvou příčin. Jedna jsou i panem senátorem Kubínem zmíněné koridory. To, že minulé vlády chybně rozhodly, že úvěry na stavbu koridoru si budou brát České dráhy, a tím zamaskovaly deficity svých rozpočtů, a přitom jde o státní infrastrukturu, to nejsou ani dnes koleje, které by vlastnily České dráhy, i dnes je to státní majetek, a tudíž si ty úvěry měl brát stát a ne České dráhy.

Druhý zdroj těch úvěrů je to, že stát řadu let neuhrazuje Českým drahám v plné výši ztrátu, která vzniká z osobní dopravy. Zatímco autobusovým dopravcům ji uhrazuje zcela. A tu dopravu si přitom u Českých drah objednal. Dříve to bylo jenom politické zadání, že se má provozovat ta drážní osobní doprava. Od roku 2001 je to vlastně na základě zákona č. 266 postaveno na smluvním základě. Existují smluvní vztahy mezi okresními úřady a Českými drahami, mezi státem a Českými drahami a na základě těchto smluv je stát povinen tu ztrátu uhrazovat a je to stav obvyklý stavu v Evropě.

Prostě závazek veřejné služby musí být uhrazován tím, kdo si tento závazek objednává. Kdo chce, aby byl plněn. A připomínám, že ty dotace nebo částečná úhrada ztráty je poskytována i těm dalším provozovatelům osobní dopravy. Jindřichohradecké úzkokolejné, stavební obnově železnic, která provozuje tu šumperskou dráhu atd.

Privatizace akcií, o té hovořil pan senátor Kubín. Samozřejmě, že při případném rozhodnutí o prodeji majetkové účasti státu na podnikání Českých drah, a. s., se bude postupovat podle zákona č. 219 o majetku České republiky, případně podle zákona č. 92 o velké privatizaci. Žádná svévole, ani příliš veliký prostor ke svobodnému rozhodování těch správních orgánů akciové společnosti tam není. Tady je striktně upraveno existující legislativou.

Dále se hovořilo o tom, že dnešní stav není unitární železnicí. Záleží na tom, jak se to vezme nebo, že je vlastně, říkal pan kolega Skalický, že dnešní stav je unitární železnicí. Není, protože státní organizace České dráhy je dopravcem, který nevlastní nic. On dokonce nevlastní ani ta vozidla. To všechno je majetek státu. Státní organizace pouze provozuje dopravu, čili je to z pohledu evropského jakýsi bastard a neměl by tento stav zbytečně přetrvávat do budoucna.

Stávka železničářů nikdy nebyla namířena proti snaze restrukturalizovat České dráhy, jak to činí tento návrh zákona. Důvody těch stávek byly vždy úplně jiné. Snad s trochou nadsázky bych to řekl, že ta nejznámější největší stávka, to byl boj za zachování české železnice proti těm, kteří pokládali železnici za výtvor 19. století a usilovali o její zrušení jako dopravního systému.

Jsem si vědom, že teď trošku přeháním, ale nešlo o to, že by odboráři nechtěli připustit jakékoliv transformační kroky, ale to, co se tenkrát dělo, nepokládali za rozumné a ukázalo se, že v mnoha věcech měli pravdu, hlavně pokud jde o nekorektní nakládání s majetkem.

A tady se dostávám k výhradě, k jakési otázce paní senátorky Moserové, jak to bude při prodeji majetku. Ano, má samozřejmě pravdu, bude to obtížný proces a bude potřeba velmi důsledně dbát na to, aby byly dodržovány zákony, aby nedošlo ke ztrátám na majetku. A protože prodej bude probíhat zčásti nebo převážně podle zákona č. 219 o majetku České republiky, zčásti podle zákona č. 92, tudíž v režii Fondu národního majetku, doufám, že v dnešní době už se nebudou opakovat chyby, které se při nakládání s majetkem souvisejícím ať už s železnicemi nebo s jinými obory staly v minulosti. Jednak je tady poučení, jednak je tady trošku jiná doba a doufám, že se vyhneme všem chybám, byť kolem toho jistě bude mnoho mediálního šumu. To je vždycky, když se manipuluje s takovými hodnotami.

A proč tento prodej už dávno neproběhl, jak se někdo z kolegů ptal? Právě proto, že ten zákon není, právě proto, že dnes je stav nesmírně složitý, komplikovaný. České dráhy samy nemohou prodat nic, je to státní majetek. Musí se postupovat přes správní radu Českých drah, Ministerstvo dopravy a spojů, Ministerstvo financí a posléze to musí přijít až do vlády a když to schválí vláda, tak pak to realizuje Fond národního majetku. Tato cesta je neskutečně složitá a od rozhodnutí správní rady Českých drah do realizace, když se to podaří za rok, tak to je úspěch. Je prostě nejvyšší čas s touto věcí pohnout a návrh zde před vámi leží.

Rozdělení dopravce. Chci připomenout, že jsem ve svém úvodním vystoupení, možná málo zřetelně, ale přece řekl, že nesouhlasím s modelem, kdy se z moci úřední dominantní dopravce rozdělí na více dopravců. Nešlo mi jenom o rozdělení infrastruktury. A nesouhlasím a nechceme rozdělit dopravce. Jestliže tady chce někdo provozovat železniční dopravu, ať, prosím, začne podnikat na své náklady, ale ne tím způsobem, že uměle rozdělíme České dráhy například podle jednotlivých krajů a budeme si myslet, že tím vytvoříme konkurenci, která přispěje ke zlepšení situace na dráze. Nikoliv. To je to, co se stalo v Británii, to je to, co vyvolalo obrovské problémy a nespokojenost cestujících, a dnes nespokojenost vlády, kdy sám vysoce postavený vládní úředník veřejně prohlašuje, že Británie má nejhorší železnici v Evropě. Také to jistě trochu přehnal, ale řekl to veřejně a bylo to i v našem tisku publikováno.

Účetní oddělení. Účetní oddělení je dnes už velmi dokonalé a potvrzené nezávislým účetním auditem. I ty náklady, které jsou klíčovány, jsou děleny relativně přesně, podle auditu plus minus 2 % je přesnost, takže účetní oddělení je spolehlivé a věřím tomu, že i do budoucna se bude ještě zpřesňovat a že vždycky bude jasno, co jsou náklady osobní dopravy, nákladní dopravy, co jsou náklady dopravní cesty a co jsou jiné činnosti.

Podíl OKD a Viamont. Pan senátor Skalický je špatně informován. Podíl OKD a Viamontu je opravdu tak významný, jak se říká, je to skutečně podle toho, jak se to samozřejmě počítá a z čeho se to počítá, je to výrazný podíl na trhu nákladní přepravy, a není to na vlečkách. Ony jezdí po celé zemi, jezdí po hlavních tratích a přepravují především sypké substráty, např. uhlí, ale i řadu jiných surovin převážejí po hlavních tratích, ale také jistě na svých vlečkách, které jsou relativně velké a kam naopak nesmějí České dráhy.

Pan senátor Topolánek hovořil o výhodách a nevýhodách monopolu. Dnes už, připomínám, tady nemáme monopol, máme jenom silně dominantní postavení Českých drah. To je stav, který je i v jiných zemích, kde trh byl liberalizován třeba dříve než u nás, platí to i pro telekomunikace, prostě v síťovém odvětví. Charakter sám o sobě způsobuje, že tam vždycky existuje dominantní operátor a vedle něj mohou a měli by existovat další.

Dostanu se k regionálním tratím, nezapomněl jsem na to.

Pan senátor Balabán hovořil o poklesu výkonů a produktivity. Pokles výkonů nebyl tak velký, jak říkal, byl přibližně čtyřicetiprocentní. Je to mnohem méně než v jiných státech EU. Podíl Českých drah na celkových dopravních výkonech je vyšší než v mezinárodním srovnání. A v posledních třech letech produktivita na Českých drahách vzrostla o 10 %. Zatímco klesají počty pracovníků, rostly objemy přeprav, rostly počty cestujících.

A musím připomenout, že zde tímto zákonem zasahujeme do firmy, do fungování firmy, která je pokud jde o objem přepravy nákladů čtvrtou největší v Evropě. To není malá firma, to není nevýznamná firma. Před Českými drahami jsou jenom francouzské dráhy, německé dráhy a Poláci.

Berme to tedy v úvahu při tom, když říkáme, že tento zákon je nedostatečným krokem. Já tvrdím, že je dostatečným krokem při zachování patřičné opatrnosti, že do takovéhoto podniku není možno svévolně zasahovat v nějakém nadměrném rozsahu a riskovat obrovské škody.

Zásahy státu podle tohoto zákona. Znovu zdůrazňuji, zásahy státu jsou tam v minimálním rozsahu ve zcela specifických záležitostech, a to podle správního řízení a není to přece nic zvláštního. Každý autobusový dopravce musí žádat o schválení svého jízdního řádu Okresní úřad. Když se nedohodnou letečtí dopravci, rozhoduje stát ve správním řízení, atd. To je přece v celé řadě oborů, to není nic mimořádného, nic zvláštního, co by mohlo být nebo mělo být tomuto zákonu vytýkáno.

Dále úhrada ztráty, motivace. Myslím si, že akciová společnost sama o sobě svými mechanismy fungování se po určitém čase, ne od zítřka, ale po určitém čase se stane pro celý management na všech stupních rozhodování motivací. Budou tam vytvořeny motivační mechanismy, které povedou ke snaze minimalizovat to, co dostávají od státu jako úhradu ztráty, protože to nebude nikdy samo o sobě jen tak snadno, to vždycky bude předmětem licitací, vyjednávání, vždycky ze strany státní správy bude snaha, aby úhrada ztráty byla co nejnižší, vždycky tam bude určitá snaha kontrolovat hospodaření dopravce tak, jako je to u autobusových. A žádný podnikatel nechce, aby mu stát příliš nahlížel pod pokličku a čím víc bude chtít peněz, tím větší bude samozřejmě kontrola.

A teď ještě ke konkurenci. Znovu zdůrazňuji: konkurence pro železnici je na silnici a je velmi silná již dnes. A jestliže současný stav znevýhodňuje železnici tím, jak jsou tam smíchány náklady na provozování dopravy a na železniční dopravní cestu, protože tím, že úvěry jsou naloženy na České dráhy, tak ony musí např. platit úroky, tyto úroky se promítají samozřejmě do nákladů, které potom kalkulují. To je ta vypočítaná ztráta, atd.

Jestliže existují takovéto věci, dráhy jsou znevýhodněny oproti své konkurenci na silnicích. A je přece v zájmu nás všech z hledisek ekologických i dalších, aby nedocházelo k dalšímu přesunu přepravních toků na silnici, ale aby se naopak posilovalo postavení železnice, a nejen Českých drah, akciové společnosti, ale i všech dalších dopravců.

A teď k tomu, co bylo avizováno jako pozměňovací návrh ke stanicím, k nádražím na regionálních tratích.

Mluvil jsem tady o tom, že podle mého názoru do budoucna symbióza menších regionálních dopravců a Českých drah, akciové společnosti, bude výhodná pro obě strany. Je tomu nepochybně tak. Jestli se to prosadí za rok nebo za pět let, já samozřejmě nevím, ale bude to tak, a nebude to žádný překotný proces a nebude to rozhodně děláno šmahem, tak jak se tady o tom zmiňoval pravděpodobně pan senátor Kubín, že kdysi byly ty mapky, kdy se říkalo, které tratě budou převedeny, budou privatizovány, které budou zrušeny.

Byly to návrhy naprosto nesmyslné, především proto, že tady chyběl ten rozhodující článek, který by o takových věcech měl spolurozhodovat, byl to kraj. Tady nebyly kraje. A snaha rozhodovat o regionálních tratích z centra, je přeci systémově špatná. Kraje si musí říci, kterou trať chtějí, kterou trať nechtějí, která trať by dokonce měla být zrušena. Oni to jednak vědí, protože jsou k tomu blízko a jednak mají legitimitu vzniklou z voleb. To je něco, čím se samozřejmě nemůže vykázat ministerský úředník, ani manažer Českých drah, akciové společnosti nebo státní organizace a v interakci s kraji nepochybně tyto věci budou řešeny mnohem lépe, než nějaké apriorní řešení tímto návrhem zákona nebo nějakým jiným, který - pokud by nebyl schválen - předloží možná příští vláda za dva roky.

To je nepochybné a již dnes se hluboce zabývat tím, aby stanice nebyly ve vlastnictví Českých drah, akciové společnosti, a způsobit tím obrovské administrativní problémy mezi Českými drahami a Správou železniční dopravní cesty prostě nevidím jako adekvátní, nevidím jako účelné a jsem hluboce přesvědčen, že bude i v zájmu Českých drah, akciové společnosti, pokud bude zájem některé ty regionální tratě privatizovat, aby tomu napomohly i tím, že bez jakýchkoliv problémů převedou za, řekněme, rozumných podmínek ten majetek, který budou mít, novému provozovateli.

A my přeci dneska nevíme, jestli když ten kraj bude chtít, aby někdo jiný provozoval dopravu na té regionální trati, jestli bude chtít také ten majetek. Vždyť tomu kraji nepůjde a priori nebo především o ten majetek, tomu kraji přeci půjde o tu dopravní obslužnost a k tomu nepotřebuje vlastnit koleje, k tomu potřebuje, pokud se tak rozhodne, pokud dojde k takovému přesvědčení, aby tam byl jiný, pružnější dopravce, než jsou České dráhy, a. s., které budou velkou firmou a budou do určité míry strnulé, já to přiznávám, připouštím, vždyť to tak je a bude, ale to nesouvisí primárně s vlastnictvím toho infrastrukturního majetku, a to jsou důvody, které posléze převážily v PS, která tento návrh odmítla.

Ale je to skutečně věc názoru a nevylučuji, že řada z vás bude pokládat vyloučení všech těch stanic z majetku akciové společnosti, ponechání tohoto majetku, ať už u Správy železniční dopravní cesty nebo v gesci Ministerstva dopravy a spojů a na řadu let nám tím přidělá dost práce. Ale prosím, může to tak být, bude-li si to zákonodárce přát.

Dámy a pánové, ještě jednou se omlouvám, že jsem hovořil příliš dlouho, ale z důvodů, které zde někteří uvedli a rovněž z toho důvodu, že čas je také drahý a že další pokus prosadit jakési zlepšení na české železnici přijde pravděpodobně až velmi pozdě, vás prosím o to, abyste tento návrh zákona podpořili a ať se na to díváme jakkoliv, tak zachování současného stavu, a na tom se snad shodneme, nemůže být přínosem, nemůže být lepší než tento zákon, byť s výhradami, a přiznávám se k tomu, že ani mně se ten návrh zákona úplně nelíbí. Já jsem na samém začátku jeho projednávání v PS připustil, že ten návrh zákona se nelíbí snad nikomu. Proti řadě ustanovení protestuje vedení Českých drah, protestují odboráři proti jiným ustanovením, mně se nelíbí jiná ustanovení, těm poslancům se nelíbí to, těm zase ono. Je to prostě kompromis, je to kompromis v mnoha aspektech, v mnoha částech. Je na vás, abyste rozhodli. Děkuji za pozornost.

**Místopředseda Senátu** [**Zdeněk Vojíř**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=18)**:** Děkuji vám, pane ministře. Zpravodaj Výboru pro evropskou integraci pan senátor Milan Šimonovský není přítomen. Už je přítomen, proto se ho ptám, zda si přeje k proběhlé obecné rozpravě se vyjádřit. Nepřeje. Pan garanční zpravodaj toto přání projevuje, proto mu uděluji slovo.

**Senátor** [**Karel Korytář**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=66)**:** Vážený pane předsedající, vážené kolegyně, kolegové, já se budu snažit být stručnější. Je patrné a celou tou diskusí, která tady proběhla, se jako nit odvíjí více negativních než pozitivních zkušeností s Českými drahami. I to je moment, který by měl vést k potřebě změny.

Senátní diskuse je zkušeností, zejména z oblasti samospráv. Já jsem se setkal kuloárně i s názorem, že diskuse není tolik odborná, ale je velmi cenná, a proto tato komora existuje, že právě z této oblasti přináší poznatky a zkušenosti právě ve vztahu k Českým drahám, které dneska projednáváme.

Teď se vyjádřím stručně k některým vystoupením. Pan senátor Šimonovský, Jílek i Balabán otevřeli problémy, které otevírají zase novou zásadní diskusi. Ať je to živá nebo mrtvá cesta nebo nezbytný majetek pro provozování Českých drah. Co se týká pana senátora Jílka a Kubína. U zmíněných privatizačních projektů i mne zaráží, že je neřeší další garnitura managementu Českých drah či ministerstva. Potvrzuje se opět, že je potřeba po programu koridorů otevřít program regionálních tratí. Je to velice důležitý moment a velice se bojím, pokud bychom toto neošetřili, i velkého rozsahu diskuse na toto téma.

Pan senátor Schovánek se ptá, co se změní tímto zákonem. Ják ho já vnímám, má tento zákon v sobě atributy, kterými se snaží dostat k přehlednější ekonomice, přístupu dalších dopravců, ke konkurenci. Ta by měla přinést i nové vagóny, větší přesnost, větší komfort pro cestující.

Očekáváme rovněž výstup z tohoto zákona, pokud bude schválen ve formě určitého prováděcího projektu, do kterého by se exekutiva měla neprodleně pustit. Samozřejmě by měly být promítnuty všechny připomínky, které tady odezněly. Jsou tady přítomni všichni kompetentní, ať na galerii nebo v přísálí, kteří by si je měli vzít k srdci.

A na závěr bych dal na zvážení opět tu časovost. Mám totiž obavu, že nová zásadní diskuse, která by v případě zamítnutí v Senátu a v případě negativního stanoviska ve Sněmovně, byla znovu otevřena. Obava, že se dostáváme opět do téhož prostoru, do téhož postupu řešení. Takže to je z mé strany na závěr vše. Děkuji.

**Místopředseda Senátu** [**Zdeněk Vojíř**](http://www.senat.cz/senatori/index.php?lng=cz&ke_dni=16.01.2002&par_3=18)**:** Děkuji vám, pane zpravodaji. Dámy a pánové, pan senátor Ivan Havlíček navrhl, aby Senát projednávaný návrh zákona schválil. O tom budeme po určitých dalších úkonech hlasovat. Teď bych si dovolil všechny svolat znělkou.

Protože již poměrně dlouhou dobu neproběhlo žádné hlasování, dovolím si nás všechny odhlásit a prosím, abyste se znovu přihlásili svými identifikačními kartami. A teď nám již nic nebrání hlasovat. Budeme hlasovat o návrhu schválit projednávaný návrh zákona.

Zahajuji hlasování. Kdo je pro tento návrh, ať stiskne tlačítko ANO a zvedne ruku. Kdo je proti tomuto návrhu, ať stiskne tlačítko NE a zvedne ruku. Bylo to hlasování č. 18. Bylo přítomno 71 senátorek a senátorů, pro návrh se vyslovilo 23, proti 33 při kvoru 36 to znamená, že návrh byl zamítnut.

Oba výbory, které projednávaly předložený návrh zákona - a také v obecné rozpravě - senátor Vladimír Schovánek - navrhly, **aby Senát projednávaný návrh zamítl.** Budeme hlasovat o tomto návrhu. Zahajuji hlasování.

Kdo je pro tento návrh, ať zvedne ruku a stiskne tlačítko ANO. Kdo je proti tomuto návrhu, ať zvedne ruku a stiskne tlačítko NE.

Bylo to hlasování č. 19, přítomno bylo 70 senátorek a senátorů, pro návrh se vyslovilo 44, proti 15. Při kvoru 36 to znamená, že **návrh byl schválen** a Senát projednávaný návrh zákona zamítl. Tím projednávání tohoto bodu končí.

Děkuji oběma zpravodajům i panu předkladateli. Přerušuji 13. schůzi Senátu do zítřka do 10.00 hodin. Všem děkuji.