



**Ing. Miroslav KALOUSEK**  
ministr financí

V Praze dne 3.1.2012  
Č.j.: 19/105 859/2011-193

Vážený pane,

dopisem ze dne 29. listopadu 2011 jste mi předložil svůj návrh na řešení převodu vybraných železničních drah na nové nabyvatele. Protože řešení problematiky provozu na málo využitých tratích představuje významnou ekonomickou záležitost, považuji za vhodné seznámit Vás s postojem Ministerstva financí.

Na zabezpečení činnosti dopravní cesty se podílí prostředky státního rozpočtu a prostředky Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), popř. prostředky EU. Ze státního rozpočtu jsou poskytovány prostředky na činnosti, spojené s řízením provozu na dráze (obsluha dráhy), tj. především osobní náklady výpravčích, dispečerů, výhybkářů, závorářů a dalších profesí, řídících provoz vlaků (tzv. živá dopravní cesta), které podle zákona č. 104/2000 Sb. nemůže uhradit SFDI. Z rozpočtu SFDI se dotuje provoz dopravní cesty (údržba, opravy) a modernizace dopravní cesty. Z prostředků EU se financují stanovené akce modernizace železniční infrastruktury; přitom se zpravidla vyžaduje určitý podíl národních prostředků (SFDI). Tyto prostředky se meziročně snižují a nebudě možné zajistit provoz dopravní cesty ve stejném rozsahu jako dosud. Nedostatek finančních prostředků proto vede k závěru, že je nutno provoz na málo využitých železničních tratích zastavit a trať zrušit. Tím se ušetří nejen náklady na obsluhu dráhy, náklady na údržbu a opravy těchto tratí, ale i prostředky veřejných rozpočtů na zajištění dopravní obslužnosti, která je dotována z rozpočtu Ministerstva dopravy a krajů (dopravci ušetří nejen za použití dopravní cesty, ale v důsledku nižších dopravních výkonů ušetří i náklady na trakční palivo, opravy a osobní náklady). Podle různých úvah o rozsahu nezbytné dopravní obslužnosti, která by důsledně respektovala přepravní potřeby cestujících, by bylo možné bez výrazných negativních důsledků zrušit cca 1/3 železniční sítě ČR a její přepravní výkon nahradit autobusovou dopravou.