

Možnost financování oprav nádražních budov z prostředků SFDI

1. Z hlediska posouzení předmětu financování

Podle současné úpravy účelu Státního fondu dopravní infrastruktury vymezeného v § 2 odst. 1 zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů, financuje SFDI mimo jiné výstavbu, modernizaci, opravy a údržbu celostátních a regionálních drah (§2 odst. 1 písm. c). Rozsah financování tohoto účelu se odvíjí od vymezení celostátních a regionálních drah dle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a to včetně jejich součástí a příslušenství, které jsou stanoveny vyhláškou č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů. V § 9 odst.1 citované vyhlášky jsou pod písm. i) jako součásti dráhy celostátní i dráhy regionální uvedeny „budovy a zařízení určené k organizování, zabezpečení a řízení drážní dopravy a k uspokojování přepravních potřeb a poskytování služeb spojených s přepravou veřejnosti, včetně inženýrských sítí nutných k jejich provozování“. S ohledem na funkci, kterou plní nádražní budovy, lze zcela jednoznačně konstatovat, že v případě nádražních budov se zcela nepochybně jedná o budovy, které ve shodě s citovanou úpravou jsou součástí té celostátní dráhy nebo té regionální dráhy, u které se nacházejí, a pro kterou zajišťují organizování, zabezpečení a řízení drážní dopravy a zabezpečují uspokojování přepravních potřeb a poskytování služeb spojených s přepravou veřejnosti.

2. Z hlediska posouzení příjemce finančních prostředků ze SFDI

Platné znění zákona č. 104/2000 Sb. stanoví v § 2 odst. 2 okruh subjektů, kterým mohou být poskytnuty (převáděny) finanční prostředky ze SFDI k účelu podle odstavce 1 téhož paragrafu takto: „organizačním složkám státu, státním příspěvkovým organizacím nebo státním organizacím, které hospodaří s majetkem státu majícím povahu dopravní infrastruktury,3a) krajům,3b) osobám, na které stát převedl výkon některých svých práv jako vlastníka tohoto majetku podle zvláštního právního předpisu, a dalším osobám provádějícím výstavbu, modernizaci, opravy a údržbu podle odstavce 1.“. Mimo jiné je zde uvedeno, že tak může činit i ve vztahu k „dalším osobám provádějícím výstavbu, modernizaci, opravy a údržbu podle odstavce 1.“ V zákoně právní povaha těchto „dalších osob“ vymezena není, ale rozhodující pro to, aby jim mohl SFDI poskytnout finanční prostředky ze svého rozpočtu je skutečnost, že tyto osoby musí provádět výstavbu, modernizaci, opravy a údržbu podle odstavce 1. Za předpokladu, že by České dráhy, a.s., jako vlastník nádražních budov, prováděla jejich modernizaci nebo opravy mohla by být v souladu s výše citovanou zákonnou úpravou příjemcem finančních prostředků SFDI určených pro tento účel při současném splnění podmínky, že by takový výdaj finančních prostředků SFDI byl schválen v jeho rozpočtu pro příslušné období.

3. Pro úplnost v souvislosti s výše uvedenou problematikou je potřebné ještě uvést, že byť dle stávající úpravy v zákoně č. 104/2000 Sb. je, jak je konstatováno v bodě 1. a 2. takové financování legitimní a není v rozporu s účelem SFDI ani z hlediska předmětu financování, ani z hlediska právní formy příjemce, musí být současně splněn ještě aspekt, že realizované financování nádražních budov Českým drahám, a. s., z prostředků SFDI nebude naplňovat znaky nedovolené veřejné podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Co se týká výše případné podpory, ta bude odvislá od výsledku notifikačního procesu, který by bylo nutné absolvovat s EK. Dle současných zkušeností lze předpokládat výši podpory cca 40%.