



**Vlastnická nepolitika ČR v resortu dopravy
aneb
Kdo řídí České dráhy a další podniky v dopravě?**

Vlastnická nepolitika ČR v resortu dopravy aneb Kdo řídí České dráhy a další podniky v dopravě?

Autoři: Mgr. Petr Bouda (Frank Bold), Mgr. Martin Fadrný (Frank Bold), Mgr. Michal Voda (Naši politici)

Analýza vznikla v rámci projektu Monitoring a prosazování dobré správy v investičních aktivitách ministerstva dopravy. (www.pruhlednadoprava.cz)

© Dopravní federace NNO, z. s., Frank Bold Society, z. s., prosinec 2015

Vydavatel a distribuce:
Dopravní federace NNO o. s.
Lublaňská 18
120 00 Praha 2
www.dopravnifederace.cz
info@dopravnifederace.cz



Obsah

1.	Úvod	4
1.1	Systémové problémy jako důvod pro tuto analýzu	4
1.2	Které státem vlastněné podniky byly analyzovány a jak	5
2.	Státní vlastnická politika jako nástroj pro převedení resortní politiky MD do obchodní činnosti státem vlastněných podniků	7
2.1	Ministerstvo dopravy nemá nástroje k implementaci resortní politiky prostřednictvím státem vlastněných podniků	7
2.1.1	<i>Příklad 1: Vlastnická politika státu v Řízení letového provozu, s.p.</i>	8
2.1.2	<i>Příklad 2: Vlastnická politika státu ve společnosti České dráhy, a.s.</i>	9
2.2	Doporučení OECD a dobrá praxe ve Velké Británii a v Norsku	10
2.2.1	<i>Norská vlastnická politika</i>	11
2.2.2	<i>Rámcová dohoda britských drah</i>	12
2.3	Právní úprava a praxe správy a řízení státem vlastněných podniků spadajících pod Ministerstvo dopravy	12
2.3.1	<i>Státní podniky</i>	13
2.3.2	<i>Akciová společnost České dráhy, a.s. a její dceřiné společnosti</i>	14
2.4	Doporučení pro Ministerstvo dopravy ohledně vlastnické politiky	15
3.	Obsazování pozic v orgánech státem vlastněných podniků spadajících pod Ministerstvo dopravy	16
3.1	Členové orgánů společnosti ČD, a.s. nejsou posuzováni Vládním výborem pro personální nominace	16
3.2	Doporučení OECD a dobrá praxe ve Velké Británii	17
3.3	Právní úprava a praxe obsazování orgánů státem vlastněných podniků spadajících pod Ministerstvo dopravy	18
3.3.1	<i>Nominační proces do orgánů ŘLP, s.p. a dalších státních podniků spadajících pod MD</i>	19
3.3.2	<i>Nominační proces do orgánů společnosti České dráhy, a.s.</i>	19
3.3.3	<i>Nominační proces do orgánů dceřiných společností tvořících Skupinu ČD</i>	20
3.3.4	<i>Nedostatky stávající právní úpravy a praxe nominačního procesu</i>	21
3.4	Doporučení pro ministerstva ohledně nominačního procesu	23
4.	Závěrečné shrnutí	24
	Seznam použitých zkratk	26
	Přílohy:	27
Příloha 1:	Základní ekonomické ukazatele vybraných státem vlastněných podniků spadajících pod Ministerstvo dopravy	27
Příloha 2:	Změny personálního obsazení dozorčích rad vybraných dceřiných společností podniku České dráhy, a.s. v období únor 2014 – prosinec 2015	28
Příloha 3:	Nominační praxe a potenciální politický vliv v orgánech strategických společností České dráhy, a.s. a ČD Cargo, a.s. v období současné vládní koalice (únor 2014 – prosinec 2015)	29

1. Úvod

Ministerstvo dopravy je jednou z významných exekutivních institucí, kterou je potřeba společně s jeho podřízenými organizacemi a společnostmi, vůči kterým vykonává za stát vlastnická práva, měnit směrem k zavádění prvků a principů dobré správy. Tento základní cíl si stanovil i projekt Průhledná doprava (www.pruhlednadoprava.cz), který realizuje Dopravní federace NNO ve spolupráci s organizací Frank Bold a dalšími organizacemi a jehož výstupem je i následující analýza.

Analýza je zaměřena na **dva základní aspekty správy a řízení (corporate governance) státem vlastněných podniků** (dále též „SVP“),¹ vůči kterým vykonává „vlastnická práva“² za stát Ministerstvo dopravy (dále též „MD“). Jde o **státní vlastnickou politiku a o právní úpravu nominačního procesu**, tj. obsazování pozic v orgánech dále uvedených podniků vlastněných státem.

Smyslem analýzy je poukázat na případné nedostatky nebo naopak na příklady dobré praxe ve stávající správě a řízení vybraných hospodářsky významných státem vlastněných podniků a doporučit Ministerstvu dopravy možná zlepšení.

1.1 Systémové problémy jako důvod pro tuto analýzu

Hlavním důvodem pro předložení této analýzy jsou systémové problémy, které v obecné rovině identifikoval i Nejvyšší kontrolní úřad v nejnovějším **kontrolním závěru č. 15/05** (z prosince 2015) a které byly potvrzeny naší vlastní analytickou činností.

Jedná se o následující problémy:

1. Neexistence systémových nástrojů zaručujících naplnění politických cílů Ministerstva dopravy ze strany státem vlastněných podniků (neexistence vlastnické politiky státu).

Základní politický dokument „Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050“ (dále také „Dopravní politika 2014–2020“)³ není ve vztahu k jednotlivým státem vlastněným podnikům v resortu MD konkretizován dalšími dokumenty, které by stanovovaly konkrétní měřitelné cíle nebo očekávání ministerstva, jež by ředitelé a členové představenstev státem vlastněných podniků realizovali v rámci činnosti státem vlastněných podniků.

Na absenci vlastnické politiky státu, na neexistenci pravidel pro výkon akcionářských práv ve společnostech, v nichž práva jediného akcionáře vykonává několik ministerstev, a na nedostatečnou právní úpravu postupů pro správu majetkových účastí státu a pro prosazování zájmů státu ve státem vlastněných podnicích poukázal NKÚ v kontrolním závěru č. 15/05. Tento závěr se týká výkonu vlastnických práv státu ve vybraných státem vlastněných podnicích spadajících do resortu Ministerstva financí, Ministerstva zemědělství a Ministerstva průmyslu a obchodu. Podle doporučení NKÚ je nutné vytvořit vlastnickou politiku státu a konkretizovat obecné zákonem stanovené povinnosti pro oblast správy majetkových účastí, **„...aby nevznikaly pochybnosti, které povinnosti musí ministerstva jednajících jménem státu nezbytně plnit, v jakých oblastech mají možnost volby a v jakých mantinelech se přitom mohou pohybovat.“**⁴

2. Neprůhledná praxe nominací do dozorčích rad v případě obchodních společností tvořících koncern se společností České dráhy, a.s. Ta je způsobená tím, že není respektována stávající dobrá praxe, představovaná Vládním výborem pro personální nominace (dále také „VVPN“).⁵

Nominace osob do dozorčí rady společnosti České dráhy, a.s. (dále také „ČD, a.s.“) nejsou VVPN projednávány pouze proto, že tyto nominace nepředkládají ministerstva, ale jednotliví členové Řídícího výboru ČD, a.s. (dále také „Řídící výbor“ nebo „Řídící výbor ČD“). Nominace osob do dozorčích rad dceřiných společností společnosti ČD, a.s. pak namísto VVPN posuzuje Řídící výbor, přičemž proces posuzování osob, předkládaných představenstvem společnosti ČD, a.s., není (na rozdíl od posuzování prováděného VVPN) upraven žádnými pravidly a není ani pod kontrolou veřejnosti.

¹ Pojem „**státem vlastněné podniky**“ označuje v této analýze jednak **obchodní společnosti ovládané státem**, jednak **státní podniky**.

² Přesněji řečeno jde o výkon práv společníka vůči obchodní společnosti s majetkovou účastí státu či výkon práv zakladatele vůči státnímu podniku ve smyslu zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku.

³ <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/6771FC27-DCCC-4B72-BD0E-3EF7E6118704/0/Dopravnipolitika20142020schvalena.pdf>. Další informace: <http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/Dopravn%C3%AD+politika+2014+--+2020/Dopravn%C3%AD+politika+2014+--+2020.htm>

⁴ Kontrolní závěr NKÚ č. 15/05, dostupný z: <http://www.nku.cz/assets/kon-zavery/k15005.pdf>, str. 6.

⁵ <http://www.vlada.cz/cz/ppov/vladni-vybor-pro-personalni-nominace-117326/>

NKÚ v kontrolním závěru č. 15/05 konstatuje, že „přímou kontrolu nad nominovanými členy představenstva a dozorčí rady legislativa neumožňuje. Kontrolu nad nominovanými členy spatřovala ministerstva zejména v možnosti výběru odborníka s dostatečnými znalostmi dané problematiky a potřebnými zkušenostmi a v jeho odvolatelnosti.“⁶ NKÚ proto doporučuje v případě státem vlastněných podniků „... předkládat také nominace na funkce členů představenstva k posouzení Vládnímu výboru pro personální nominace.“⁷

3. Nenaplnění vládních závazků na vytvoření státní vlastnické politiky a právních norem garantujících transparentní nominační procesy.

Jde přitom o závazky a normy, které vyplývají z Vládní koncepce boje s korupcí na léta 2015 až 2017,⁸ jejíž obsah⁹ má představovat „nepřekročitelné obsahové minimum budoucích akčních plánů na jednotlivé roky“ a které odpovídá i navazující Akční plán boje s korupcí na rok 2015.¹⁰ Podle tohoto akčního plánu má do konce roku 2015 Ministerstvo financí předložit návrh právní regulace nominace zástupců státu do obchodních korporací a státních podniků¹¹ a také návrh Strategie vlastnické politiky státu.¹²

Poptávka společnosti po řešení problémů souvisejících se současnou úrovní správy a řízení státem vlastněných podniků přitom stále existuje, o čemž svědčí například iniciativa Rekonstrukce státu.¹³ Ta mezi 9 protikorupčními opatřeními uvádí také potřebu přijetí právní úpravy nominačního procesu osob do orgánů státem vlastněných podniků.¹⁴ Rovněž výše zmíněná doporučení Nejvyššího kontrolního úřadu, obsažená v kontrolním závěru č. 15/05 „Majetkové účasti státu v obchodních společnostech“, kladou důraz na potřebu vytvoření státní vlastnické politiky a zavedení transparentního nominačního procesu do orgánů státem vlastněných podniků.¹⁵

1.2 Které státem vlastněné podniky byly analyzovány a jak

Předmětem této analýzy jsou pouze vybrané „státem vlastněné podniky“,¹⁶ vůči nimž vykonává MD práva společníka (akcionáře) či zakladatele za stát. **SVP byly vybrány tak, aby bylo možno analyzovat rozdíly v právní úpravě a praxi správy a řízení jednotlivých právních forem těchto subjektů.** Proto jsou ve vzorku zastoupeny jak **státní podniky**, tak **obchodní společnosti** s majetkovou účastí státu a **dceřiné obchodní společnosti** s majetkovou účastí SVP.

Zjištěné skutečnosti byly srovnávány s dobrou praxí, zachycenou v dokumentech OECD a konkretizovanou na příkladu norských a britských obchodních společností vykonávajících obdobnou obchodní činnost jako české SVP.

Dalším kritériem byla kombinace čtyř ekonomických ukazatelů:

- 1) výše základního kapitálu
- 2) objem zadaných veřejných zakázek
- 3) objem dodaných veřejných zakázek
- 4) přijaté dotace z fondů EU.¹⁷

Porovnáním těchto ukazatelů byly z okruhu všech SVP spadajících do resortu dopravy **vybrány pouze ty, jejichž obchodní činnost má nejvýznamnější ekonomické dopady.** Byly tudíž vybrány takové státem vlastněné podniky, které dosahovaly nejvyšších hodnot u alespoň jednoho z uvedených ukazatelů. V případě, že jeden subjekt splňoval současně více ukazatelů, byl kromě něj vybrán odlišný subjekt s následující nejvyšší hodnotou daného ukazatele.

(Porovnání základních ekonomických ukazatelů vybraných SVP uvádí **Příloha 1** této analýzy) – podobně je to na straně 16.

⁶ Kontrolní závěr NKÚ č. 15/05, dostupný z: <http://www.nku.cz/assets/kon-zavery/k15005.pdf>, str. 5.

⁷ Kontrolní závěr NKÚ č. 15/05, dostupný z: <http://www.nku.cz/assets/kon-zavery/k15005.pdf>, str. 6.

⁸ Viz bod č. 2.1.2 „Transparentnost a otevřený přístup k informacím“, str. 5. Dostupné z: <http://www.korupce.cz/assets/protikorupcni-strategie-vlady/na-leta-2015-2017/Vladni-koncepce-boje-s-korupci-na-leta-2015-az-2017.pdf>

⁹ Přijetí státní vlastnické politiky a vytvoření závazných standardů pro nominace zástupců státu do státem vlastněných podniků včetně stanovení zásad pro odměňování jejich managementu.

¹⁰ <http://www.korupce.cz/assets/protikorupcni-strategie-vlady/na-leta-2015-2017/Akcni-plan-boje-s-korupci-na-rok-2015.pdf>, str. 10 a 14.

¹¹ Návrh věcného záměru zákona o výběru osob do řídicích a dozorčích (kontrolních) orgánů právnických osob s majetkovou účastí státu byl Ministrem financí předložen vládě teprve 22. 9. 2015.

¹² Tato strategie nebyla ke dni dokončení této analýzy předložena.

¹³ <http://www.rekonstrukcestatu.cz/cs/o-projektu>

¹⁴ <http://www.rekonstrukcestatu.cz/cs/odborne-nominace-do-dozorcich-rad>

¹⁵ <http://www.nku.cz/assets/kon-zavery/k15005.pdf>

¹⁶ Jsme si vědomi toho, že sousloví „**státem vlastněné podniky**“ je značným, byť běžně užívaným, **zjednodušením**, a že majetek akciových společností je oddělen od majetku akcionářů, kteří nejsou jejich „vlastníky“, ani spolumajiteli majetku patřícího akciové společnosti, jak plyne z § 16 ZOK, podle něhož se předmět vkladu stává okamžikem vkladu majetkem společnosti a po dobu trvání společnosti nemá akcionář právo na vrácení tohoto vkladu. Akcionář není vlastníkem společnosti, ale toliko akcie, cenného papíru, se kterým jsou spojena práva a povinnosti akcionáře. Akcie jsou pak nepochybně majetkem státu, neboť podle definice § 496 a § 498 NOZ jsou cenné papíry věci hmotnou a movitou, zaknihované akcie pak věci nehmotnou a movitou a tedy mohou být předmětem vlastnického práva státu podle § 1011 a § 1012 NOZ. Majetkem státu jsou rovněž dividendy (podíl na zisku), které jsou příjmem státního rozpočtu (§ 6 odst. 1 písm. l) zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech.

¹⁷ Viz **Příloha č. 1** k této analýze.

Na základě této metodiky jsme formulovali obecná doporučení, která vychází z relevantní dobré praxe a která se týkají správy a řízení hospodářsky významných SVP.

KONKRÉTNÍ VÝBĚR ANALYZOVANÝCH SPOLEČNOSTÍ:

MD přímo vykonává práva společníka či zakladatele pouze ve čtyřech dosud aktivních státem vlastněných podnicích. Jsou jimi:

- České dráhy, a.s.
- Řízení letového provozu, s.p.,
- Správa Letiště Praha, s.p.,
- Centrum pro informace a mechanické testování obalů – CIMTO, s.p.

Společnost České dráhy, a.s., je ve smyslu § 79 odst. 1 zákona č. 90/2012 Sb., o obchodních korporacích (dále také „ZOK“) řídicí osobou koncernu Českých drah, který pro účely této analýzy **zahrnuje 7 dalších dceřiných společností: ČD Cargo, a.s., Dílny pro opravy vozidel (DPOV, a.s.),** Výzkumný ústav železniční, a.s., Dopravní vzdělávací institut, a.s., **ČD – Informační systémy, a.s., ČD – Telematika a.s.** a ČD Travel, s.r.o. Zbylé dceřiné společnosti Českých drah, a.s. nebyly vzhledem ke své velikosti či významu součástí výběru pro tuto analýzu.¹⁸

Z uvedeného okruhu SVP, včetně dceřiných společností, bylo na základě kombinace výše uvedených čtyř ekonomických kritérií **vybráno k podrobnější analýze 6 následujících subjektů:**

- **České dráhy, a.s.** (druhý nejvyšší základní kapitál, největší zadavatel veřejných zakázek, největší příjemce dotací z fondů EU v rámci sledovaných dopravních SVP);
- **ČD Cargo, a.s.** (druhý největší příjemce dotací z fondů EU v rámci sledovaných dopravních SVP) je dceřinou společností ČD, a.s. pro nákladní dopravu. Je největším železničním nákladním dopravcem v České republice a jedním z největších nákladních železničních dopravců v Evropě. Hlavním předmětem podnikání je zabezpečení železniční nákladní dopravy zboží, kromě toho poskytuje společnost řadu souvisejících (doplňkových) služeb;
- **ČD – Telematika a.s.** (největší dodavatel veřejných zakázek) poskytuje datové, hlasové a internetové služby a vlastní druhou nejrozsáhlejší optickou infrastrukturu v České republice;
- **ČD – Informační systémy, a.s.** (druhý největší zadavatel veřejných zakázek) je poskytovatelem IT služeb pro společnosti v segmentu dopravy, zejména členy Skupiny ČD. Svou obchodní strategii koordinuje se záměry Skupiny ČD;
- **DPOV, a.s.** (druhý největší dodavatel veřejných zakázek) je dceřinou společností ČD, a.s. Jejím hlavním předmětem činnosti je provádění oprav železničních kolejových vozidel a jejich částí, kromě toho vykonává společnost i další činnosti související s předmětem podnikání.¹⁹
- **Řízení letového provozu, s.p.** poskytuje letové navigační služby ve vzdušném prostoru České republiky a na letištích Praha-Ruzyně, Brno-Tuřany, Ostrava-Mošnov a Karlovy Vary.

¹⁸ Jejich aktuální seznam je k dispozici zde: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/dcerine-spolecnosti/-9604/> a zde: <http://www.ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/dcerine-spolecnosti/dcerine-spolecnosti-cd.pdf>

¹⁹ Výroční zpráva DPOV, a.s. za rok 2013, str. 4.

2. Státní vlastnická politika jako nástroj pro převedení resortní politiky MD do obchodní činnosti státem vlastněných podniků

2.1 Ministerstvo dopravy nemá nástroje k implementaci resortní politiky prostřednictvím státem vlastněných podniků

V současnosti neexistuje rámec, který by umožňoval Ministerstvu dopravy systematicky udílet strategické pokyny jednotlivým SVP, kterými by se následně musely řídit jejich statutární orgány. Nelze přitom tvrdit, že by právní řád udílení strategických pokynů MD neumožňoval.

Podle § 15 písm. f) zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku (dále také „ZSP“), může MD vydat statut podniku, ve kterém může vymezit zásady hospodaření podniku a podle § 13 odst. 1 písm. a) ZSP MD určuje zásadní otázky koncepce rozvoje podniku, např. strategii rozvoje výroby a služeb, které následně schvaluje dozorčí rada státního podniku.

Co se týká obchodních společností, podle § 435 odst. 2 a 3 zákona č. 90/2012 Sb., o obchodních korporacích (dále také „ZOK“), náleží obchodní vedení akciové společnosti představenstvu a nikdo není oprávněn udělovat představenstvu pokyny týkající se obchodního vedení, ledaže by o ně představenstvo přímo požádalo. To sice nezabavuje MD práva udílet představenstvu strategické pokyny, avšak jakékoli pokyny, udělené MD představenstvu, které se týkají obchodního vedení, jsou právně nezávazné (jejich dodržování lze vynutit nanejvýše hrozbou odvolání členů představenstva). MD by mohlo udílet právně závazné pokyny týkající se obchodního vedení představenstvu jen tehdy, pokud by si je představenstvo samo vyžádalo podle § 51 odst. 2 ZOK, nebo pokud by se stát stal řídicí osobou koncernu ve smyslu § 79 ZOK.

Uvedená právní úprava nebrání MD v tom, aby **na základě vlastní koncepce** udílelo strategické pokyny jednotlivým státem vlastněným podnikům tím, že by pro jejich statutární orgány závazně konkretizovala cíle stanovené v Dopravní politice, kterých má daný SVP dosáhnout. Koncepce by obsahovala měřitelná kritéria, umožňující ministerstvu vyhodnotit plnění cílů Dopravní politiky. Zároveň by představovala spojovací článek mezi Dopravní politikou (coby vrcholným strategickým dokumentem) a obchodními plány státem vlastněných podniků (popisujícími krátkodobý směr obchodního vedení). Právní úprava tedy nebrání MD ve vytvoření tzv. státní vlastnické politiky, jak ji definují dokumenty OECD: „*Vláda má vytvořit a vydat vlastnickou politiku, která definuje celkové cíle státního vlastnictví, roli státu ve správě a řízení státem vlastněných podniků a způsob, jakým bude svou vlastnickou politiku implementovat.*“²⁰

Důsledkem praktické neexistence vlastnické politiky Ministerstva dopravy a pasivního výkonu práv zakladatele, resp. akcionáře, je problém při implementaci základních strategických dokumentů týkajících se dopravní politiky státu do praxe. To lze ilustrovat na dále uvedených konkrétních příkladech implementace Dopravní politiky vzhledem k ŘLP, s.p. a ČD, a.s.

MD má **základní politický dokument „Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050“** (dále také „Dopravní politika 2014–2020“ nebo „Dopravní politika“)²¹, který obsahuje velmi **obecné cíle**, jakých chce ministerstvo dosáhnout. Například:

- „Připravit koncepci dalšího vlastnického vývoje obchodních segmentů akciové společnosti České dráhy.“²²
- „Vytvořit holdingovou strukturu železničního sektoru bez vlastníka i provozovatele dopravní infrastruktury.“²³
- „Vytvořit podnikům přístup ke konkurenceschopným multimodálním přepravním řetězcům s využitím železniční a případně vodní dopravy.“²⁴
- „Rozvojem služeb v železniční dopravě přispět ke koordinaci s leteckou dopravou.“²⁵
- „Na základě zohlednění místních podmínek zaměřit v systému regionální obslužnosti železniční objednávku přednostně na rychlou páteřní dopravu.“²⁶
- „Změnit strukturu objednávání veřejných služeb v osobní dopravě dle dokumentu Koncepce veřejné dopravy... a k tomu zajistit příslušnou legislativu.“²⁷

²⁰ Viz <http://www.oecd.org/corporate/ca/corporategovernanceofstate-ownedenterprises/34803211.pdf>, str. 13. Srov. též <http://www.korupce.cz/assets/protikorupcni-strategie-vlady/na-leta-2013-2014/1a---Guide-OECD-for-state-ownership.pdf>, str. 13.

²¹ Viz <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/6771FC27-DCCC-4B72-BD0E-3EF7E6118704/0/Dopravnipolitika20142020schvalena.pdf>. Další informace jsou dostupné také zde: <http://www.mdcr.cz/cs/Strategie/Dopravn%C3%AD+politika+2014+-+2020/Dopravn%C3%AD+politika+2014+-+2020.htm>

²² Dopravní politika 2014 – 2020, bod č. 4.2.7 Dokončení restrukturalizace systému železniční dopravy, str. 41.

²³ Dopravní politika 2014 – 2020, bod č. 4.2.7 Dokončení restrukturalizace systému železniční dopravy, str. 41.

²⁴ Dopravní politika 2014 – 2020, bod č. 4.1.3 Nákladní doprava jako součást logistického procesu, str. 15. Má být rozpracováno v Dopravních sektorových strategiích.

²⁵ Dopravní politika 2014 – 2020, bod č. 4.2.4 Funkční systém osobní dopravy, str. 34. Má být stanoveno v dokumentu Dopravní sektorové strategie.

²⁶ Dopravní politika 2014 – 2020, bod č. 4.2.4 Funkční systém osobní dopravy, str. 33.

²⁷ Dopravní politika 2014 – 2020, bod č. 4.2.4 Funkční systém osobní dopravy, str. 29. Jde přímo o rozpracování navazujícího dokumentu Koncepce veřejné dopravy.

Tyto cíle by měly být podrobněji rozpracovány v navazujících strategických dokumentech, avšak tyto navazující dokumenty buď nejsou MD vytvořeny pro jednotlivé státem vlastněné podniky vůbec, nebo neobsahují dostatečně konkrétní cíle, které by bylo možno měřit.²⁸ Hrozí tak opakování stejných problémů, ke kterým došlo při implementaci předchozí Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013²⁹ ve státním podniku ŘLP, s.p. (viz kap. 2.1.1) a ve společnosti ČD, a.s. (viz kap. 2.1.2).

2.1.1 Příklad 1: Vlastnická politika státu v Řízení letového provozu, s.p.

STÁTNÍ PODNIK ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU, S.P. A IMPLEMENTACE DOPRAVNÍ POLITIKY 2005–2013

V případě ŘLP, s.p. potvrdila neexistenci vlastnické politiky kontrolní akce Nejvyššího kontrolního úřadu (dále také NKÚ) č. 13/16, týkající se výkonu práv zakladatele ve státním podniku ŘLP, s.p. v letech 2011 a 2012.³⁰

MD mělo zpracovat koncepci letecké dopravy, která je důležitá pro stanovení strategie a koncepce rozvoje státního podniku ŘLP, s.p. V základním strategickém dokumentu ministerstva „Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013“, nebyla koncepce letecké dopravy vůbec zahrnuta.³¹ Uvedená dopravní politika pouze v části 7. „Monitoring dopravní politiky“ hovoří o tom, že monitorovací systém bude (krom jiného) zaměřen na plnění resortních strategií, mezi nimiž je na prvním místě uvedena Strategie rozvoje letecké dopravy (koncepce letecké dopravy). Tato však nebyla vypracována,³² což mělo dva důsledky: 1) Nebylo v tomto ohledu možné Dopravní politiku upřesnit v závislosti na vyhodnocení účinnosti Dopravní politiky a na možnostech veřejných rozpočtů.³³ 2) Nebylo možné cíle, stanovené v Dopravní politice, implementovat do koncepce rozvoje ŘLP, s.p.³⁴

NKÚ dále zjistil, že v letech 2011 a 2012 MD jako zakladatel ŘLP, s.p. neurčil zásadní otázky koncepce rozvoje podniku, například otázku investic do modernizace svých zařízení (např. koupě nových radarů, počítačů a softwaru) nebo program společného podnikání (např. rozsah zapojení se do společného podniku SESAR³⁵).³⁶ MD reagovalo na toto zjištění poukazem na úkoly a povinnosti, které pro ŘLP plynou z evropských předpisů.³⁷ Ty však nemohou plně nahradit absenci koncepce rozvoje ŘLP, s.p.

Pasivitu ministerstva při výkonu „vlastnických práv“ pak potvrzuje řada dalších pochybení při výkonu práv zakladatele vůči ŘLP, s.p., zjištěných NKÚ.³⁸ **Pro úplnost dodáváme, že ani statut ŘLP, s.p. zásady hospodaření neobsahuje, nelze tak tvrdit, že právě tento dokument nahrazuje chybějící koncepci.**³⁹ Všechny uvedené skutečnosti svědčí o pasivním výkonu „vlastnických práv“ Ministerstvem dopravy vůči ŘLP, s.p.

²⁸ Např. Dopravní politika 2014–2020, která jen velmi obecně hovoří o nutnosti modernizace železničních vozidel, v bodě č. 5.3.2 na str. 79 odkazuje ohledně dopravní obslužnosti na Bílou knihu – Koncepci veřejné dopravy 2015–2020 s výhledem do roku 2030, která v bodě 4.1.2 odkazuje v souvislosti s finančními nástroji nutnými k modernizaci na Operační program Doprava 2014–2020, jehož specifickým cílem 1.5 má být „Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku“. Operační program Doprava pak tyto podmínky specifikuje jen do určité míry, když stanovuje celkový počet nově pořízených nebo modernizovaných vozidel pro drážní dopravu na 125 kusů, avšak již nespécifikuje, jak bude dosaženo naplnění cílů Dopravní politiky.

²⁹ Dopravní politika České republiky pro léta 2005–2013, schválená usnesením vlády ze dne 13. července 2005 č. 882.

³⁰ Kontrolní akce NKÚ č. 13/16 z roku 2013 – <http://www.nku.cz/scripts/rka/detail.asp?cisloakce=13/16&rok=0&sestava=0>

³¹ <http://www.nku.cz/assets/media/informace-13-16.pdf>, str. 3.

³² Kromě NKÚ tuto skutečnost potvrzuje rovněž návrh znění dokumentu „Koncepce letecké dopravy pro období 2015–2020“, která na předchozí koncepci či strategii rozvoje letecké dopravy neodkazuje ani jednou, ačkoli popisuje i situaci v předchozích letech.

³³ Podle Usnesení vlády č. 882 ze dne 13. 7. 2005, dostupné z: https://racek.vlada.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/WebGovRes/051D0E1AA-45D96E8C12571B6007079C1?OpenDocument

³⁴ Část 3.1.6 „Letecká doprava“ na str. 14–15 sice obsahuje velmi obecná očekávání a cíle státu, avšak ani jednou není zmíněn ŘLP, s.p. či zmíněna koncepce rozvoje letecké dopravy.

³⁵ <http://www.sesarju.eu/>

³⁶ Podle § 13 odst. 1 písm. a) zahrnují zásadní otázky koncepce rozvoje podniku zejména strategii rozvoje výroby a služeb, investiční a vědecko-technické programy, využití know-how podniku, programy společného podnikání s tuzemskými a zahraničními subjekty atd. a nakládání s majetkem státu svěřeným podniku k podnikatelské činnosti.

³⁷ Podrobnosti viz Nařízení Komise (EU) č. 390/2013 ze dne 3. 5. 2013, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0390&from=CS>

³⁸ Včetně toho, že Ministerstvo dopravy v letech 2011 a 2012 neschválilo výroční zprávy ŘLP, s.p., neupravilo statut ŘLP, s.p., ačkoli došlo ke změně předmětu jeho podnikání a včetně toho, že doklady, týkající se provedení nápravných opatření k odstranění nedostatků zjištěných při předchozí kontrole provedené NKÚ v roce 2009 (<http://www.nku.cz/kon-zavery/K03019.pdf>), se Ministerstvu dopravy dle jeho sdělení nepodařilo dohledat. (viz Kontrolní akce NKÚ č. 13/16 z roku 2013 <http://www.nku.cz/scripts/rka/detail.asp?cisloakce=13/16&rok=0&sestava=0>)

³⁹ Pouze čl. 3.2 statutu konstatuje, že: „v souladu se základní strategií rozšiřuje ŘLP ČR, s.p. svoje komerční aktivity s maximálním využitím synergie s kmenovými službami.“ Statut však již nekonkretizuje ani „základní strategii“, ani „kmenové služby“.

V současnosti MD stále nemá vytvořen ani koncepční dokument, který by zprostředkoval zadání konkrétních úkolů plynoucích z veřejných politik (včetně Dopravní politiky 2014–2020) do podoby strategického dokumentu adresovaného ŘLP, s.p. ve smyslu § 13 odst. 1 písm. a) ZSP. Tato koncepce by měla umožnit MD, coby zakladateli, zadávat ŘLP, s.p. konkrétní cíle a toto zadání kontrolovat a vyhodnocovat. Managementu ŘLP, s.p. pak umožní legálně přijímat zadání MD a implementovat jej v obchodním vedení ŘLP, s.p. Hrozí tak opakování situace zjištěné NKÚ v předchozím období (viz předchozí rámeček), kdy MD fakticky nevykonávalo vůči ŘLP, s.p. práva „vlastníka“.

Ačkoli byl usnesením vlády⁴⁰ schválen dokument „Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050“, který výslovně počítá s „Koncepcí letecké dopravy pro období 2014 – 2020“ jako s návazným strategickým dokumentem,⁴¹ který bude přijat do konce roku 2014, tato koncepce byla v průběhu zpracování této analýzy (říjen 2015) teprve projednávána v meziresortním připomínkovém řízení.⁴²

Podotýkáme, že současný návrh „**Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020**“ sice v části 5.2.3 „*Poskytovatelé služeb a liberalizace*“ hovoří výslovně o ŘLP, s.p. a **defnuje základní cíle**, které má tento státní podnik v oblasti letových provozních služeb dosáhnout.⁴³ Tyto cíle však musí být konkretizovány a uloženy managementu ŘLP, s.p. v podobě měřitelných (a tedy vyhodnotitelných) cílů. Jejich stávající vymezení v koncepci umožňuje pouze velmi hrubé vyhodnocení toho, zda uvedené cíle byly dosaženy nebo ne.⁴⁴ Některé záměry MD s ŘLP, s.p. navíc ani do žádných cílů převedeny nejsou (např. v materiálu zmíněná úvaha o možné změně právní formy ŘLP, s.p. ze státního podniku na akciovou společnost není doprovázena žádným úkolem pro MD či ŘLP, s.p.).

2.1.2 Příklad 2: Vlastnická politika státu ve společnosti České dráhy, a.s.

ČESKÉ DRÁHY, A.S. A IMPLEMENTACE DOPRAVNÍ POLITIKY 2005–2013

V případě společnosti ČD, a.s. se **NKÚ při kontrole hospodaření Českých drah, a.s.** a Ministerstva dopravy s prostředky poskytnutými ze státního rozpočtu zaměřil **na implementaci dílčí části Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013, konkrétně obnovu vozového parku v železniční dopravě.**⁴⁵ Obnova vozidel měla být rozpracována v navazujících dokumentech a byly pro ni stanoveny měřitelné indikátory plnění (snížení průměrného stáří železničního vozu pro osobní přepravu na 13 let do roku 2013, výše finančních prostředků z kapitoly Ministerstva dopravy).⁴⁶

Navazujícím dokumentem byly v případě ČD, a.s. **dva navazující programy**, jejichž správcem bylo MD. Jednalo se o program č. 227 610 – **Podpora pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel** (realizace programu byla v období let 2006 až 2008) a č. 127 630 – **Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel** (realizace programu byla stanovena na období let 2009 až 2013). NKÚ konstatovalo, že MD sice „... **v dokumentacích obou programů uvedlo řadu cílů**, jako zvyšování úrovně kultury cestování, úsporu nákladů, snížení hluku a vibrací apod., **avšak nestanovilo indikátory a parametry tak, aby umožňovaly vyhodnotit plnění těchto cílů.** MD nedoložilo ani doklady, které by umožňovaly posoudit správnost stanovení výchozích a cílových hodnot indikátorů a parametrů. U řady z nich nebyl zřejmý jejich vztah k cílům programů... **MD v závěrečném vyhodnocení programů hodnotilo plnění cílů převážně obecnými konstatováními, která nebylo možné z předložených dokladů ověřit. Efektivnost vynaložených prostředků, jak uvedlo v dokumentaci programu, nehodnotilo.**“⁴⁷

Selhání Ministerstva dopravy lze spatřovat v tom, že obecné cíle, obsažené v Dopravní politice, nebyly konkretizovány v navazujících programech tak, aby mohlo být sledováno jejich plnění a případně mohla být přehodnocena samotná Dopravní politika.

⁴⁰ Usnesení vlády č. 449 ze dne 12. 6. 2013, dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/72A59C4B-739A-4E88-99A0-CDDA855161C0/0/UV449z1262013.pdf>

⁴¹ Viz Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050, bod č. 5.3.7, str. 80: „Na rozdíl od jiných druhů dopravy letecká doprava neměla nikdy vlastní koncepci rozvoje.“

⁴² K dispozici je pouze materiál „Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020“, jeho konečné znění však není dosud dostupné: <http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/Koncepce+leteck%C3%A9+dopravy++pro+obdob%C3%AD+2015-2020.htm>

⁴³ Viz <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/B42FF1D9-2247-4A82-A993-348EB05E1E01/0/Material.pdf>, str. 46 a také 51–52.

⁴⁴ Viz <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/B42FF1D9-2247-4A82-A993-348EB05E1E01/0/Material.pdf>, str. 81–82.

⁴⁵ Viz specifický cíl 4.3.3 „Financování obnovy dopravních prostředků“, str. 28 a část 6.2 „Ekonomické nástroje“, str. 39.

⁴⁶ http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf, str. 57 a 60.

⁴⁷ Viz <http://www.nku.cz/kon-zavery/K10024.pdf>, závěr Kontrolní akce NKÚ č. 10/24 – Peněžní prostředky určené na pořízení a obnovu železničních kolejových vozidel, str. 3 a 5.3 a 5. (<http://www.nku.cz/kon-zavery/K10024.pdf>)

⁴⁸ Jejich seznam je uveden v Implementační části Dopravní politiky České republiky pro období 2014 – 2020, str. 68a n. Spadá sem rovněž Operační program Doprava: http://web.opd.cz/wp-content/uploads/2015/05/OPD_final_2014CZ16M10P001_11_05_05.pdf

⁴⁹ Např. návrh zákona o železničních drahách a železniční dopravě nebo novelizace zákona č. 194/2010 Sb.

Pro ČD, a.s., případně pro sektor železniční dopravy jako takové, obsahuje Dopravní politika 2014–2020 jen velmi vágně stanovené cíle s tím, že tento dokument bude dále rozpracován v navazujících koncepčních materiálech⁴⁸ a změnách právních předpisů (z nichž některé dopadají na ČD, a.s. či jejich dceřiné společnosti).⁴⁹

Ministerstvo dopravy, Ministerstvo financí ani vláda dosud nemají vytvořeni ani koncepční dokument,⁵⁰ který by zprostředkoval **zadání konkrétních úkolů plynoucích z veřejných politik** (včetně Dopravní politiky) do podoby strategického dokumentu adresovaného ČD, a.s. Tato koncepce by umožnila státu, coby výlučnému akcionáři, skrze **Řídící výbor ČD ukládat ČD, a.s.** konkrétní strategické pokyny a cíle a toto zadání kontrolovat a vyhodnocovat.⁵¹ Managementu ČD, a.s. pak umožní legálně přijímat tyto strategické pokyny výlučného akcionáře a implementovat je v obchodním vedení ČD, a.s.

MD se nepodílí ani na tvorbě jednotné politiky koncernu ČD s odůvodněním, že výkon práv akcionáře za stát je v případě řídicí společnosti koncernu ČD **svěřen Řídícímu výboru ČD**, což možnost ministerstva dopravy podílet se na tvorbě jednotné politiky koncernu ČD dle názoru MD vylučuje.⁵² **MD se proto nepodílí na stanovení cílů a výsledků, jakých mají jednotlivé řízené právnické osoby koncernu ČD dosahovat**, a dokument obsahující jednotnou politiku koncernu ČD ani **nemá k dispozici**.⁵³ Obsah jednotné koncernové politiky je tak ponechán v plné kompetenci představenstva ČD, a.s.

Valná hromada společnosti ČD, a.s. (jejíž působnost vykonává Řídící výbor ČD) přitom není podle stanov ČD, a.s. oprávněna například stanovovat zásady činnosti představenstva či schválení dlouhodobé koncepce podnikatelské činnosti společnosti nebo zavést vlastnickou politiku společnosti, kterou by se následně muselo řídit představenstvo ČD, a.s. při výkonu obchodního vedení společnosti.

Z toho je zřejmé, že **MD v současnosti nemá koncepční dokument** (odpovídající svým obsahem vlastnické politice, jak ji vymezuje OECD), **kteří by základní cíle stanovené v Dopravní politice 2014 – 2020 a v navazujících dokumentech konkretizoval vůči společnosti ČD, a.s. a jejím dceřiným společnostem** do podoby konkrétních měřitelných cílů **a tím umožňoval implementaci dopravní politiky v podnikatelské činnosti těchto obchodních společností**. Ministerstvo dopravy tak nemá nástroj, jak zajistit implementaci své resortní politiky do praxe a ponechává ji na představenstvech uvedených společností.⁵⁴

2.2 Doporučení OECD a dobrá praxe ve Velké Británii a v Norsku

Podle doporučení OECD obsaženého v **OECD Guidelines on Corporate Governance of State-owned Enterprises** (dále také „OECD Guidelines“)⁵⁵ by stát měl jednat jako informovaný a aktivní vlastník a měl by zavést jasnou a konzistentní vlastnickou politiku státu zajišťující, že správa a řízení SVP budou vykonávány transparentním a odpovědným způsobem, s potřebnou úrovní profesionality a efektivity. Vlastnická politika státu by měla definovat celkové cíle státního vlastnictví, roli státu ve správě a řízení SVP a také, jakým způsobem bude tato politika zaváděna do praxe.⁵⁶ Vlastnická politika by pak podle doporučení OECD neměla být příliš často měněna, alespoň co se týká celkových cílů státního vlastnictví. Důležité je také doporučení, aby vlastnická politika státu a související cíle jednotlivých SVP byly veřejně dostupné.⁵⁷

⁵⁰ To výslovně potvrzuje NKÚ v kontrolním závěru akce č. 15/05, když uvádí, že již usnesením vlády č. 569 ze dne 25. 7. 2012 byl ministru financí a ministru průmyslu a obchodu uložen úkol zpracovat návrh strategického dokumentu o vlastnické politice a předložit jej do 31. 12. 2012 vládě, přičemž se mělo jednat o širší strategii, která by byla veřejně známá, transparentní a která by definovala, jak si stát představuje svoji pozici jako vlastníka státních podniků a obchodních společností s majetkovou účastí státu. V následujících letech byl tento úkol znovu obsažen v protikorupčních strategiích vlády, ale termíny jeho plnění byly neustále odsouvány a ani dnes není tento úkol splněn. (<http://www.nku.cz/kon-zavery/K15005.pdf>)

⁵¹ NKÚ v kontrolním závěru akce č. 15/05 výslovně upozornil na skutečnost, že ve vnitřních předpisech Ministerstva financí a Ministerstva průmyslu a obchodu není upraveno ani vyhodnocování výsledků správy majetkových účastí, ani hodnocení činnosti zástupců státu v orgánech státem vlastněných podniků při prosazování zájmů státu (tj. nelze objektivně hodnotit výkon jejich funkce a jejich činnost byla posuzována pouze nepřímo, v souvislosti s hodnocením finančních výsledků a ekonomické situace státem vlastněných podniků a na základě výročních zpráv). Přitom zaměstnanci Ministerstva financí i Ministerstva dopravy tvoří Řídící výbor společnosti ČD, a.s. (<http://www.nku.cz/kon-zavery/K15005.pdf>)

⁵² S tímto tvrzením Ministerstva dopravy nelze souhlasit. MD sice může úkolovat své zaměstnance, kteří jsou členy řídicího výboru společnosti ČD, a.s. pouze na základě předchozího úkolu, uloženého ministerstvu usnesením vlády, avšak podle § 22 zákona č. 2/1969 Sb. může ministerstvo předložit materiál pro jednání schůze vlády podle čl. II Jednacího řádu vlády. O jejich přijetí rozhoduje vláda ve sboru podle čl. 76 odst. 1 Ústavy. Podle § 23 zákona č. 2/1969 Sb. také ministerstvo zaujímá stanovisko k návrhům, které předkládají vládě jiná ministerstva, pokud se týkají okruhu jejich působnosti. Na základě uvedených zmocnění proto konstatujeme, že MD může v rámci zpracování koncepce svého resortu a řešení stěžejních otázek předložit k projednání vládě návrh státní vlastnické politiky, týkající se ČD, a.s., včetně jejích dceřiných společností, které jsou součástí Koncernu ČD.

⁵³ Uvedená zjištění jen potvrzují obsah Výroční zprávy Bezpečnostní a informační služby za rok 2013, podle níž: „Uvedené nedostatky se ještě výrazněji projevovaly v případech, kdy státem ovládaná společnost měla holdingovou strukturu. Její uspořádání omezuje možnosti akcionáře efektivně posuzovat strategické plány managementu.“ (Viz <http://www.bis.cz/vyrocní-zprava510f.html?ArticleID=3>)

⁵⁴ To samé se týká i realizace resortních politik jiných ministerstev, neboť z Dopravní politiky České republiky pro období let 2014 – 2020 plynou úkoly i pro další ministerstva. Na Ministerstvu financí leží financování dopravní politiky, v gesci Ministerstva vnitra je bezpečnost silniční dopravy, pod Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy spadá financování výzkumu a rozvoje v dopravě, pod Ministerstvo životního prostředí spadají ekologické aspekty dopravní politiky.

⁵⁵ OECD Guidelines jsou dostupné zde: <http://www.oecd.org/daf/corporateaffairs/soe/guidelines>

⁵⁶ OECD Guidelines, Guideline II. A, str. 13.

⁵⁷ OECD Guidelines, str. 24.

Bylo by nesprávné se domnívat, že státní vlastnická politika má předepisovat stejné cíle všem státem vlastněným podnikům, neboť tyto mají odlišný předmět podnikání. Z doporučení OECD totiž vyplývá, že stát má u **každého státem vlastněného podniku určit zvlášť, jakých konkrétních měřitelných cílů má ve střednědobém a dlouhodobém výhledu dosáhnout**. Cílem může být např. dosažení určité výše obrátu, určité míry návratnosti investice, vyplácení dividendy, zachování zaměstnanosti, zajištění dopravní obslužnosti, přeprava určitého počtu cestujících apod. Kromě stanovení cílů státem vlastněnému podniku by měl stát rovněž stanovit jejich prioritu, neboť v praxi může docházet k tomu, že nebude možné současně dosáhnout všech vlastním stanovených cílů a v takovém případě musí být určeno, jakému cíli má být dána přednost (typicky může dojít k rozporu mezi cílem vyplácení dividendy a cílem investic do obnovy vozového parku, či k rozporu mezi dosažením zisku a dosažením obrátu apod.). Stát by se však měl podle doporučení OECD vyvarovat zásahů do obchodního vedení (interfering in operational matters) a respektovat nezávislost orgánů státem vlastněného podniku.⁵⁸

Z komentáře k OECD Guidelines dále plyne, že právě konflikt jednotlivých cílů státu, kterých má být dosaženo prostřednictvím SVP, vede buď k velmi pasivnímu výkonu vlastnických práv (což je problém, na který výslovně upozornila Bezpečnostní informační služba ve svých výročních zprávách za roky 2013 a 2014),⁵⁹ nebo naopak excesivnímu výkonu vlastnických práv a k zásahům státu do věcí, které by měly být vyhrazeny orgánům státem vlastněného podniku.⁶⁰ Oba tyto extrémy jsou nežádoucí: **Pasivní výkon vlastnických práv** znamená faktickou rezignaci na implementaci resortní politiky prostřednictvím státem vlastněných podniků (které pak slouží nanejvýš jako zdroj příjmů do veřejného rozpočtu, nikoli nástroj naplňování resortní politiky). **Přehnaný aktivismus státu** zase znamená (minimálně částečné) převzetí role statutárního orgánu SVP a tak ovlivňování obchodního vedení, což může být buď protiprávní, nebo může vést ke spoluodpovědnosti státu za škody, které takovýmto ovlivňováním podniku vzniknou.

Doporučení OECD nespécifikují, zda má státní vlastnická politika mít formu jednoho dokumentu přijímaného na úrovni vlády zahrnujícího všechny státem vlastněné podniky, více dokumentů na úrovni jednotlivých resortů či strategické dokumenty stanovující cíle jednotlivým státem vlastněným podnikům.⁶¹

Státní vlastnická politika nemusí mít výhradně formu **jednoho strategického dokumentu**, který se vztahuje na všechny státem vlastněné podniky, jako je tomu v případě **Norska**. Může mít i formu **rámcových dohod** (Framework agreements), uzavíraných mezi státními orgány vykonávajícími práva vlastníka a státem vlastněným podnikem, přičemž každý státem vlastněný podnik má vlastní rámcovou dohodu, jako je tomu ve **Velké Británii**.

2.2.1 Norská vlastnická politika

Norská vlastnická politika dělí státem vlastněné podniky do čtyř skupin podle základního cíle, kterého chce Norsko jejich vlastnictvím dosáhnout:

1. SVP, jejichž účelem je tvorba zisku,
2. SVP, které kromě zisku musí mít hlavní sídlo v Norsku,
3. SVP, které kromě zisku sledují i další cíle,
4. SVP sloužící k implementaci resortní politiky daného ministerstva, které jej vlastní.

Dále vymezuje norská vlastnická politika **každému státem vlastněnému podniku velmi obecné cíle**, kterých má dosáhnout. To lze ilustrovat na **příkladu norské obchodní společnosti NSB AS**, vlastněné Ministerstvem dopravy a komunikací. NSB AS je řídicí obchodní společností koncernu NS⁶² a provozuje osobní železniční a autobusovou dopravu a rovněž osobní a nákladní trajektovou přepravu. Patří do třetí skupiny státem vlastněných podniků a má de facto monopolní postavení v osobní železniční dopravě v Norsku.⁶³ Samotná vlastnická politika konstatuje, že železniční doprava je pro norskou vládu vysoce prioritní oblastí, neboť dobrý systém osobní a nákladní dopravy pomáhá snižovat společensko-ekonomické problémy týkající se životního prostředí, nedostatku půdy a dopravní bezpečnosti. Norsko si ponechá i nadále majetkovou účast v NSB AS, aby zajistila silnou pozici železniční dopravy vůči konkurenčním formám dopravy. Vlastnickou strategií státu vůči NSB AS je, aby tato společnost i nadále vytvářela co nejvyšší možný zisk za současného poskytování bezpečné přepravy cestujících podle poptávky veřejnosti. Stát se rovněž bude snažit využít možných synergií v rámci koncernu NSB.⁶⁴

⁵⁸ OECD Guidelines, str. 23.

⁵⁹ Podle **výroční zprávy za rok 2013**: „Modelovým příkladem je nedůsledný způsob, jakým stát uplatňuje svá vlastnická práva v obchodních společnostech a státních podnicích. Často pouze formální výkon funkce dozorčích rad, které by měly být hlavním nástrojem vlastníků pro kontrolu společností, vede k výraznému nárůstu vlivu managementu. ... Uvedené nedostatky se ještě výrazněji projevují v případech, kdy státem ovládaná společnost měla holdingovou strukturu. Její uspořádání omezuje možnosti akcionáře efektivně posuzovat strategické plány managementu.“ (Viz <http://www.bis.cz/vyrocní-zprava510f.html?ArticleID=3>.) Podle **výroční zprávy za rok 2014**: „Hlavní příčinou finančních škod, které v minulosti vznikaly státem ovládaným subjektům, byl nekvalitní a nedůsledný výkon vlastnických práv státu.“ (Viz <http://www.bis.cz/vyrocní-zprava6c8d.html?ArticleID=1096>.)

⁶⁰ OECD Guidelines, str. 23.

⁶¹ OECD Guidelines, Guideline II. A hovoří pouze o státní vlastnické politice, nestanoví její formu.

⁶² <http://www.nsbkonsermet.no/en/frontpage>

⁶³ V současnosti probíhají reformy mající za cíl pustit na norské železnice soukromou konkurenci.

⁶⁴ http://www.ownershipreport.net/2011/asset/ownership_policy_2008.pdf, str. 37–38.

Tyto velmi **obecné cíle** norské vlastnické politiky jsou následně Ministerstvem dopravy a komunikací **rozpracovány a zakotveny ve stanovách NSB AS**,⁶⁵ čímž se stávají **právně závaznými pro správní radu NSB AS**.⁶⁶ Správní rada NSB AS pak cíle, zakotvené ve stanovách, musí rozpracovat do velmi konkrétních cílů a obchodních strategií,⁶⁷ které následně promítá do svého obchodního vedení a o jejichž plnění a dodržování je správní rada povinna reportovat vlastníkovvi, tedy Ministerstvu dopravy a komunikací. Ministerstvo musí vyhodnocovat plnění stanovených cílů a musí být rovněž schopno určit, zda nedosažení určitých cílů je vina správní rady, nebo zda jejich dosažení zabránily vnější okolnosti.⁶⁸

Popsaný systém zajišťuje, že je stát, resp. příslušné ministerstvo schopné realizovat svou resortní politiku prostřednictvím výkonu vlastnických práv ve státem vlastněných podnicích prostřednictvím vlastnické politiky a na ni navazujících dokumentů.

2.2.2 Rámcová dohoda britských drah

Britská obchodní společnost London & Continental Railways, Ltd. (dále také „LCR“), jejímž výlučným společníkem je britské MD (Department for Transport), se řídí tzv. **rámcovou dohodou (Framework Agreement)**, uzavřenou mezi LCR a ministerstvem. Obsah rámcové dohody vyplývá z „Corporate governance in central government departments: Code of good practice 2011“ (dále také „Code 2011“), jehož šestá část se zabývá správou a řízením tzv. arm's length bodies, mezi které patří též státem vlastněné podniky. Obsah dohody vyplývá dále i z příručky „Managing public money“, vydané britským Ministerstvem financí, která podrobně popisuje obsah rámcové dohody.⁶⁹

Rámcová dohoda obsahuje kromě jiného:

- **výčet standardů dobré praxe, které LCR musí dodržovat** (kromě principů dobré praxe se jedná celkem o 13 vládních dokumentů upravujících různé aspekty fungování a činnosti LCR);
- **klíčové úkoly a cíle, kterých má LCR dosáhnout** (základním cílem LCR je dosažení maximálního výnosu z majetku při nejbližší příležitosti a jen s minimálními nepříznivými dopady na rozpočet ministerstva dopravy);
- **podrobně vymezená práva a povinnosti mezi LCR a Ministerstvem dopravy** (jde zejména o způsob přijímání strategických rozhodnutí, tvorbu pětiletých obchodních plánů, stanovování ročních cílů a o výměnu informací);
- **úpravu nominačního procesu do orgánů LCR;**
- **pravidelné reportování o výkonech** dostupné veřejnosti a parlamentu.

Pro úplnost je třeba zmínit aktuálně probíhající proces přehodnocování původních OECD Guidelines z roku 2005.⁷⁰ Ačkoli proces ještě není dokončen a k dispozici je pouze draft nového znění OECD Guidelines,⁷¹ lze konstatovat, že nový návrh doporučení OECD je podrobnější a klade ještě větší důraz na vytvoření státní vlastnické politiky.

2.3 Právní úprava a praxe správy a řízení státem vlastněných podniků spadajících pod Ministerstvo dopravy

Stávající právní úprava neukládá Ministerstvu dopravy či vládě nebo jinému státnímu orgánu vytvoření dokumentu, který by odpovídal svým obsahem doporučení OECD a který by bylo možno označit za vlastnickou politiku. To ovšem neznamená, že by právní předpisy neumožňovaly nebo neukládaly Ministerstvu dopravy dodržovat určité povinnosti týkající se nakládání se státním majetkem a správy a řízení státem vlastněných podniků.

Základní právní úprava je obsažena v zákoně č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích (označován také jako Zákon o majetku státu, dále také „ZMS“). Tento zákon upravuje hospodaření s majetkem státu a jeho vystupování v právních vztazích, avšak jedná se pouze o velmi obecnou právní úpravu.

⁶⁵ http://www.nsbkonsernet.no/en/about-us/board-and-management/_attachment/2208?_download=true&_ts=142b33fd7d8

⁶⁶ <http://www.nsbkonsernet.no/en/about-us/board-and-management>

⁶⁷ V případě státem vlastněných podniků sloužících k implementaci resortní politiky daného ministerstva musí být správní radou vytvořené cíle měřitelné, aby bylo možné stanovit míru dosažení jednotlivých resortních politik.

⁶⁸ <https://www.regjeringen.no/en/dokumenter/meld.-st.-27-2013-2014/id763968/>

⁶⁹ V podrobnostech viz http://frankbold.org/sites/default/files/publikace/analyza_sprava_statnich_firem.pdf, str. 15–16.

⁷⁰ <http://www.oecd.org/daf/ca/public-consultation-guidelines-for-soes-2014.htm>

⁷¹ <http://www.oecd.org/daf/ca/SOE-guidelines-update-draft-text-May-2014.pdf>

Podle § 8 odst. 1 ZMS stát využívá svůj majetek zejména k plnění svých funkcí (anebo v souvislosti s plněním těchto funkcí), k zajišťování veřejně prospěšných činností anebo pro účely podnikání. ZMS však již nevyžaduje po státu, aby vymezoval účel existence jednotlivých státem vlastněných podniků, ani aby definoval cíle, jakých mají SVP dosáhnout.⁷²

Základní **povinnosti Ministerstva dopravy při hospodaření se státním majetkem** jsou vymezeny v § 14 ZMS.⁷³ MD musí podle § 14 odst. 1 ZMS majetek státu využívat účelně a hospodárně k plnění funkcí státu a k výkonu stanovených činností, musí si počínat tak, aby svým jednáním nepoškozovalo a neodůvodněně nesnižovalo jeho rozsah a hodnotu anebo výnos z tohoto majetku, podle § 14 odst. 3 ZMS musí pečovat o zachování majetku a jeho údržbu a musí jej chránit před poškozením, zničením, ztrátou, odcizením nebo zneužitím. Podle § 14 odst. 4 ZMS pak MD musí **důsledně využívat všechny právní prostředky** při uplatňování a hájení práv státu jako vlastníka.⁷⁴

MD má podle § 18 zákona č. 2/1969 Sb., kompetenčního zákona, odpovědnost za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování, tedy i v oblasti vlastnické politiky vůči státem vlastněným podnikům, vůči nimž vykonává práva zakladatele či akcionáře. Podle § 22 téhož zákona má pak MD (stejně jako další ministerstva) obecnou povinnost zpracovávat koncepce rozvoje svěřeného odvětví a řešené stěžejních otázek a tyto koncepce následně předkládat vládě.

2.3.1 Státní podniky

Samotný výkon vlastnických práv Ministerstva dopravy vůči státem vlastněným podnikům je upraven v několika právních předpisech:

Práva a povinnost Ministerstva dopravy coby zakladatele státních podniků jsou zakotveny primárně v **zákoně č. 77/1997 Sb., o státním podniku** (dále také „ZSP“), sekundárně pak v dokumentech vydávaných na základě zákonného zmocnění. Ministerstvo má vůči státnímu podniku jen taková práva a povinnosti, která mu přiznává zákon.

Podle § 3 odst. 2 a 4 ZSP jsou státní podniky zakládány „k uspokojování významných celospolečenských, strategických nebo veřejně prospěšných zájmů,“ a to pouze na základě předchozího souhlasu vlády. Uvedený zájem či zájmy by proto měly být definovány vládou alespoň při založení státního podniku a měl by mu odpovídat hlavní předmět podnikání, uvedený v zakládací listině podle § 4 odst. 3 písm. c) ZSP, kterou vydává MD, neboť zájmy a (hlavní) předmět podnikání jsou ve vztahu cíle a prostředku. **Zájem a hlavní předmět podnikání je například v případě Řízení letového provozu, s.p.** (dále také „ŘLP, s.p.“), jehož zakladatelem je MD, vymezen jako: „letové provozní služby včetně letištní ve vzdušném prostoru České republiky a na letištích Praha-Ruzyně, Brno-Tuřany, Ostrava-Mošnov a Karlovy Vary“, přičemž poslání ŘLP, s.p. je uvedeno v preambuli jeho statutu,⁷⁵ vydaného Ministerstvem dopravy podle § 15 písm. f) ZSP.⁷⁶

Podrobný výčet práv a povinností Ministerstva dopravy coby zakladatele státního podniku je obsažen v ustanovení § 15 ZSP, jehož smyslem je „...na jedné straně zabezpečit garance péče o státní podnik, a na druhé straně umožnit podniku svobodně vykonávat ekonomické a obchodní aktivity. Práva a povinnosti zakladatele vyplývající z tohoto ustanovení mají charakter „konceptních a schvalovacích funkcí“, zatímco samotnou činnost podniku řídí ředitel.“⁷⁷

ZSP však nevyžaduje po ministerstvu vytvoření dokumentu odpovídajícího vlastnické politice, pouze v **§ 13 odst. 1** písm. a) ZSP ukládá ministerstvu stanovit **rozsah zásadních otázek koncepce rozvoje podniku**, které podléhají schválení dozorčí radě.

Konkrétní rozsah schvalování koncepcí rozvoje státních podniků v resortu Ministerstva dopravy upravuje **Rozhodnutí Ministerstva dopravy č. j. 74/2015-410-PRIV/1** ze dne 14. 4. 2015.

⁷² Ačkoli se podle § 54 odst. 1 ZMS působnost tohoto zákona nevztahuje na státní podniky ve smyslu zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku (dále též „ZSP“), je třeba si uvědomit, že podle § 2 odst. 1 a 2 ZSP je státní podnik právnickou osobou hospodařící s majetkem státu vlastním jménem a na vlastní odpovědnost. Ačkoli se státní podniky při hospodaření s majetkem státu neřídí úpravou v ZMS, nelze odhlédnout od faktu, že státní podnik hospodaří s majetkem státu, takže MD musí i při výkonu práv zakladatele podle § 15 ZSP respektovat též obecnou právní úpravu týkající se nakládání se státním majetkem, obsaženou v ZMS. V případě akciových společností s majetkovou účastí státu musí MD respektovat ustanovení § 28 ZMS a ačkoli majetek vložený do akciové společnosti je de iure soukromým majetkem takové společnosti, vlastnictví majetkového podílu státu v akciové společnosti je vyjádřeno akciemi, které jsou majetkem státu. Při nakládání s tímto majetkem musí MD rovněž dodržovat ustanovení ZMS.

⁷³ Podle § 3 odst. 1 ZMS je MD organizační složkou státu, přičemž povinnosti uvedené v § 14 ZMS dopadají na všechny organizační složky.

⁷⁴ Podle § 15 písm. g) a h) ZSP **má MD právo a současně povinnost vyžadovat informace o hospodářské činnosti a stavu majetku státního podniku** a dále **povinnost kontrolovat, zda potřeby státu, které státní podnik svou podnikatelskou činností zabezpečuje, jsou zajišťovány účelně a hospodárně**. Vzhledem k tomu, že **potřeby státu**, které ŘLP zabezpečuje, nejsou rozpracovány do Koncepce letecké dopravy, lze konstatovat, že MD tuto povinnost nedodržuje (viz subkapitola 2.3 této analýzy).

⁷⁵ Ve znění rozhodnutí Ministra dopravy ze dne 13. 10. 2014, č.j. 98/2014-410-PRIV/2.

⁷⁶ Statut ŘLP, s.p.: „Posláním ŘLP ČR, s.p. je podílet se na zajišťování bezpečných, nákladově efektivních a dlouhodobě udržitelných letových navigačních služeb v prostředí vytvářejících se funkčních bloků vzdušného prostoru, které naplní očekávání všech uživatelů z pohledu dnešní a budoucí poptávky v dynamicky se rozvíjejícím prostředí letecké dopravy jak na národní úrovni, tak v kontextu vývoje ATM v Evropě.“

⁷⁷ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 21. 4. 2011, sp. zn. 30 Cdo 4039/2010.

2.3.2 Akciová společnost České dráhy, a.s. a její dceřiné společnosti

Výkon vlastnických práv Ministerstva dopravy vůči společnosti České dráhy, a.s. je zakotven primárně v zákoně č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty⁷⁸ (též nazýván Zákon o drahách, dále také „ZOD“), a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů (dále také „ZSP“). **Sekundárně se na ČD, a.s. vztahuje také zákon č. 90/2012 Sb., o obchodních korporacích** (dále také „ZOK“), jak plyne z § 1 odst. 2 ZOD.

Protože je stát výlučným akcionářem společnosti ČD, a.s., vykonává podle § 12 odst. 1 ZOK působnost nejvyššího orgánu, tedy valné hromady akciové společnosti definované v § 44 odst. 1 ZOK. Svá akcionářská práva uplatňuje stát v ČD, a.s. skrze sedmičlenný **Řídící výbor ČD**, zřízený na základě § 12 odst. 1 Zákona o drahách. Výbor tvoří tři vládou pověřeni zaměstnanci Ministerstva dopravy a dále po jednom vládou písemně pověřeným zaměstnanci Ministerstva financí, Ministerstva obrany, Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva pro místní rozvoj. **Pravidla pro výkon akcionářských práv** ve státem vlastněných podnicích, v nichž práva jediného akcionáře vykonává několik ministerstev, však **neexistují** a jejich výkon je tak poznamenán nekoncepčností.⁷⁹

Výkon vlastnických práv dále komplikuje skutečnost, že MD (ani jiné ministerstvo) podle vlastního vyjádření⁸⁰ nemůže postupovat podle § 28 odst. 2 ZMS,⁸¹ a tedy úkolovat své zaměstnance v Řídícím výboru ČD přímo (např. uložit jim předložení návrhu rozhodnutí Řídícího výboru na program jeho jednání nebo uložit povinnost hlasovat na Řídícím výboru určitým způsobem), ale pouze na základě **úkolů uložených vládou ČR v rámci příslušného usnesení vlády**. Členové Řídícího výboru navíc mohou být úkolováni také přímo vládou.⁸²

V případě ČD, a.s. by tedy státní **vlastnickou politiku měla vytvářet přímo vláda**; Ministerstvo dopravy samo by však mělo navrhnout její znění a předložit je vládě podle Jednacího řádu vlády.⁸³

Podle § 9 ZOD má stát jako akcionář dbát na to, aby ČD, a.s. poskytovala přepravní služby,⁸⁴ které jsou v souladu s jejím podnikatelským plánem a obchodním zájmem. Toto ustanovení však nevyžaduje po státu, aby aktivně vykonával svá vlastnická práva skrze formulaci státní vlastnické politiky pro ČD, a.s.

Výkon vlastnických práv vůči dceřiným obchodním společnostem ČD, a.s.⁸⁵ zajišťuje sama společnost ČD, a.s. MD nemá v dceřiných společnostech ČD, a.s. majetkovou účast a svůj vliv vůči nim tedy nevykonává přímo, ale zprostředkovaně prostřednictvím mateřské společnosti ČD, a.s.

Dceřiné společnosti jsou podle § 79 odst. 1 ZOK podrobeny jednotnému řízení, vykonávanému řídicí osobou, kterou je v tomto případě společnost ČD, a.s. Jednotným řízením se podle § 79 odst. 2 ZOK rozumí vliv řídicí osoby na činnost řízené osoby sledující za účelem **dlohodobého prosazování koncernových zájmů** v rámci **jednotné politiky koncernu** koordinaci a koncepční řízení alespoň jedné z významných složek nebo činností v rámci podnikání koncernu. „*O jednotné řízení jde tehdy, jestliže určitá osoba rozhoduje o zaměření podnikání jiného podnikatele.*“⁸⁶ Z toho plyne, že v koncernu ČD, a.s. namísto státní vlastnické politiky, určující účel a cíle jednotlivým dceřiným společnostem, musí existovat jednotná politika koncernu,⁸⁷ kterou by bylo možno chápat jako ekvivalent státní vlastnické politiky. Stanovy jednotlivých dceřiných společností koncernu ČD umožňují společnosti ČD, a.s. podrobovat své dceřiné společnosti jednotnému řízení a zasahovat do jejich obchodního vedení obvykle prostřednictvím zásad a pokynů adresovaných řídicím a kontrolním orgánům dceřiných společností (vyjma společnosti ČD - Telematika, a.s.),⁸⁸ přičemž v případě společnosti ČD - Informační systémy, a.s. existují také zásady výkonu vlastnických práv.

⁷⁸ Celý název zní: Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.

⁷⁹ Viz kontrolní závěr NKÚ č. 15/05. Ačkoli NKÚ popisuje tento problém (neexistence pravidel výkonu práv akcionáře za stát několika ministerstvy) na příkladu Českomoravské záruční a rozvojové banky, a.s., lze tento problém analogicky vztáhnout i na výkon práv akcionáře Řídícím výborem vůči společnosti České dráhy, a.s.

⁸⁰ Odpověď Ministerstva dopravy č. j. 163/2015-072-Z106/3 ze dne 9. 6. 2015 na žádost o informace.

⁸¹ Dalším problémem aplikace ustanovení § 28 odst. 2 ZMS je jeho znění, které vylučuje jeho použití na státem vlastněné podniky založené před nabytím účinnosti (tj. od 1. 1. 2001) a vylučuje jeho použití na státem vlastněné podniky, v nichž stát získal majetkovou účast, ale neúčastnil se jejich založení. Ačkoli § 28 odst. 2 ZMS by bylo možné aplikovat na společnost ČD, a.s., která vznikla k 1. 1. 2003 na základě zákona č. 77/2002 Sb., specifika výkonu práv akcionáře jeho aplikací neumožňují.

⁸² O tomto způsobu výkonu práv akcionáře máme pochybnosti, neboť § 28 odst. 2 ZMS po ministerstvu, jehož zaměstnanec vykonává práva akcionáře za stát v orgánu akciové společnosti, nevyžaduje k ukládání písemných pokynů takovému zaměstnanci předchozí usnesení vlády.

⁸³ Jednací řád vlády, schválený usnesením vlády č. 610 ze dne 16. 9. 1998, dostupný zde: <http://www.vlada.cz/assets/jednani-vlady/jednaci-rad-vlady/Jednaci-rad-vlady.pdf>

⁸⁴ Hlavním předmětem podnikání ČD, a.s. je podle § 8 odst. 1 ZOD provozování železniční dopravy, tedy výkon činností, kterými dle § 2 písm. c) ZOD železniční doprava podle zvláštního právního předpisu (kterým je patrně zákon č. 266/1994 Sb., o drahách) zabezpečuje poskytování přepravních služeb třetím osobám.

⁸⁵ <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/informace/-19128/>

⁸⁶ Dědič, J. a kol.: Obchodní zákoník, Komentář: Svazek 1. Praha: Polygon, 2002, str. 491.

⁸⁷ „Osoby, které jsou podrobeny jednotnému řízení, tvoří koncern – tedy je-li dána jednotná koncernová politika, v jejímž zájmu je ovlivňována činnost řízené osoby (a dalších členů koncernu), a to vše za účelem lepšího fungování celého koncernu...“ Důvodová zpráva k ZOK, k § 76 až 97, dostupná zde: http://www.anag.cz/Files/file/duvodova_obchkor.pdf, str. 27.

⁸⁸ Ačkoli stanovy společnosti ČD - Telematika, a.s. nezmocňují valnou hromadu výslovně k vydávání zásad a pokynů, kterými se musí řídit představenstvo společnosti, neznamená to, že by společnost ČD, a.s. nemohla vydávat koncernové pokyny.

2.4 Doporučení pro Ministerstvo dopravy ohledně vlastnické politiky

Na základě výše uvedených zjištění doporučujeme Ministerstvu dopravy především vytvořit „**vlastnickou politiku**“, tedy **konceptní dokument, který by zprostředkoval zadání konkrétních úkolů plynoucích z veřejných politik** (především Dopravní politiky) do podoby konkrétních střednědobých a dlouhodobých měřitelných cílů. **Cíle mají být adresovány jednotlivým státem vlastněným podnikům**, vůči nimž MD vykonává roli zakladatele, resp. akcionáře za stát. Statutárním orgánům tak koncepce uloží povinnost tyto cíle naplňovat a promítat do obchodního vedení a souvisejících strategických dokumentů (tj. jejich podnikatelských plánů a obchodní strategie, které by musely být s cíli v souladu) a MD bude moci na základě stanovených cílů vyhodnocovat míru plnění resortní politiky. Tato vlastnická politika by měla svým obsahem odpovídat **doporučením OECD** a také **dobré praxi ve Velké Británii**.

*(Poznámka: Inspirací z jiného resortu může být například **Koncepce strategického rozvoje podniku Lesy České republiky, s.p.**, pro období let 2015 – 2019.⁸⁹ Tento dokument vychází z Koncepce Ministerstva zemědělství k hospodářské politice státního podniku Lesy České republiky od roku 2012,⁹⁰ (tzv. „Dřevěné knihy“⁹¹) kterou tak Lesy ČR, s.p. implementují.⁹²)*

V případě ŘLP, s.p. se jako řešení jeví **upravit jeho statut** tak, aby jeho součástí bylo vymezení základních zásad hospodaření podniku, včetně stanovení základních otázek koncepce rozvoje podniku a jejich návaznost na Dopravní politiku a Koncepci letecké dopravy pro období 2015 – 2020. Ředitel ŘLP, s.p. by se těmito zásadami musel řídit při obchodním vedení státního podniku. Změna statutu ŘLP, s.p. je plně v kompetenci MD coby zakladatele státního podniku ve smyslu § 15 písm. f) ZSP.

V případě společnosti ČD, a.s. a jejich dceřiných společností je třeba několika postupných kroků:

MD by nejdříve mělo požádat vládu o uložení **úkolů Řídicímu výboru ČD**, spočívajícím ve **změnách stanov společnosti ČD, a.s.** tak, aby byla její valná hromada (její působnost vykonává Řídicí výbor ČD) oprávněna zavést vlastnickou politiku (například stanovovat zásady činnosti představenstva či stanovovat dlouhodobou koncepci podnikatelské činnosti společnosti).

Následně by MD mělo požádat vládu o uložení **úkolů Řídicímu výboru ČD**, spočívajícím ve **vypracování vlastnické politiky ČD, a.s.** ve spolupráci s MD a s dalšími resorty zastoupenými v Řídicím výboru ČD. (Podotýkáme, že vláda může takovýto úkol uložit Řídicímu výboru ČD i na základě návrhu jiného resortu, např. Ministerstva financí, jehož úkolem je dle Akčního plánu boje s korupcí na rok 2015 vytvoření strategie vlastnické politiky do konce roku 2015.⁹³)

Vláda by dále měla prostřednictvím Řídicího výboru ČD uložit **představenstvu ČD, a.s.** povinnost **zohlednit (a rozpracovat) tuto vlastnickou politiku** v obchodním vedení společnosti ČD, a.s. a v jednotné politice koncernu ČD. Byla by tak zajištěna implementace vlastnické politiky nejen společností ČD, a.s., ale též jejími dceřinými společnostmi.

K zajištění implementace bude dále nutné adekvátně **upravit stanovy jednotlivých dceřiných společností** tak, aby jejich představenstva byla povinna postupovat v souladu se zásadami a pokyny valné hromady (její působnost vykonává představenstvo ČD, a.s.), přičemž tyto zásady a pokyny by musely být v souladu s jednotnou politikou koncernu ČD.

⁸⁹ http://www.lesycr.cz/o-nas/dokumenty-ke-stazeni/Documents/Koncepce_LCR_2015-2019.pdf

⁹⁰ <http://eagri.cz/public/web/mze/lesy/lesnictvi/koncepce-a-strategie/koncepce-mze-k-hospodarske-politice.html>

⁹¹ <http://www.lesycr.cz/media/informacni-zpravodaj-lcr/Documents/lcr-22-02-2011.pdf>

⁹² Koncepce strategického rozvoje podniku Lesy České republiky, s.p., pro období let 2015 – 2019 je v souladu s dalšími strategickými dokumenty, týkajícími se činnosti Lesů ČR, s.p.: s Programem trvale udržitelného hospodaření v lesích, s Koncepcí zachování a reprodukce genových zdrojů lesních dřevin, s Programem 2020 (jehož praktickou implementaci Koncepce zajišťuje) a s Národním lesnickým programem.

⁹³ <http://www.korupce.cz/assets/protikorupcni-strategie-vlady/na-leta-2015-2017/Akcni-plan-boje-s-korupci-na-rok-2015.pdf>, str. 15.

3. Obsazování pozic v orgánech státem vlastněných podniků spadajících pod Ministerstvo dopravy

3.1 Členové orgánů společnosti ČD, a.s. nejsou posuzováni Vládním výborem pro personální nominace

Obsazování **pozic v dozorčí radě** ŘLP, s.p. je prováděno Ministerstvem dopravy v součinnosti s Vládním výborem pro personální nominace (dále též „VVPN“).

V praxi **společnosti ČD, a.s.** (a jejích dceřiných společností) však **přetrvávají dlouhodobě kritizované aspekty** personální politiky státu ve státem vlastněných podnicích:

- personální nestabilita dozorčích rad v souvislosti se změnami složení vlády a jednotlivých resortů,
- politizování dozorčích rad státem vlastněných podniků,
- opomíjení kritéria osobní integrity při výběru kandidátů či
- absence nezávislého posouzení kandidáta.

V roce 2013 provedl úřednický **kabinet premiéra Jiřího Rusnoka** velmi **výrazné personální zásahy ve vedení ČD, a.s.**, když došlo k odvolání všech členů **představenstva** (včetně odvolání člena představenstva zvoleného do funkce pouze dva týdny před tím) a 5 z celkem 9 členů **dozorčí rady**, resp. z 6 členů, jejichž odvolání a jmenování spadá do gesce Řídicího výboru ČD. Výrazně se změnilo též složení sedmičlenného **Řídicího výboru ČD**, do něhož byly vládou jmenovány 4 nové osoby (3 členové odvoláni, 1 rezignoval již v dubnu 2013).

Stejně razantní **zásahy provedla také vláda premiéra Bohuslava Sobotky**, jmenovaná **29. 1. 2014**. Již tři týdny po jmenování vlády (21. 2. 2014) došlo k obměně 2 z celkových 3 členů **představenstva** společnosti ČD, a.s. V říjnu téhož roku byl počet členů představenstva rozšířen na 5 a během října a listopadu 2014 byli jmenováni další 4 členové (a 1 odvolán).

K 20. březnu 2014 došlo k výměně 5 z 6 členů **dozorčí rady ČD, a.s.**, které volí Řídicí výbor (4 odvolání, 1 rezignoval). Žádný z těchto nově zvolených členů dozorčí rady přitom **nebyl posouzen VVPN**, který byl ustaven usnesením vlády č. 177 ze dne 17. 3. 2014.⁹⁴ Stejně bylo postupováno při opakované volbě Milana Ferance (19.6.2014) a volbě Jana Harta (2.10.2014).

Teprve v **prosinci 2015** byly **nominace na členy dozorčí rady ČD, a.s. poprvé předloženy VVPN**. V předchozím období tak ministerstva, která měla zajistit plnění úkolů vyplývajících z usnesení vlády, tedy v koordinaci s Řídicím výborem ČD nechat jím navržené osoby do dozorčí rady posoudit VVPN, **chybovala**.⁹⁵

Těsně po nástupu Sobotkovy vlády byl rovněž kompletně obměněn sedmičlenný **Řídicí výbor ČD** (27.2.2014), přičemž do konce roku 2015 došlo k další výměně většiny výboru (5 osob).

Osoby, jmenované na pozice v představenstvu ČD, a.s. a v Řídicím výboru ČD dosud nikdy nebyly posuzovány VVPN. Přitom mají tyto dva orgány rozhodující vliv na správu a řízení celé skupiny ČD. Jedná se o mezeru v právní úpravě, která posuzování těchto osob nevyžaduje.

*(Poznámka: Podrobnější informace nabízí tabulka „**Nominační praxe a potenciální politický vliv v orgánech strategických společností České dráhy, a.s. a ČD Cargo, a.s.** v období současné vládní koalice (únor 2014 – prosinec 2015)“, která je Přílohou č. 3 této analýzy.)*

Stejně je tomu tak **v případě dceřiných společností společnosti ČD, a.s.** Nominace do jejich řídicích i kontrolních orgánů posuzuje Řídicí výbor ČD, nikoli VVPN.

*(Poznámka: Přehled **Změn personálního obsazení dozorčích rad vybraných dceřiných společností podniku České dráhy, a.s. v období únor 2014 – prosinec 2015** nabízí tabulka v Příloze 2 této analýzy.)*

Z výše uvedeného vyplývá, že obsazování orgánů ČD, a.s. i jejích dceřiných společností je netransparentní a neodpovídá dobré praxi doporučené OECD ohledně nominačního procesu (způsobu, jakým jsou vyhledány a jmenovány osoby do orgánů SVP).

⁹⁴ <https://apps.odok.cz/attachment/-/down/VPRA9HJAPJJ>

⁹⁵ Podle čl. 2 odst. 1 statutu Výboru je každý člen vlády povinen neprodleně předložit návrh personální nominace podle čl. 1 (osoby, která má zastupovat stát v dozorčí radě obchodní společnosti s majetkovou účastí státu) k posouzení Vládnímu výboru pro personální nominace.

3.2 Doporučení OECD a dobrá praxe ve Velké Británii

Podle stávajících OECD Guidelines má stát ustanovit formální, jasně strukturovaný a transparentní (tedy kontrolu veřejnosti umožňující) systém nominace osob do orgánů státem vlastněných podniků, který zajistí, že členové těchto orgánů budou vybíráni na základě různých dovedností, kompetencí a požadovaných zkušeností (tj. nominační proces).

OECD dále konstatuje, že **užitečné** může být **zřízení nominačních výborů**, byť by měly jen poradní roli, **otevřená výběrová řízení** nebo spolupráce s personální agenturou (za účelem širšího výběru vhodných osob) a dále vytváření profilů členů orgánů státem vlastněných podniků (v konzultaci se stávajícími členy těchto orgánů). Nominační výbory přitom mohou být zřízeny coby poradní orgán vlády, ministerstva nebo coby zvláštní orgány jednotlivých státem vlastněných podniků.

Nominačním procesem se podrobněji zabývá dokument Boards of Directors of State-Owned Enterprises – An Overview of National Practices,⁹⁶ který mimo jiné doporučuje obsazovat orgány státem vlastněných podniků **nezávislými (apolitickými) odborníky**,⁹⁷ včetně pozice předsedy správní či dozorčí rady,⁹⁸ předcházet střetu zájmů,⁹⁹ zavést limit na počet souběžně vykonávaných funkcí¹⁰⁰ a klade důraz na integritu či osobní čest uchazeče o funkci.¹⁰¹

BRITSKÝ PŘÍKLAD: ORGÁNY SPOLEČNOSTI LONDON & CONTINENTAL RAILWAYS, LTD. (LCR)

V případě Velké Británie se na nominačním procesu do správní rady **společnosti LCR**, jejímž výlučným společníkem je britské MD (Department for Transport), podílí kromě ministra dopravy také **tříčlenný nominační výbor**, zvláštní orgán LCR,¹⁰² zřízený rozhodnutím správní rady LCR na základě předchozí dohody s Ministerstvem dopravy z července 2008, a dále Komisař pro veřejná jmenování, který se podílí na dohledu nad nominací předsedy správní rady LCR, jmenovaného na základě doporučení nominačního panelu.

Nominační výbor je odpovědný za všechny aspekty jmenování (výkonných a ne-výkonných) ředitelů LCR. Ještě před samotným vyhledáváním vhodných osob musí nominační výbor na základě vyhodnocení stávajícího personálního složení správní rady (tj. dovedností, znalostí a zkušeností, které mají jednotliví členové)¹⁰³ vytvořit **profil pozice**,¹⁰⁴ která má být obsazena (tzv. candidate's brief).¹⁰⁵ Teprve poté může nominační výbor identifikovat, nominovat a doporučovat správní radě ke schválení vhodné uchazeče na uvolněnou pozici ve správní radě LCR. Nominační výbor přitom může využít buď inzerci (open advertising),¹⁰⁶ nebo využít služby externí personální agentury.¹⁰⁷ Při hodnocení jednotlivých kandidátů musí nominační výbor kromě vyhodnocení splnění zákonem stanovených požadavků (a případně dalších požadavků zakotvených v právních předpisech) vyhodnotit ostatní závazky kandidáta a zajistit, že kandidát bude mít po svém jmenování dostatek času na řádný výkon funkce.¹⁰⁸ Nominační výbor je povinen **každoročně hodnotit**, zda měli členové správní rady dostatek času na řádný výkon své funkce.¹⁰⁹ Dále musí nominační výbor vyhodnotit výkony ne-výkonného člena správní rady, který má být znovu jmenován do funkce, zejména po uplynutí dvou funkčních období.¹¹⁰

Předseda správní rady je jmenován ministrem dopravy na základě **doporučení nominačního panelu** coby ad hoc vytvářeného orgánu ministerstva. Předsedou nominačního panelu je nezávislý hodnotitel (assessor) jmenovaný Komisařem pro veřejná jmenování.¹¹¹ Nominační panel se dohodne na hodnotících kritériích a na profilu pozice, která má být obsazena (tzv. candidate's brief) a tato jsou následně schválena ministrem. Nominační panel následně sestaví tzv. shortlist vhodných kandidátů, o nichž poskytne ministru veškeré relevantní informace a ministr následně vybere konkrétní osobu (anebo nevybere nikoho, pak se musí celý nominační proces zopakovat). Předsedou správní rady může být pouze nezávislý ne-výkonný ředitel.

Poslední poznámka se týká **členství aktivních politiků v orgánech LCR**. Britská právní úprava nevyžaduje (na rozdíl např. od finské úpravy) po členech správní rady LCR úplný zákaz politických aktivit, avšak člen orgánu LCR nesmí zastávat vrcholnou anebo placenou funkci v politické straně, musí se vyhýbat „kontroverzním politickým aktivitám“ a musí informovat předsedu a ministerstvo předtím, než se zapojí do jakékoli politicky významné aktivity.¹¹² Členství politicky aktivních osob v orgánech britských státem vlastněných podniků je zcela výjimečné.¹¹³

⁹⁶ http://www.oecd-ilibrary.org/governance/board-of-directors-of-state-owned-enterprises_9789264200425-en

⁹⁷ OECD Guidelines, Guideline VI. C a OECD Boards of Directors of State-Owned Enterprises, str. 53.

⁹⁸ OECD Boards of Directors of State-Owned Enterprises, str. 52–53.

⁹⁹ OECD Boards of Directors of State-Owned Enterprises, str. 51–52.

¹⁰⁰ OECD Boards of Directors of State-Owned Enterprises, str. 57.

¹⁰¹ OECD Boards of Directors of State-Owned Enterprises, str. 49. Kodex správy a řízení společností založený na Principech OECD (2004), str. 42.

¹⁰² Na rozdíl od českého VVPN, který je poradním orgánem vlády, je nominační výbor LCR zvláštním orgánem LCR.

¹⁰³ Nominační výbor LCR má povinnost pravidelně vyhodnocovat strukturu, velikost a složení správní rady LCR, včetně dovedností, znalostí a zkušeností jednotlivých členů s ohledem na stávající požadavky a na budoucí vývoj LCR a případně doporučovat správní radě určité změny. Přitom bere ohled na plány nástupnictví (succession planning). „Terms of Reference for the Nomination Committee“, body č. 9.1.1 a 9.1.6.

¹⁰⁴ „Terms of Reference for the Nomination Committee“, bod č. 9.1.3.

3.3 Právní úprava a praxe obsazování orgánů státem vlastněných podniků spadajících pod Ministerstvo dopravy

Nominační proces osob do orgánů státem vlastněných podniků je v obecné rovině upraven **usnesením vlády č. 177 ze dne 17. 3. 2014**, kterým byl zřízen **Vládní výbor pro personální nominace (VVPN)**. Jde o poradní orgán vlády,¹¹⁴ který se od 17. 4. 2014 (kdy proběhlo první zasedání VVPN) podílí na **obsazování dozorčích rad** (nikoli ředitelů, statutárních orgánů či jiných orgánů) státních podniků, národních podniků nebo obchodních společností s majetkovou účastí státu.¹¹⁵ Navazující **právní úprava obsazování pozic v orgánech státem vlastněných podniků je odlišná podle toho, zda se jedná o státní podnik nebo o akciovou společnost**, přičemž v případě akciových společností se dále rozlišují **České dráhy, a.s. a jejich dceřiné společnosti**.

Odpovědnost za provedení nominačního procesu v souladu s uvedeným usnesením nese v případě analyzovaných státem vlastněných podniků **MD** (usnesení vlády je závazné pro jednotlivé členy vlády).¹¹⁶ MD je dále odpovědné za (právně neupravený) **nominační proces členů představenstev** akciových společností s majetkovou účastí státu, ředitelů státních podniků a případně členů dalších orgánů státem vlastněných podniků, včetně zaměstnanců ministerstva vykonávajících práva akcionáře za stát na valné hromadě. Podotýkáme, že **MD nemá interní předpis pro obsazování řídicích orgánů státních podniků či ČD, a.s.** a problematika personálního obsazení statutárních orgánů státem vlastněných podniků spadajících pod MD se rozhoduje na poradě ministra dopravy, na které jsou navrženy jejich personální změny.

VVPN je pouze poradním orgánem vlády, záleží vždy na konkrétním ministrovi, zda bude stanovisko VVPN respektovat nebo ne. I v případě nesouhlasu s negativním stanoviskem VVPN může ministr danou osobu jmenovat v souladu s čl. 7 Jednacího řádu VVPN.¹¹⁷

Na výše uvedené problémy upozorňuje rovněž **NKÚ v kontrolním závěru č. 15/05**, který se vztahuje ke státem vlastněným podnikům spadajícím pod resorty Ministerstva financí, Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva zemědělství.¹¹⁸

Protože **nominační proces do analyzovaných SVP** spadajících pod MD **se liší**, bude v části **3.3.1** popsáno obsazování orgánů ŘLP, s.p., v části **3.3.2** obsazování orgánů společnosti ČD, a.s. a v části **3.3.3** obsazování orgánů dceřiných společností skupiny ČD. Problémy, týkající se stávajícího řešení nominačního procesu u analyzovaných státem vlastněných podniků jsou pak pro větší přehlednost popsány samostatně v části **3.3.4**.

¹⁰⁵ Candidate's brief obsahuje vymezení konkrétní pozice ve správní radě, která má být obsazena prostřednictvím nominačního procesu, popis náplně činnosti, místo výkonu funkce, výše odměny za výkon funkce, požadavky na kandidáta, rámcový popis průběhu nominačního procesu, požadavky na dokumenty předkládané kandidátem, kontaktní informace.

¹⁰⁶ Např. zde: <http://publicappointments.cabinetoffice.gov.uk/>

¹⁰⁷ Nominační výbor je ve výroční zprávě LCR povinen odůvodnit, proč v případě nominace konkrétní osoby nevyužil ani inzerci, ani personální agenturu. Viz „Terms of Reference for the Nomination Committee“, bod č. 9.1.4.

¹⁰⁸ Pokud je kandidát výkonným ředitelem v jiné obchodní společnosti, zaměstnaný na plný úvazek, musí nominační výbor zajistit, že jeho jmenování do funkce člena správní rady LCR je jeho jediným ne-výkonným jmenováním (tedy taková osoba může být pouze ne-výkonným ředitelem LCR) a současně, že takový ředitel není předsedou (chairman) FTSE 100 company (tedy předsedou správní rady jedné z první stovky nejvýznamnějších obchodních společností v Británii). Viz „Terms of Reference for the Nomination Committee“, bod č. 9.1.5.

¹⁰⁹ Viz „Terms of Reference for the Nomination Committee“, bod č. 9.1.8.

¹¹⁰ Viz „Terms of Reference for the Nomination Committee“, bod č. 9.1.10.

¹¹¹ Jedná se tedy o výjimku z výše popsaného nominačního procesu, nominační panel není totožný s nominačním výborem LCR.

¹¹² Viz <http://www.bl.uk/aboutus/governance/blboard/BoardCodeofPractice2011.pdf>, str. 7.

¹¹³ Viz http://frankbold.org/sites/default/files/publikace/analiza_sprava_statnich_frem.pdf, str. 31.

¹¹⁴ Struktura VVPN je upravena v čl. 3 Statutu. VVPN se skládá ze tří členů, které jmenuje a odvolává vláda na návrh určených členů vlády: 1 člena (který je současně předsedou VVPN) navrhuje předseda vlády (Bohuslav Sobotka), 1 člena místopředseda vlády a ministr financí (Andrej Babiš) a 1 člena místopředseda vlády pro vědu, výzkum a inovace (Pavel Bělobrádek). Členství je nezastupitelné. <http://www.vlada.cz/cz/vlada>, http://www.vlada.cz/assets/media-centrum/aktualne/1359_2014_usnpril_1_STATUT_FINAL_po-vlade_pro-web.pdf.

¹¹⁵ Podle čl. 5 Statutu VVPN může VVPN zřídit pracovní skupiny složené z odborníků pro oblasti manažerského řízení, ekonomie, práva nebo personalistiky a převést na tyto skupiny výkon svých činností. Ke dni dokončení této analýzy však VVPN žádnou pracovní komisi nezřídil.

¹¹⁶ <https://help.odok.cz/vykladovy-slovník/-/wiki/V%C3%BDkladov%C3%BD%20slovn%C3%ADk/Usnesen%C3%AD%20v%C3%A1dy>

¹¹⁷ Jednací řád VVPN, článek 7: „Nesouhlasí-li předkladatel se stanoviskem Vládního výboru, že s předloženým návrhem personální nominace nedoporučuje vyslovit souhlas, může navrženou osobu jmenovat zástupcem státu v dozorčí radě orgánu podle čl. 1 Statutu Vládního výboru a informovat o tom písemně Vládní výbor.“

¹¹⁸ NKÚ v uvedeném kontrolním závěru upozorňuje na řadu nedostatků v nominačním procesu zástupců státu do orgánů státem vlastněných podniků, např. že ačkoli návrh zástupce státu podléhal schválení ministrem, pro výběr navržených osob nebyla stanovena podrobnější kritéria, jejichž splnění by ministerstva hodnotila, nebo ignorování povinnosti předložit návrh na dosazení zástupce státu do dozorčí rady Vládnímu výboru pro personální nominace.

3.3.1 Nominační proces do orgánů ŘLP, s.p. a dalších státních podniků spadajících pod MD

Podle § 12 odst. 2 ZSP **ředitele státního podniku** jmenuje a odvolává buď ministr dopravy, stojící v čele Ministerstva dopravy coby zakladatele státního podniku, nebo vláda v případech, kdy si toto právo vyhradí (ovšem i v takovém případě lze předpokládat, že tak vláda učiní na návrh ministra dopravy).¹¹⁹

V případě ŘLP jmenuje a odvolává **ředitele ministr dopravy**, jak plyne z čl. 5.1 statutu ŘLP. Ministr dopravy přitom nemůže pověřit jmenováním či odvoláním ředitele státního podniku jiného vedoucího zaměstnance ministerstva či jinou osobu. Nominační proces, předcházející samotnému jmenování určité osoby ředitelem státního podniku, ZSP vůbec neupravuje (ani co se týká kvalifikačních kritérií) a osoby navržené na pozici ředitele ŘLP nejsou posuzovány ani VVPN.¹²⁰

Nominační proces členů dozorčí rady ŘLP je upraven podrobněji. Podle ZSP – § 15 písm. b) v kombinaci s § 13 odst. 2, dvě třetiny členů (minimálně tříčlenné) dozorčí rady¹²¹ jmenuje (a odvolává) ministr dopravy. Musí se přitom řídit § 13 odst. 3 ZSP, podle něhož se členy dozorčí rady mohou stát pouze osoby (plně) způsobilé k právním úkonům¹²² z řad nezávislých odborníků, ekonomů, vědecko-technických pracovníků, pracovníků bankovního sektoru a zástupců zaměstnanců podniku. Členem dozorčí rady však podle § 13 odst. 4 ZSP nemůže být ředitel státního podniku, ani jeho zástupce. **Podle čl. 5.3 statutu** má ŘLP **šestičlennou dozorčí radu**, přičemž 4 členy jmenuje a odvolává MD. Z těchto členů se jedná o 3 zaměstnance Ministerstva dopravy a 1 člena, kterého navrhuje Ministerstvo obrany.¹²³ Zbylí 2 členové jsou voleni a odvoláváni z řad zaměstnanců podle volebního řádu vydaného ŘLP. Samotnému jmenování však musí předcházet **posouzení osoby Vládním výborem pro personální nominace**.¹²⁴

Podle našeho názoru **ministr dopravy nemůže jmenovat do dozorčí rady státního podniku osobu, která nebyla posouzena VVPN**, jak plyne z čl. 2 odst. 1 Statutu VVPN. Ministr dopravy je povinen předložit návrh personální nominace osoby mající zastupovat stát v dozorčí radě státního podniku k posouzení VVPN spolu s důvody její nominace a spolu s doklady uvedenými v taxativním výčtu čl. 2 odst. 1 písm. a) až f) Statutu VVPN. Samotný VVPN si pak může dle čl. 2 odst. 3 Statutu VVPN vyžádat od ministra dopravy další podklady a informace k jeho personální nominaci.¹²⁵

3.3.2 Nominační proces do orgánů společnosti České dráhy, a.s.

Struktura orgánů společnosti ČD, a.s. odpovídá struktuře základních orgánů akciové společnosti s dualistickou strukturou s jedinou výjimkou, kterou je existence **Řídicího výboru ČD, a.s.** (dále také „Řídicí výbor“). Řídicí výbor tak de facto namísto Ministerstva dopravy nahrazuje a vykonává **působnost valné hromady coby nejvyššího orgánu společnosti**. Řídicí výbor však na rozdíl od ministerstev **nemá** usnesením vlády č. 177 uloženou **povinnost předkládat návrhy personálních nominací osob k posouzení VVPN**, tedy ani návrhů na členy dozorčí rady ČD, které má výbor ve své kompetenci (viz dále). Pokud nominační proces do dozorčí rady ČD, a.s. není koordinován s příslušným ministerstvem – MD, takové osoby nejsou VVPN posouzeny.¹²⁶

¹¹⁹ Plíva, S. Majetkové postavení státního podniku – Dozorčí rada státního podniku. Právo a podnikání. Praha: Orac, 1997, 11, str. 9.

¹²⁰ Přitom předchozí právní úprava obsazování pozice ředitele státního podniku předpokládala její obsazení na základě výběrového řízení a po vyjádření dozorčí rady státního podniku, viz § 19 odst. 1 zákona č. 111/1990 Sb., o státním podniku.

¹²¹ Viz § 13 odst. 2 ZSP. Maximální počet členů zákon nestanoví, musí však být dělitelný třemi beze zbytku.

¹²² Pojem „způsobilost k právním úkonům“, definovaný v § 8 až 10 již neplatného zákona č. 40/1964 Sb., byl v novém zákoně č. 89/2012 Sb., občanském zákoníku, nahrazen pojmem „svéprávnost“, definovaným v § 15 odst. 2 jako „způsobilost nabývat pro sebe vlastním právním jednáním práva a zavazovat se k povinnostem (právně jednat)“. Její omezení je možné podle § 55 až 65 občanského zákoníku.

¹²³ Důvodem je podle ministerstva dopravy zajištění koordinace s Armádou České republiky.

¹²⁴ Podotýkáme, že ministr dopravy na rozdíl od některých jiných členů vlády nenavrhuje „svého“ člena VVPN, viz čl. 3 Statutu VVPN.

¹²⁵ Z vyžadovaných dokumentů lze usuzovat na základní kvalifikační požadavky na členy dozorčí rady státního podniku, kterými jsou: **praxe a zkušenosti** (prokazované profesním životopisem), **nejvyšší dosažené vzdělání** (prokazované ověřenou kopií dokladu o nejvyšším dosaženém vzdělání), **bezdlužnost** (prokazovaná ověřenou kopií dokladu o bezdlužnosti ne starší než 3 měsíce), **bezúhonnost** (prokazovaná výpisem z Rejstříku trestů ne starším než 3 měsíce a čestným prohlášením, že proti navržené osobě nebylo zahájeno trestní stíhání), **absenze střetu zájmů** (prokazovaná čestným prohlášením), **splnění všech zákonem daných požadavků na výkon funkce** (v případě členů dozorčí rady státního podniku je to **požadavek na nezávislost a odbornost podle § 13 odst. 3 ZSP**) a **případně další kvalifikační požadavky**, plynoucí jednak z čl. 2 odst. 3 Statutu VVPN (*dosažená kvalifikace, délka odborné praxe, publikační činnost, znalost cizích jazyků*), jednak z hodnotících kritérií používaných VVPN podle čl. 2 odst. 4 Statutu VVPN, uveřejněných zde: <http://www.vlada.cz/cz/ppov/vladni-vybor-pro-personalni-nominace-117326/>. Na rozdíl od členství v orgánech akciové společnosti není u členů dozorčí rady státního podniku vyžadována bezúhonnost ve smyslu § 6 zákona č. 455/1991 Sb., živnostenského zákona, ani není vyžadováno splnění všeobecných podmínek provozování živnosti.

¹²⁶ Článek 2 odst. 1 Statutu VVPN hovoří pouze o tom, že každý člen vlády je povinen neprodleně předložit návrh personální nominace osob, majících zastupovat stát v dozorčích radách státních podniků, včetně ČD, a.s. Je tedy irelevantní, zda osobu navrhuje ministerstvo přímo, nebo zda tak činí Řídicí výbor (nedostí na tom, že ministerstvo může skrze své zaměstnance Řídicího výboru anebo skrze usnesení vlády, kterým to bude uloženo členům Řídicího výboru, navrhnout konkrétního uchazeče coby zástupce státu do dozorčí rady ČD, a.s.). Ministerstvo musí postupovat v koordinaci s Řídicím výborem a zajistit posouzení jím navržené osoby VVPN.

Podle § 12 odst. 1 **ZOD** tvoří **Řídící výbor ČD celkem 7 lidí** – tři vládou písemně pověřeni zaměstnanci Ministerstva dopravy a po jednom vládou písemně pověřeném zaměstnanci Ministerstva financí, Ministerstva obrany, Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva pro místní rozvoj.¹²⁷ Předsedu i místopředsedu Řídícího výboru jmenuje a odvolává vláda z okruhu těchto zaměstnanců. **Nominační proces těchto zaměstnanců není právně upraven a nespadá do kompetence VVPN.** Z odpovědí jednotlivých resortů na žádosti o informace plyne, že konkrétní zaměstnance navrhuje vládě pověřit (či odvolat) každý ministr, přičemž vláda obvykle tento návrh schválí. Nejsou stanovena žádná kvalifikační kritéria, která by zaměstnanci Ministerstva dopravy (či jiného ministerstva) museli splnit pro to, aby mohli být členy řídícího výboru nebo předsedou či místopředsedou řídícího výboru, vyjma skutečnosti, že na tyto zaměstnance obvykle¹²⁸ bude dopadat zákon č. 234/2014 Sb., služební zákon.¹²⁹ Podotýkáme, že Řídící výbor vykonává působnost valné hromady, tedy nejvyššího orgánu společnosti.

Podle čl. 40 odst. 1 **Stanov** má společnost ČD, a.s. dále **devítičlennou dozorčí radu.** V souladu s § 448 odst. 2 ZOK v kombinaci s § 421 odst. 2 písm. f) ZOK a s čl. 38 odst. 1 Stanov **jednu třetinu členů dozorčí rady volí zaměstnanci** společnosti podle volebního řádu schváleného představenstvem společnosti po projednání s odborovými orgány a zbylé **dvě třetiny** členů dozorčí rady volí a odvolává valná hromada, tedy **Řídící výbor.** Předsedu dozorčí rady si volí členové dozorčí rady sami ze svého středu podle § 448 odst. 3 ZOK. Jak bylo výše uvedeno, pokud nominační proces do dozorčí rady ČD, a.s. není koordinován s příslušným ministerstvem, nejsou nominace posouzeny VVPN. Co se týká **kvalifikačních požadavků** na členy dozorčí rady ČD, a.s., jsou identické s požadavky na členy představenstva, pokud nezohledňujeme případy, kdy by byla dána kompetence VVPN.

Společnost ČD, a.s. má pětičlenné **představenstvo.** Členy představenstva ČD, a.s. podle § 13 odst. 1 **ZOD volí a odvolává dozorčí rada,** je tak aplikován tzv. německý model, který připouští i právní úprava § 438 odst. 1 ZOK,¹³⁰ oproti běžné akciové společnosti však dozorčí rada ČD, a.s. volí a odvolává rovněž předsedu představenstva (srov. § 439 odst. 2 ZOK). Ustanovení § 13 odst. 2 ZOD již není aktuální. Samotný nominační proces není právně upraven a nespadá do kompetence VVPN. Kvalifikační kritéria, která musí členové představenstva ČD, a.s. splnit, nepřesahují zákonný rámec stanovený § 46 ZOK.

3.3.3 Nominační proces do orgánů dceřiných společností tvořících Skupinu ČD

Společnosti **ČD Cargo, a.s., ČD – Telematika, a.s., ČD – Informační systémy, a.s. a DPOV, a.s.** mají dualistickou strukturu s tím, že řadu úkonů může **představenstvo** těchto společností činit pouze po předchozím souhlasu, stanovisku nebo informování **dozorčí rady.** Německý model řízení společnosti však není aplikován důsledně, neboť dozorčí rady těchto společností **nemají** pravomoc volit a odvolávat představenstva, což posiluje roli akcionářů při správě a řízení těchto dceřiných společností. Tímto akcionářem je obvykle pouze **společnost ČD, a.s., jejíž představenstvo** vykonává působnost valné hromady vůči „svým“ dceřiným společnostem, případně jmenuje svého zástupce na valnou hromadu těchto dceřiných společností.

Nominační proces do orgánů analyzovaných **dceřiných společností** není v jejich stanovách upraven, leda by byla jeho úprava součástí zásad a pokynů, ukládaných jejím představenstvům a dozorčím radám valnou hromadou, tedy obvykle společností ČD, a.s. Kvalifikační předpoklady nepřesahují základní právní rámec, daný ZOK. Návrhy osob do orgánů dceřiných společností tvořících Skupinu ČD jsou představenstvem ČD, a.s. **předkládány Řídícímu výboru ČD,**¹³¹ včetně profilů navržených kandidátů, a nejsou (ani nemusí být) posuzovány Vládním výborem pro personální nominace.

Obsazování (všech) orgánů **společností, v nichž mají dceřiné společnosti majetkovou účast,** je pak plně v kompetenci představenstev těchto dceřiných společností.

¹²⁷ Aktuální složení Řídícího výboru je zde: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/organizacni-struktura/ridici-vybor/-834/>

¹²⁸ Ne na všechny státní zaměstnance dopadá služební zákon, jak plyne z okruhu výjimek, uvedených v jeho § 2 odst. 1. Zákon tak (kromě jiného) nedopadá na členy vlády, poradce a zaměstnance vykonávající další činnosti pro člena vlády (včetně zaměstnanců zařazených v kabinetu člena vlády), náměstka člena vlády a zaměstnance vykonávající činnost pro náměstka člena vlády.

¹²⁹ Podle § 2 odst. 1 písm. c) služebního zákona v kombinaci s § 173 a § 189 téhož zákona je zřejmé, že služební zákon nedopadá na tzv. „politické náměstky“ a další osoby, které však přesto mohou být členy Řídícího výboru, aniž by splňovali požadavky stanovené tímto zákonem.

¹³⁰ Členy představenstva volí a odvolává valná hromada, ledaže stanovy určí, že tato působnost náleží dozorčí radě.

¹³¹ Zpráva ze zasedání Řídícího výboru akciové společnosti České dráhy ze dne 10. 12. 2014, bod č. 13: „Řídící výbor v bodě „Různé“... požádal představenstvo společnosti České dráhy, a.s. o předložení návrhu na složení orgánů ve Skupině ČD na příští zasedání řídícího výboru ČD, a.s.“

3.3.4 Nedostatky stávající právní úpravy a praxe nominačního procesu

Z dosavadního popisu obsazování funkcí v orgánech analyzovaných „státem vlastněných podniků“, vůči nimž MD vykonává funkci zakladatele, resp. akcionáře za stát, vyplývá, že stávající úprava nominačního procesu vykazuje ve srovnání s doporučeními OECD celou řadu nedostatků:

1) Nedokonalý nominační proces prostřednictvím VVPN

V resortu dopravy odpovídá nominační proces dobré praxi OECD pouze v případě obsazování funkcí v dozorčích radách státních podniků (např. ŘLP, s.p.), kdy ministerstvem navržené osoby posuzuje VVPN. V případě obchodních společností s majetkovou účastí státu se dobré praxi přiblížily pouze nominace do dozorčí rady ČD, a.s. v roce 2015. Ani v těchto případech však nominační proces není ideální, protože není transparentní.

VVPN sice zveřejňuje **zápisy z pohovorů** s jednotlivými uchazeči, ze zápisů však nelze vyčíst informace o tom, jak konkrétně uchazeč splnil jednotlivá hodnotící kritéria, nebo jakou má vizi svého působení v dozorčí radě. Ze zápisů rovněž není zřejmé, jak a zda vůbec VVPN prověřoval předchozí působení uchazeče v obchodních společnostech či veřejných funkcích, tedy skutečnosti, které mohou mít vliv jak na členství v dozorčí radě (§ 46 ZOK), tak na riziko střetu zájmů.¹³²

VVPN A NOMINACE DO DOZORČÍ RADY ČD, A.S.

Členem dozorčí rady ČD, a.s. se stal v březnu 2014 člen ČSSD **Vít Kocourek**, bývalý náměstek ministra dopravy Aleše Řebíčka (ODS). Vít Kocourek nebyl posouzen Vládním výborem pro personální nominace, do funkce byl totiž jmenován narychlo **tři dny po jeho vzniku** a nikdo se tak nezabýval jeho možným střetem zájmů, který plyne ze spoluzaložení a spoluvlastnictví obchodní společnosti SEŽEV-REKO, a.s.¹³³ a jejích dceřiných společností JICOM, spol. s.r.o. a SEŽEV facility s.r.o. Uvedené obchodní společnosti totiž získávaly zakázky od společnosti ČD, a.s.¹³⁴ Střet zájmů v tomto případě konstatoval také ministr dopravy, k nápravě přesto nedošlo.¹³⁵

V prosinci 2015 byl do **dozorčí rady ČD, a.s.** zvolen **Ing. Tomáš Révész**, bývalý ředitel Státního zemědělského intervenčního fondu (SZIF). Dva dny před zasedáním VVPN, který tehdy vůbec **poprvé posuzoval nominace do této dozorčí rady**, informovala média o kauze **údajně nevýhodné zakázky na informační systém SZIF**, kvůli které byl Révész odvolán z funkce.¹³⁶ **VVPN akceptoval vysvětlení** Tomáše Révésze k této kauze a k důvodům svého odvolání a jeho nominaci doporučil. Podle protokolu z jednání se VVPN zabýval informacemi aktuálně zveřejněnými tiskem.¹³⁷ Protokol nezmiňuje další kontroverzní aspekty Révészova působení v SZIF (**údajně vysoce předražená IT zakázka na monitorovací systém, odmítnutí součinnosti při kontrole Ministerstva zemědělství**) o nichž média informovala spíše v roce 2010.¹³⁸ Zdá se, že se nestaly předmětem jednání proto, že VVPN tyto informace pravděpodobně neměl k dispozici.

2) Problematické složení VVPN

Dalším problémem je samotné **složení VVPN**, odpovídající stávající vládní koalici, jak plyne z čl. 3 Statutu VVPN, a také počet nominací osob, které jsou spjaty s konkrétní politickou stranou.¹³⁹

3) Nominační procesy v SVP v resortu dopravy neodpovídají doporučením OECD

Obsazování pozic ve všech ostatních orgánech analyzovaných státem vlastněných podniků v gesci MD neodpovídá doporučením OECD vůbec a nijak nereflektuje zavedení VVPN.

Návrhy osob, které mají být **členy dozorčí rady ČD, a.s.**, nebyly až do 9. 12. 2015¹⁴⁰ posuzovány VVPN, patrně proto, že je **podává Řídicí výbor ČD, nikoli MD. Nominace osob do představenstva ČD, a.s.** pak spadá do působnosti **dozorčí rady ČD, a.s.**, tj. opět mimo působnost VVPN.

¹³² <http://www.rekonstrukcestatu.cz/cs/archiv-novinek/9346-vladni-vybor-pro-nominace-problem-trafik-neresi> a předchozí <http://www.rekonstrukcestatu.cz/cs/archiv-novinek/8879-analyza-vladni-vybor-pro-nominace-do-dozorcich-rad-problem-nebezpecnych-trafik-neyvresil>

¹³³ <http://www.sezev-reko.cz/o-spolecnosti>

¹³⁴ <http://www.nasipolitici.cz/cs/kauzy/detail/265-stal-za-nejkritizovanejsi-zakazkou-nyni-hlida-hospodareni-statni-firmy>

¹³⁵ Na poznatky zveřejněné sdružením Naši politici a MF DNES reagoval ministr dopravy Dan Ťok. „Pokud je to tak, jak píšete, tak to střet zájmů je. Chci to prověřit,“ napsal ministr redakci pro Naši Politici o.s. Ke zpochybnění dat získaných sdružením nedošlo, přesto Vojtěch Kocourek působí v dozorčí radě i nadále.

¹³⁶ <http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/na-ceske-drahy-ma-dohlizet-odvolany-sef-zemedelskeho-fondu-1252755>

¹³⁷ <http://www.vlada.cz/assets/ppov/personalni-nominace/zapisy-z-jednani/Revesz.pdf>

¹³⁸ <http://euro.e15.cz/nemy-muz-ve-sluzbach-ods-830001>; http://ceskapozice.lidovky.cz/pookreje-fond-po-odchodu-revesze-d4j/tema.aspx?c=A101210_121350_pozice_1396

¹³⁹ <http://www.nasipolitici.cz/cs/kauzy/detail/266-sobotkova-vlada-rekordmanem-zmen-dozorcich-rad>

¹⁴⁰ Dne 9. 12. 2015 byli Vládním výborem pro personální nominace posouzeni dva nominanti do dozorčí rady ČD, a.s.: Ing. Tomáš Révész a Ing. Milan Kucharčík. Oba byli doporučeni.

PŘÍKLADY PROBLEMATICKÝCH NOMINACÍ DO DOZORČÍ RADY SPOLEČNOSTI ČD, A.S.:

Většina dozorčí rady ČD vyměněna bez konzultace VVPN

Nominace do dozorčí rady ČD, a.s. dlouhodobě nereflektovaly zásady vládní politiky vyjádřené ustavením nominačního procesu řízeného VVPN. **Dva dny po zřízení VVPN provedl Řídící výbor výměnu 5 z 6 členů dozorčí rady**, jejichž jmenování a odvolání spadá do jeho gesce. Ani jedna z těchto nominací nebyla předložena VVPN. Stejně bylo postupováno při opakované volbě **Milana Ferance** (19.6.2014, viz dále) a volbě **Jana Harta** (2.10.2014). Až 9.12.2015 byly nominace poprvé předloženy VVPN.

Politický vliv v dozorčí radě ČD zůstává vysoký

Z výše uvedených 7 zvolených osob neprojednaných VVPN (1 osoba volena dvakrát) byla **většina spojená s politickými stranami současné vládní koalice** (3 stranici, 1 spolupracovník politické strany). Na politický aspekt nominací nemá vliv ani zapojení VVPN, neboť výbor se jím nezabývá.¹⁴¹ Podle našeho názoru nelze z této kategorie vyloučit ani spojení s privátními podnikatelskými aktivitami současného ministra financí (1 osoba).

Porušení zákona

V srpnu 2014 muselo dojít k **opakování volby Milana Ferance do dozorčí rady ČD, a.s.** prostřednictvím Řídícího výboru ČD, neboť první volba byla **nezákonná**. Milan Feranec nesplnil zákonnou podmínku, když Řídícímu výboru před svým zvolením do dozorčí rady ČD, a.s. neuvedl, že byl členem představenstva obchodní společnosti Haná ZZN Olomouc, a.s., která byla v důsledku svého úpadku zlikvidována dne 27. 5. 2014. Podle § 46 odst. 2 ZOK to přitom udělat musel, pokud v takové společnosti působil minimálně v posledních třech letech. Tuto skutečnost Milan Feranec oznámil až po měsíci od svého zvolení do dozorčí rady ČD, a.s.

Poznámka: Přehledné informace nabízí tabulka „Nominační praxe a potenciální politický vliv v orgánech strategických společností České dráhy, a.s. a ČD Cargo, a.s. v období současné vládní koalice (únor 2014 – prosinec 2015)“, která je Přílohou č. 3 této analýzy.

4) Problematické obsazování a složení Řídícího výboru ČD

Relativně samostatným problémem, který by měl být rovněž řešen, je personální složení Řídícího výboru ČD a jeho vliv na personální složení orgánů dceřiných společností společnosti ČD, a.s.

Ministr dopravy (ani jiný ministr) **nemusí předkládat VVPN k posouzení návrhy osob, které mají být členy Řídícího výboru**, ačkoli se jedná o zaměstnance ministerstva. O **složení Řídícího výboru** rozhoduje vláda, ani ta však nemá povinnost nechat posoudit navržené osoby VVPN. **Nominační proces** do Řídícího výboru, tedy nejvyššího orgánu ČD, a.s., je upraven jen velmi stručně, přičemž právní úprava neklade na jeho členy žádné kvalifikační požadavky. Důsledkem pak může být (mimo jiné) dosazení osob s problematickou minulostí či osob s nedostatečnou osobní integritou (viz následující rámeček).

5) Problematické obsazování dozorčích rad dceřiných společností ČD, a.s.

V případě dceřiných společností ČD, a.s. nahrazuje Řídící výbor ČD činnost VVPN, když posuzuje všechny osoby navržené představenstvem ČD, a.s. do orgánů těchto společností. Tento alternativní nominační proces přitom není transparentní, ani není nijak právně upraven, neboť působnost VVPN se na dceřiné společnosti ČD, a.s. nevztahuje.¹⁴² VVPN posuzoval návrh osoby do orgánu dceřiné společnosti ČD, a.s. pouze v jediném případě.

Podle našeho názoru se jedná o mezeru v úpravě kompetence VVPN, neboť nominace do dozorčích rad obdobně ekonomicky významných¹⁴³ státem vlastněných podniků (LOM Praha, s.p., ČEPS, a.s., ČPP Transgas, s.p., Povodí Labe, s.p., Povodí Vltavy, s.p., Podpurný a garanční rolnický a lesnický fond, a.s.), i některých podstatně méně významných státem vlastněných podniků (např. Thermal – F, a.s., IMOB, a.s., CIMTO, s.p., Zemský hřebčinec Písek, s.p.) projednává VVPN zcela běžně.¹⁴⁴ Jediný rozdíl tak spočívá v tom, že všechny výše uvedené státní podniky i akciové společnosti stát vlastní přímo a nikoli nepřímo skrze jiný státem vlastněný podnik. Přitom výše zmíněný případ, kdy VVPN projednal (a doporučil) osobu do dozorčí rady společnosti ČD Cargo, a.s. dokazuje, že obsazováním dozorčích rad dceřiných společností ČD, a.s. by se VVPN zabývat mohl.¹⁴⁵

¹⁴¹ Zcela odlišná je praxe např. ve Velké Británii, kde musí každý kandidát na člena orgánu SVP učinit oznámení o svých politických aktivitách. Viz http://frankbold.org/sites/default/files/publikace/analyza_sprava_statnich_firem.pdf, str. 33.

¹⁴² Podle čl. 1 Statutu VVPN má tento posuzovat nominace osob do dozorčích rad obchodních společností s majetkovou účastí státu. V případě dceřiných společností ČD, a.s. však má majetkovou účast samotná ČD, a.s., nikoli stát.

¹⁴³ Co do obratu i výše aktiv SVP, v nichž má stát majetkovou účast „přímo“, jsou např. LOM Praha, s.p. a ČEPS, a.s. srovnatelné s dceřinou společností ČD Cargo, a.s. Dalším příkladem jsou státní podniky Povodí Labe, s.p. a Povodí Vltavy, s.p., které jsou srovnatelné s dceřinou společností DPOV, a.s. Státem vlastněné podniky ČPP Transgas, s.p. či Thermal – F, a.s. jsou zase srovnatelné s dceřinou společností ČD Informační systémy, a.s. Toto srovnání je založeno na informacích z let 2011–2012.

¹⁴⁴ Naproti tomu z výpisu všech nominací, které doposud projednával VVPN plyne, že za celou dobu své existence neposuzoval (s jedinou, výše uvedenou výjimkou) žádné nominace do orgánů dceřiných společností státem vlastněných podniků.

¹⁴⁵ Pokud by šlo o překročení kompetence VVPN, pak by se VVPN patrně odmítl návrhem osoby do dozorčí rady ČD Cargo, a.s. odmítl zabývat, to se však nestalo.

3.4 Doporučení pro ministerstva ohledně nominačního procesu

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem doporučujeme **Ministerstvu dopravy** v první řadě **stanovit kvalifikační kritéria, která musí splňovat členové Řídícího výboru z okruhu zaměstnanců ministerstva**. Ministerstvo může na základě vlastních kvalifikačních kritérií vládě navrhnout, aby pověřila konkrétní zaměstnance, přičemž se nemusí jednat nutně o úředníky ve smyslu zákona č. 234/2014 Sb., ale o nezávislé experty, kteří se na základě pracovní smlouvy stanou zaměstnanci Ministerstva dopravy. Tato kvalifikační kritéria by mohly používat i ostatní resorty zastoupené svými zaměstnanci v Řídícím výboru ČD.

Dále doporučujeme MD **koordinovat svůj postup při obsazování pozic v dozorčí radě ČD, a.s. s Řídícím výborem** tak, aby osoby navržené do těchto pozic byly před svým zvolením posouzeny Vládním výborem pro personální nominace. To by mělo zabránit opakování situací, kdy jsou do dozorčí rady ČD, a.s. zvoleny osoby, které jsou ve střetu zájmů nebo které nespĺňují zákonné požadavky na členství v orgánu obchodní společnosti. **S ohledem na poslední dvě nominace do dozorčí rady společnosti ČD, a.s. ze dne 9. 12. 2015, které již posuzoval VVPN, k této koordinaci již dochází a je vhodné v tom i nadále pokračovat.**

V případě obsazování pozic v **ostatních orgánech státem vlastněných podniků**, vůči kterým plní MD roli zakladatele, případně vykonává práva akcionáře za stát, doporučujeme Ministerstvu dopravy, aby si **zřídilo vlastní nominační komisi coby organizační složky srovnatelné s již existujícími rozkladovými komisemi** ministerstev, upravenými v § 152 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu. **Nominační komise ministra dopravy by plnila obdobnou roli, jakou dnes plní VVPN, ovšem posuzovala by návrhy osob do jiných orgánů SVP, než dozorčích rad.** Hodnocení navržených osob nominační komisí by mělo toliko doporučující povahu a celý proces by byl i nadále pod kontrolou MD, které by jmenovalo a odvolávalo členy nominační komise.¹⁴⁶ Zápisy z jednání nominační komise by měly být veřejně dostupné a měly by obsahovat informace o tom, v jaké míře splnila navržená osoba jednotlivá kvalifikační kritéria, a jak bylo prověřeno riziko možného střetu zájmů u navržené osoby (alespoň v případě, že navržená osoba je veřejným funkcionářem ve smyslu § 2 zákona č. 159/2006 Sb., o střetu zájmů). Výše popsaná nominační komise by měla v rámci MD působit až do doby nabytí účinnosti zákona o výběru osob do řídicích a dozorčích (kontrolních) orgánů právnických osob s majetkovou účastí státu, kdy její roli převezme VVPN (v novém zákonu definovaný).

V případě obsazování pozic v **orgánech dceřiných společností ČD, a.s.** doporučujeme, aby MD požádalo vládu o uložení úkolu Řídícímu výboru, spočívajícímu ve změnách stanov dceřiných společností společnosti ČD, a.s., včetně změny stanov samotné společnosti ČD, a.s. Nově by představenstvo ČD, a.s. navrhovalo do funkcí v představenstvech a dozorčích radách dceřiných společností osoby, které by následně posuzoval Řídící výbor ČD na základě předem stanovených kvalifikačních kritérií pro jednotlivé pozice v orgánech dceřiných společností. Průběh a výsledky nominačního procesu zároveň mají být pod kontrolou veřejnosti.

Kvalifikační kritéria by mohla být vytvářena Řídícím výborem ČD ve spolupráci s představenstvem ČD, a.s. coby **profily konkrétních pozic** v orgánech státem vlastněných podniků **po vzoru britské dobré praxe**. Kritéria by měla kromě zákonem daných požadavků obsahovat také požadavky na **apolitičnost, odbornost, loajalitu a osobní integritu kandidátů**. Orgány posuzující kandidáty by se měly zabývat rovněž jejich profesní minulostí.

Ministerstvu financí doporučujeme, aby **návrh zákona o výběru osob do řídicích a dozorčích (kontrolních) orgánů** právnických osob s majetkovou účastí státu dopadal nejen na obsazování pozic v orgánech SVP, ale **těž na dceřiné společnosti** těchto státem vlastněných podniků. V nich stát sám žádnou přímou majetkovou účast nemá a svůj vliv vykonává prostřednictvím SVP (např. vliv na dceřiné společnosti Českých drah, a.s., stát uskutečňuje nyní pouze prostřednictvím jejich jediného akcionáře – společnosti České dráhy, a.s.). Dále by měl zákon dopadat nejen na personální nominace podávané příslušnými ministerstvy, ale **těž na personální nominace podávané Řídícím výborem ČD.**

¹⁴⁶ Alternativou k tomuto doporučení je iniciovat ze strany MD ve vládě změnu Statutu Vládního výboru pro personální nominace tak, aby byl VVPN nově povinen posoudit návrhy osob nejen do dozorčích rad, ale též do dalších orgánů státem vlastněných podniků, předkládaných MD (nebo jiným ministerstvem).

4. Závěrečné shrnutí

Tato analýza je zaměřena na dva základní aspekty správy a řízení SVP: na existenci státní vlastnické politiky coby nástroje k implementaci resortní politiky prostřednictvím SVP a na právní úpravu nominačního procesu, tj. obsazování pozic v orgánech SVP. Stávající právní úprava a praxe byla srovnána s doporučeními OECD a s dobrou praxí ve vybraných členských státech a následně byla formulována doporučení, jejichž implementací by mělo dojít k odstranění mezer v právní úpravě, nedostatků a problémů při výkonu „správy a řízení“ SVP v resortu MD.

K implementaci resortní politiky prostřednictvím SVP v resortu dopravy bylo zjištěno, že:

- 1. V současnosti neexistuje právní rámec, který by umožňoval Ministerstvu dopravy systematicky udílet strategické pokyny jednotlivým SVP, kterými by se následně musely řídit jejich statutární orgány.** Důsledkem je problematická realizace resortní politiky MD, např. Dopravní politiky a dalších dokumentů, na což upozornil NKÚ.
- 2. MD může ve statutu státního podniku vymezit základní zásady hospodaření podniku a také zásadní otázky koncepce rozvoje podniku.**
- 3. MD může udílet představenstvu obchodní společnosti strategické pokyny.**
- 4. MD se nepodílí na tvorbě jednotné politiky koncernu ČD,** nepodílí se tudíž na stanovení cílů a výsledků, jakých mají jednotlivé řízené osoby koncernu ČD dosahovat.
- 5. Dosud nebyl splněn úkol z Akčního plánu boje s korupcí na rok 2015, spočívající ve vytvoření strategie vlastnické politiky státu.**

Aby byly výše uvedené nedostatky právní úpravy odstraněny a byla zavedena vlastnická politika MD odpovídající dobré praxi OECD, umožňující implementovat resortní politiku ministerstva prostřednictvím činnosti SVP, doporučujeme přijmout následující opatření:

- 1. MD by mělo vytvořit koncepční dokument – vlastnickou politiku, která by zprostředkovala zadání konkrétních úkolů plynoucích z veřejných politik do podoby cílů adresovaných jednotlivým SVP v resortu dopravy.**
- 2. V případě ŘLP, s.p. by mělo MD doplnit statut tohoto státního podniku tak, aby obsahoval základní zásady hospodaření podniku,** včetně stanovení základních otázek koncepce rozvoje podniku v souladu s Dopravní politikou a dalšími resortními dokumenty.
- 3. MD může iniciovat změnu stanov společnosti ČD, a.s. tak, aby valná hromada (tj. Řídící výbor ČD) byla oprávněna zavést vlastnickou politiku a aby představenstvo bylo povinno tuto vlastnickou politiku zohlednit při výkonu svého obchodního vedení a v jednotné politiky koncernu ČD.**
- 4. Následně bude nutné změnit odpovídajícím způsobem i stanov jednotlivých dceřiných společností tak, aby jejich představenstva musela zohlednit pokyny a zásady valné hromady, které by byly v souvislosti s jednotnou politikou koncernu ČD.**
- 5. Ministerstvo financí by mělo předložit strategii vlastnické politiky státu.**

K právní úpravě nominačního procesu do orgánů SVP v resortu MD bylo zjištěno, že:

- 1. Usnesení vlády č. 177** ze dne 17. 3. 2014, kterým byl zřízen **Vládní výbor pro personální nominace**, upravuje nominační proces pouze v případě obsazování pozic **v dozorčích radách státem vlastněných podniků (nikoli tedy jiných orgánů)**.
- 2. Složení VVPN je problematické, neboť kopíruje složení stávající vládní koalice.**
- 3. V resortu dopravy odpovídá nominační proces dobré praxi OECD pouze v případě obsazování funkcí v dozorčích radách státních podniků (např. ŘLP, s.p.),** kdy ministerstvem navržené **osoby posuzuje VVPN**. V případě **obchodních společností s majetkovou účastí státu se dobré praxi přiblížily pouze nominace do dozorčí rady ČD, a.s. v roce 2015** (viz také bod 4). Ani v těchto případech však nominační proces není ideální, protože není transparentní.
- 4. Osoby navržené na pozice členů dozorčí rady společnosti ČD, a.s. nepodléhají posouzení VVPN patrně proto, že členy dozorčí rady nominuje Řídicí výbor ČD namísto MD (jedná se o mezeru v kompetenci VVPN).** Záleží na MD, zda osoby nominované do dozorčí rady ČD, a.s. posoudí VVPN. Dosud k tomu došlo pouze ve dvou případech na konci roku 2015.
- 5. Nominační proces osob do Řídicího výboru ČD není právně upraven** vyjma toho, že konkrétní osoby navrhuje jednotlivá ministerstva a jejich návrhy schvaluje vláda. Přitom se jedná o nejdůležitější orgán společnosti ČD, a.s., který vykonává působnost valné hromady.
- 6. Nominační proces pro obsazování pozic v orgánech dceřiných společností společnosti ČD, a.s., které jsou součástí Skupiny ČD, není právně upraven.** Namísto VVPN hodnotí kandidáty do orgánů dceřiných společností navržené představenstvem ČD, a.s. Řídicí výbor ČD.
- 7. MD nemá interní předpis pro obsazování řídicích orgánů SVP. Nominační proces do jiných orgánů SVP než dozorčích rad, který upravuje usnesení vlády č. 177, tak není formálně právně upraven.**
- 8. Pro obsazení pozic v orgánech SVP, včetně jejich dceřiných společností, nejsou stanovena transparentní kvalifikační kritéria,** vyjma elementárních požadavků stanovených v zákonech (ZOK, ZOD a ZSP).

Aby byly výše uvedené nedostatky právní úpravy odstraněny a nominační proces do orgánů SVP v resortu Ministerstva dopravy splňoval standardy OECD, doporučujeme přijmout následující opatření:

- 1. MD by mělo i nadále koordinovat svůj postup při obsazování pozic v dozorčí radě ČD, a.s. s Řídicím výborem ČD tak, aby osoby navržené do těchto pozic byly posouzeny VVPN,** jak se stalo již 9. 12. 2015.
- 2. V případě obsazování pozic v orgánech, které nespádají do kompetence VVPN, by MD mohlo vytvořit vlastní nominační komisi, která by plnila obdobnou roli, jakou plní VVPN.**
- 3. Složení VVPN by mělo být upraveno novým zákonem, připravovaným Ministerstvem financí.**
- 4. MD může stanovit vlastní kvalifikační kritéria,** na jejichž základě bude navrhopvat či jmenovat vhodné osoby do orgánů SVP.
- 5. Řídicí výbor ČD by měl posuzovat návrhy na obsazení pozic v orgánech dceřiných společností společnosti ČD, a.s. podle předem stanovených kvalifikačních kritérií** pro jednotlivé pozice po vzoru britské dobré praxe.
- 6. Alternativou k předchozímu doporučení je doplnit návrh zákona o výběru osob do řídicích a dozorčích (kontrolních) orgánů právnických osob s majetkovou účastí státu tak, aby dopadal také na obsazování pozic v orgánech dceřiných společností.**
- 7. MD by si mělo stanovit kvalifikační kritéria, která musí splňovat členové Řídicího výboru ČD z okruhu zaměstnanců MD.** To stejné by měly provést i ostatní ministerstva, jejichž zaměstnanci jsou členy Řídicího výboru.

Seznam použitých zkratek

ČD, a.s.	České dráhy, a.s. (www.ceskedrahy.cz)
Dopravní politika	Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (základní resortní politika v resortu Ministerstva dopravy)
DPOV, a.s.	Dílny pro opravy vozidel, a.s. (www.dpov.cz)
EU	Evropská unie
LCR	London & Continental Railways, Ltd. (www.lcrhq.co.uk)
MD	Ministerstvo dopravy (www.mdcz.cz)
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad (www.nku.cz)
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development (www.oecd.org) (Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj)
OECD Guidelines	OECD Guidelines on Corporate Governance of State-owned Enterprises
Řídicí výbor ČD	Řídicí výbor ČD, a.s. (sedmičlenný orgán vykonávající působnost valné hromady ČD, a.s., složený ze zástupců 5 ministerstev)
ŘLP, s.p.	Řízení letového provozu, s.p. (www.rlp.cz)
SVP	státem vlastněné podniky (a.s. či s.r.o. vůči nimž ministerstvo vykonává roli zakladatele resp. akcionáře za stát)
VVPN	Vládní výbor pro personální nominace (ustavený usnesením vlády č. 177 ze dne 17. 3. 2014; skládá se ze tří členů, které jmenuje a odvolává vláda) (www.vlada.cz/cz/ppov/vladni-vybor-pro-personalni-nominace-117326)
ZMS	Zákon č. 219/2000 Sb., o majetku státu
ZOD	Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy (Zákon o drahách)
ZOK	Zákon č. 90/2012 Sb., o obchodních korporacích
ZSP	Zákon č. 77/1997 Sb., o státním podniku

Přílohy:

Příloha 1: Základní ekonomické ukazatele vybraných státem vlastněných podniků spadajících pod Ministerstvo dopravy (v milionech Kč)

Státem vlastněné podniky v dopravě		Základní kapitál	Objem zadanych VZ	Objem dodanych VZ	Přijaté dotace z fondů EU
České dráhy a.s.		20 000	109 859,5	138,2	3 171,3
<i>dceřiné společnosti:</i>	ČD Cargo, a.s.	8 494	16 017,6	neznámá cena *	200,4
	ČD Informační systémy, a.s.	67,2	154,7	44,2	0,0
	ČD Telematika	1 633	0,0	3 271,3 + 6 000,8 v konsorciích	19,2
	ČD Reality, a.s.	8	0,0	0,0	0,0
	ČD Travel, s.r.o.	14,5	0,0	0,0	0,0
	Dopravní vzdělávací institut, a.s.	3,2	0,0	6,0	3,9
	DPOV, a.s.	330	0,0	1 391,8	0,0
	Railreklam, spol s. r.o.	28,6	0,0	2,8	0,0
	RS Residence, s.r.o.	0,2	0,0	0,0	0,0
	Výzkumný ústav železniční, a.s.	350	0,0	3,2	178,7
ČD Cargo, a.s.	<i>(Údaje viz výše)</i>				
<i>dceřiné společnosti:</i>	Auto Terminál Nymburk	0,2	0,0	0,0	0,0
	Bohemia Kombi	6	0,0	0,0	0,0
Správa Letiště Praha, s.p.		nezjištěno	2 145,3	12,9	0,0
Řízení letového provozu, s.p.		1 087	7 598,3	315,9	0,0

Poznámky:

Údaje se týkají období a jsou aktuální:

– Čerpání evropských dotací: Programovací období 2007-2013, aktuální k 4.12.2015

– Veřejné zakázky: od 1.1.2007 do 18.12.2015

* Neznámé ceny u dodávek realizovaných ČD Cargo jsou za tři veřejné zakázky – rámcové smlouvy na nákladní železniční přepravu. Konkrétně jde o rámcové smlouvy s: ČEPRO, a.s., Advanced World Transport a.s., UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.

Příloha 2: Změny personálního obsazení dozorčích rad vybraných dceřiných společností podniku České dráhy, a.s. v období únor 2014 – prosinec 2015

Závěr, podle něhož **VVPN neprojednává nominace osob do dozorčích rad dceřiných společností ČD, a.s.**, byl ověřen datovou analýzou obměn osob v dozorčích radách zmíněných dceřiných společností z údajů v obchodním rejstříku a zápisů z jednání VVPN.

Jedinou osobou, která byla projednána VVPN, byl **Mgr. Jan Hart**, navržený Ministerstvem dopravy do dozorčí rady ČD Cargo, a.s. K projednání nominace došlo dne 10. 12. 2014.¹⁴⁷ Nominace Mgr. Jana Harta prokazuje, že MD, vykonávající práva akcionáře za stát, dokáže prosadit svůj vliv i ve smyslu ovlivnění složení dozorčí rady akciové společnosti, která je řízenou osobou koncernu ČD.

Následující tabulka rozlišuje osoby zvolené ještě před existencí, resp. praktickým fungováním VVPN, osoby zvolené v době, kdy již existoval VVPN (prakticky od 17. 4. 2014), avšak k zápisu do obchodního rejstříku došlo nedlouho poté,¹⁴⁸ a osoby zvolené jednoznačně za existence VVPN.

V analyzovaných dceřiných společnostech ČD, a.s. došlo k následujícím obměnám ve složení dozorčích rad:

Společnost	Jméno člena dozorčí rady	Ve funkci od	Ve funkci do	Existence Vládního výboru pro personální nominace
ČD Informační systémy, a.s.	Ing. Richard Pinc	1. 4. 2014	25. 11. 2015	před VVPN
	Pavel Krtek, MSc.	23. 6. 2014	trvá	nedlouho po založení VVPN
	Lenka Zohnová	1. 4. 2014	3.2.2015	před VVPN
	Dagmar Holandová	21. 5. 2014	11. 7. 2014	nedlouho po založení VVPN
	Jan Vraný	21. 5. 2014	11. 7. 2014	nedlouho po založení VVPN
	Libor Müller	21. 5. 2014	11. 7. 2014	nedlouho po založení VVPN
	Jiří Zachař	1. 4. 2014	1. 7. 2014	před VVPN
	Ing. Ludvík Urban	3. 2. 2015	trvá	za VVPN
	Doc. Dr. Ing. Roman Štěrba	3. 2. 2015	trvá	za VVPN
	Mgr. Milan Feranec	26. 5. 2015	trvá	za VVPN
<i>Celkem 6 členů DR, 2 členové ponechání z předchozího období (oba od 1. 4. 2012)</i>				
ČD Cargo, a.s.	Pavel Krtek, MSc.	16. 3. 2014	trvá	před VVPN
	Mgr. Jan Hart	3. 2. 2015	trvá	za VVPN
	Ing. Jan Kasal	12. 3. 2014	trvá	před VVPN
	Ing. Ludvík Urban	12. 3. 2014	trvá	před VVPN
	Ing. Daniel Kurucz	19. 3. 2014	25. 11. 2014	před VVPN
	Ing. Michal Zděnek, MA	22. 2. 2014	25. 11. 2014	před VVPN
	Mgr. František Bureš	28.4.2015	trvá	za VVPN
<i>Celkem 7 členů DR, 2 členové ponechání z předchozího období (od 1. 12. 2007 a 1. 12. 2008)</i>				
ČD - Telematika, a.s.	Mgr. Milan Feranec	20. 1. 2015	trvá	za VVPN
	Pavel Krtek, MSc.	16. 1. 2015	trvá	za VVPN
	Ing. Richard Pinc	7. 5. 2014	2. 1. 2015	nedlouho po založení VVPN
	Doc. Dr. Ing. Roman Štěrba	2.6.2015	trvá	za VVPN
	Tomáš Drmola, MBA	3.9.2015	trvá	za VVPN
<i>Celkem 6 členů DR, 2 členové ponechání z předchozího období (oba od 1. 1. 2011)</i>				
DPOV, a.s.	Mgr. František Bureš, MBA	16. 2. 2015	trvá	za VVPN
	Ing. Michal Štěpán	3. 2. 2015	trvá	za VVPN
<i>Celkem 6 členů DR, 4 členové ponechání z předchozího období (11. 1. 2014, 11. 1. 2013, 1. 1. 2007 a 10. 1. 2008)</i>				

¹⁴⁷ <http://www.vlada.cz/assets/ppov/personalni-nominace/zapisy-z-jednani/J--Hart.pdf>

¹⁴⁸ Samotné zvolení mohlo proběhnout ještě před existencí VVPN. Tato nejistota je dána tím, že zápisy do obchodního rejstříku jsou prováděny s určitým zpožděním.

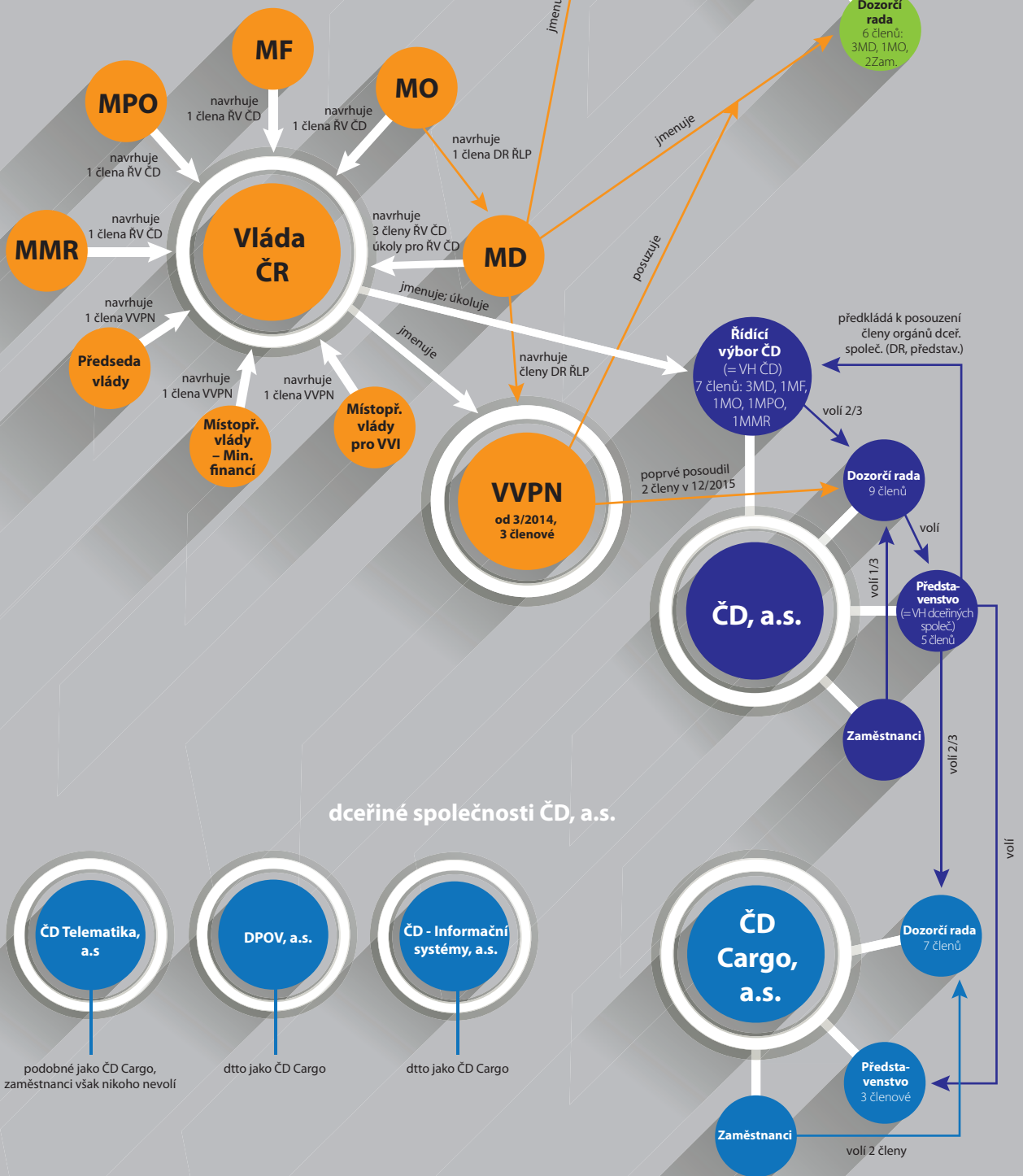
Příloha 3: Nominační praxe a potenciální politický vliv v orgánech strategických společností České dráhy, a.s. a ČD Cargo, a.s. v období současné vládní koalice (únor 2014 – prosinec 2015)

	Orgán	Nominován	Spojení s oblastí politiky	Jmenován	Odvolán	Projednáni VVPN	
České dráhy, a.s.	představenstvo	Pavel Krtek, MSc.	nepřímé – působil v prostředí, které spadalo do podnikatelských aktivit současného ministra financí (skupina Unipetrol)	21.2.2014	trvá	před VVPN	
	představenstvo	Ing. Michal Štěpán	přímé – člen opoziční politické strany	21.2.2014	trvá	před VVPN	
	představenstvo	Ing. Ludvík Urban	přímé – člen koaliční politické strany	10.11.2014	trvá	za VVPN, ale neprojednán	
	představenstvo	Doc. Dr. Ing. Roman Štěrba	nezjištěno	10.11.2014	trvá	za VVPN, ale neprojednán	
	představenstvo	Mgr. František Bureš, MBA, LL.M.	nezjištěno	16.10.2014	trvá	za VVPN, ale neprojednán	
	představenstvo	Ing. Daniel Kurucz	nepřímé – působil ve společnosti vlastněné současným ministrem financí (společnost Agrofert)	30.7.2013 (21.2.2014 zvolen předsedou)	10.11.2014	před VVPN	
	dozorčí rada	Ing. Michal Zděnek, MA	nepřímé – spolupracovník koaliční politické strany	20.3.2014	2.10.2014	před VVPN	
	dozorčí rada	Ing. Milan Křístek	nezjištěno	20.3.2014	14.12.2015	před VVPN	
	dozorčí rada	Ing. Vojtěch Kocourek, PhD.	přímé – člen koaliční politické strany	20.3.2014	trvá	před VVPN	
	dozorčí rada	Ing. Antonín Tesařík	přímé – člen koaliční politické strany	20.3.2014	trvá	před VVPN	
	dozorčí rada	Mgr. Milan Feranec	přímé – člen koaliční politické strany	20.3.2014	neplatné	před VVPN	
					19.6.2014	trvá	za VVPN, ale neprojednán
	dozorčí rada	Mgr. Jan Hart	nezjištěno	2.10.2014	trvá	za VVPN, ale neprojednán	
	dozorčí rada	Ing. Tomáš Révész	nezjištěno	14.12.2015	trvá	9.12.2015 schválen VVPN	
dozorčí rada	Ing. Milan Kucharčík	nepřímé – působil ve společnosti vlastněné současným ministrem financí (společnost Agrotec)	14.12.2015	trvá	9.12.2015 schválen VVPN		
ČD Cargo, a.s.	představenstvo	Ivan Bednárik	nezjištěno	1.11.2014	trvá	za VVPN, ale neprojednán	
	představenstvo	Bohumil Rampula	nezjištěno	1.11.2014	trvá	za VVPN, ale neprojednán	
	představenstvo	Ing. Zdeněk Škvařil	nezjištěno	1.11.2014	trvá	za VVPN, ale neprojednán	
	dozorčí rada	Ing. Ludvík Urban	přímé – člen koaliční politické strany	12.3.2014	trvá	před VVPN	
	dozorčí rada	Ing. Jan Kasal	přímé – člen koaliční politické strany	12.3.2014	trvá	před VVPN	
	dozorčí rada	Pavel Krtek, MSc.	nepřímé – působil v prostředí, které spadalo do podnikatelských aktivit současného ministra financí (skupina Unipetrol)	16.3.2014	trvá	před VVPN	
	dozorčí rada	Ing. Daniel Kurucz	nepřímé – působil ve společnosti vlastněné současným ministrem financí (společnost Agrofert)	22.2.2014	25.11.2014	před VVPN	
	dozorčí rada	Mgr. Jan Hart	nezjištěno	3.2.2015	trvá	10.12.2014 schválen VVPN	

Poznámky



Proces nominací do orgánů SVP v resortu dopravy



Průhledná doprava

Tato analýza vznikla v rámci projektu **Monitoring a prosazování dobré správy v investičních aktivitách ministerstva dopravy** (www.pruhlednadoprava.cz).

Projekt sleduje kvalitu a efektivitu projektového řízení vzhledem k přípravě a realizaci investic do dopravní infrastruktury. Druhou sledovanou oblastí je pak vlastnická politika Ministerstva dopravy ve státem vlastněných podnicích v resortu dopravy a proces nominací do kontrolních orgánů těchto podniků a podřízených organizací.

Projekt v letech 2014–2016 realizuje Dopravní federace NNO v partnerství s organizací Naši politici a ve spolupráci s organizacemi Oživení a Frank Bold.

Dopravní federace

Dopravní federace NNO o.s. – sdružuje ekologické a protikorupční organizace s cílem prosadit moderní koncepci dopravy a vytvořit prostor pro zdravý a bezpečný život občanů. Zaměřuje se zejména na opatření s celostátním dopadem, jako je podoba mytného systému pro nákladní dopravu či způsob, jakým stát plánuje dopravní infrastrukturu a utrácí za její výstavbu. Byla založena v roce 2006.

NasiPolitici.cz

občanské sdružení Naši politici o.s.

Naši politici, o. s. – se zaměřují na monitoring střetu zájmů a případné korupce, klientelistických vazeb či neehospodárnosti na úrovni třetích osob, investigativní činnost.



Oživení, o. s. – se věnuje propagaci udržitelného rozvoje, potírání systémové korupce a neehospodárného jednání ve veřejné správě a zvyšování transparentnosti veřejného sektoru. Bylo založeno v roce 1997.

Frank Bold

Frank Bold – poskytuje vysoce etické právní služby, chrání klienty před nezákonnými zásahy státu, zapojujeme se do řešení aktuálních společenských problémů v oblastech jako je odpovědnost firem, systémová korupce nebo degradace životního prostředí. (bývalý Ekologický právní servis)

Program „Fond pro nestátní neziskové organizace“, jež je financován z EHP fondů 2009–2014, se zaměřuje na podporu nestátních neziskových organizací prosazujících veřejný zájem. Hlavním cílem programu je posílení rozvoje občanské společnosti a zvýšení příspěvku k sociální spravedlnosti, demokracii a udržitelnému rozvoji. Program se konkrétně zaměřuje na podporu demokracie, lidských práv a genderové rovnosti a na posilování kapacit nestátních neziskových organizací stejně jako na specifické potřeby minoritních skupin, včetně Romů. Program se také zaměřuje na ochranu životního prostředí a klimatické změny.



Nadace rozvoje občanské společnosti



LIDÉ A PŘÍRODA



Podpořeno grantem z Islandu, Lichtenštejska a Norska v rámci EHP fondů.
www.fondnno.cz a www.eeagrants.cz