

CRA  
**RATING**  
Agency



*A Moody's Investors Service affiliate*

# Státní fond dopravní infrastruktury

**A + / czAaa**  
**czP-1**

CRA Rating k 3. červnu 2005

Analytici:  
Michal Severa a Pavel Rudiš



---

## Závěry ratingové analýzy

CRA RATING AGENCY, a. s., na základě získaných poznatků zhodnotila schopnost Státního fondu dopravní infrastruktury (dále také „Fond“ nebo „SFDI“) dostát všem závazkům vyplývajícím z předmětu jeho činnosti. CRA i nadále pozitivně hodnotí predikovatelnou, na státním rozpočtu ČR nezávislou, výši dosahovaných daňových příjmů, které jsou převáděny do rozpočtu Fondu, systémové a smluvní ošetření pravidel při přidělování finančních prostředků smluvním protistranám, řízení cash-flow, dosavadní silnou likvidní pozici bez využívání otevřených kontokorentních úvěrových linek, kontrolu užití rozdělených zdrojů a efektivitu Fondu při rozdělování svých finančních zdrojů měřenou poměrem nákladů na provozní činnost Fondu vůči jeho celkovému rozpočtu. CRA, v souvislosti s výší daňových příjmů, upozorňuje na snížení podílu SFDI na výnosu spotřební daně z minerálních olejů v rámci novely zákona o rozpočtovém určení daní. Na druhou stranu však bylo Fondu toto snížení příjmů kompenzováno převedením financování silnic II. a III. třídy ze SFDI na vyšší územně samosprávné celky - kraje. CRA dále poukazuje na nově zavedený způsob předfinancování akcí spolufinancovaných z fondů Evropské unie. Z tohoto důvodu převyšují příjmy v rozpočtu 2005 Fondu o 2 mld. Kč výdaje, přičemž tato rozdílová částka je především určena k zálohovému financování akcí hrazených z fondů EU. V souvislosti s plánovaným ukončením činnosti Fondu národního majetku ČR a s tím souvisejícím výpadkem příslušných rozpočtových zdrojů, CRA pozitivně vnímá zamýšlené převedení budoucích závazků FNM vůči SFDI na Ministerstvo financí ČR.

**Posoudili jsme dosavadní hospodaření Státního fondu dopravní infrastruktury a jeho krátkodobý očekávaný vývoj. Dle názoru CRA RATING AGENCY, a. s. je Státní fond dopravní infrastruktury dostatečně schopen dostát svým splatným finančním závazkům, a proto mu uděluje krátkodobý CRA Rating na úrovni**

Po zvážení všech dostupných informací, posouzení dopadu možného vývoje v oblasti dopravní infrastruktury a vlivu na Fond s ohledem na zákonem zaručené budoucí příjmy Fondu a s přihlédnutím k vývoji těchto budoucích daňových i nedaňových příjmů Fondu a nenárokové formě jeho výdajové strany **shledává CRA RATING AGENCY, a.s. Státní fond dopravní infrastruktury dostatečně schopným dostát svým finančním závazkům v dlouhodobém časovém horizontu a uděluje Fondu dlouhodobý CRA Rating na úrovni**

**A+ / czAaa**

V Praze dne 3. června 2005



Ing. Michal Severa  
analytik  
CRA RATING AGENCY, a.s.



Ing. Petr Vinš  
výkonný ředitel  
CRA RATING AGENCY, a.s.

---

---

## OBSAH

<b>A. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY .....</b>	<b>4</b>
<b>B. SWOT ANALÝZA .....</b>	<b>6</b>
<b>C. CHARAKTERISTIKA FONDU .....</b>	<b>7</b>
PRÁVNÍ RÁMEC .....	7
ORGÁNY SFDI.....	7
ORGANIZAČNÍ STRUKTURA SFDI.....	7
INFORMAČNÍ SYSTÉM .....	10
<b>D. STRATEGIE FONDU .....</b>	<b>11</b>
<b>E. CHARAKTERISTIKA MANAGEMENTU A PERSONÁLNÍ POLITIKA .....</b>	<b>12</b>
PERSONÁLNÍ POLITIKA .....	12
MANAGEMENT SFDI.....	13
<b>F. ANALÝZA HOSPODAŘENÍ FONDU .....</b>	<b>13</b>
STRUKTURA PŘÍJMŮ A VÝDAJŮ.....	15
PŘÍJMY SFDI.....	17
VÝDAJE SFDI.....	20
PROVOZNÍ HOSPODAŘENÍ .....	23
BUDOUCÍ HOSPODAŘENÍ.....	24
<b>G. PŘÍLOHA I – VÝDAJE SFDI V JEDNOTLIVÝCH LETECH</b>	<b>27</b>
<b>H. PŘÍLOHA II – PŘÍJMY SFDI V JEDNOTLIVÝCH LETECH</b>	<b>28</b>
<b>I. PŘÍLOHA III – RATINGOVÁ STUPNICE .....</b>	<b>29</b>

## A. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY

Název: **Státní fond dopravní infrastruktury**  
IČO: **70 85 65 08**  
Adresa: **Sokolovská 278, 190 00 Praha 9**  
Telefon: **266 097 111**  
Fax: **266 312 560**  
WEB: **www.sfdi.cz**  
Právní forma: **jiná státní organizace**  
Datum vzniku: **1. 7. 2000**

### Základní ekonomická data

	Skutečnost k 31. 12. 2004	Schválený rozpočet na rok 2005
<b>PŘÍJMY</b>	42 439 659	38 600 000
Daňové příjmy	21 246 644	14 300 000
Nedaňové příjmy	393 015	-
Přijaté dotace z FNM	18 000 000	24 300 000
Přijaté dotace ze stát.rozp.	2 800 000	-
<b>VÝDAJE</b>	52 067 636	36 600 000
Běžné výdaje	17 485 786	10 201 074
Kapitálové výdaje	34 581 850	26 398 926

údaje v tis.Kč

### Statutární orgány

#### Výbor:

Ing. Milan Šimonovský,  
místopředseda vlády a ministr dopravy – předseda  
Doc. Ing. Jiří Volf, CSc. – místopředseda  
Ing. Vojtěch Kocourek  
Ing. Jiří Kubínek  
Václav Krása  
Ing. Jaromír Schling  
Ladislav Šustr  
Ing. Miroslav Václavek  
František Vnouček

Výbor Fondu plní zejména schvalovací funkci v otázkách rozpočtu a hospodaření či nakládání s prostředky Fondu. Zároveň výbor jmenuje a odvolává ředitele Fondu.

**Dozorčí rada SFDI:**

Ing. Pavel Hojda – předseda  
Ing. Karel Šehoř – místopředseda  
Ing. Miroslav Kapoun  
Ing. Pavel Šustr  
Antonín Sýkora

**Ředitel SFDI:**

Ing. Pavel Švagr, CSc.

**Auditor:**

LUCA AUDIT, s. r. o., Praha 5, Trávníčkova 1766

**Předmět činnosti:**

Předmětem činnosti SFDI je použití svých příjmů ve prospěch rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest v rozsahu § 2 zák. č. 104/2000 Sb.

## B. SWOT ANALÝZA

Silné stránky a příležitosti	Slabé stránky a ohrožení
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Přesné vymezení daňových příjmů zákonem</li> <li>• Převoditelnost finančních prostředků mezi jednotlivými roky</li> <li>• Financování investičních i neinvestičních výdajů v závislosti na rozpočtu Fondu</li> <li>• Kofinancování investičních projektů z prostředků Evropské unie</li> <li>• Zamýšlené převedení budoucích závazků FNM vůči SFDI na MF ČR</li> <li>• Zavedení elektronického mýtného – možný budoucí příjem Fondu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vysoký podíl příjmů z FNM</li> <li>• V rozpočtu Fondu pro rok 2005 nezohledněné zvýšení sazby DPH u stavebních prací</li> <li>• Změna legislativy</li> <li>• Stav pozemních komunikací</li> <li>• Tlak na výstavbu a modernizaci infrastruktury v souvislosti se vstupem do EU</li> </ul>

## C. CHARAKTERISTIKA FONDU

### **Právní rámec**

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) vznikl na základě zákona č. 104/2000 Sb., ze dne 4. dubna 2000 s účinností od 1. 7. 2000. Účelem Fondu je distribuce vlastních příjmů ve prospěch rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest v rozsahu stanoveném v § 2 zákona č. 104/2000 Sb. Fond je ze zákona odpovědný za efektivní vynaložení svých prostředků.

Činnost Fondu ovlivňují další specializované zákony, jež se týkají dopravní infrastruktury: zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách, a v neposlední řadě též zákon č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

### **Orgány SFDI**

Orgány Fondu tvoří výbor, dozorčí rada a ředitel. Devítičlenný výbor v čele s ministrem dopravy je jmenován vládou na funkční období čtyř let. V kompetenci výboru je mimo jiné jmenování a odvolávání ředitele Fondu, schvalování návrhu rozpočtu Fondu, časový plán příjmů a výdajů Fondu, roční program vyhlášených výběrových řízení na realizace investičních akcí podle zvláštního právního předpisu a uvolňování prostředků na investiční akce podle schváleného statutu Fondu. Činnost a hospodaření Fondu kontroluje pětičlenná dozorčí rada volená Poslaneckou sněmovnou ČR na funkční období čtyř let. Statutárním orgánem Fondu je ředitel jmenovaný výborem. Ředitel řídí činnost aparátu Fondu a provádí rozhodnutí výboru o uvolnění prostředků Fondu.

### **Organizační struktura SFDI**

Vnitřní uspořádání Fondu je zakotveno v Organizačním řádu SFDI. Vnitřní uspořádání má následující členění:

- ředitel SFDI (ŘF)
- tajemník SFDI
- sekce
- odbory
- samostatná oddělení
- sekretariáty útvarů

Statutárním orgánem SFDI je **ředitel SFDI**, který řídí činnost aparátu SFDI, zastupuje SFDI navenek, provádí rozhodnutí Výboru SFDI a může si vyhradit rozhodování ve všech otázkách SFDI s výjimkou těch, které podle zákona náleží k rozhodnutí Výboru SFDI.

Přímým podřízeným ředitele je **tajemník SFDI**, který stojí v čele útvaru vnitřní správy, samostatného oddělení správy budovy, samostatného oddělení kontroly a řídí regionální pracoviště v Brně. Tajemník z titulu své funkce zabezpečuje organizační a provozní záležitosti, v nichž je nadřízen všem vedoucím pracovníkům, má na starosti personální agendu, navrhuje systém organizace a řízení SFDI a odpovídá za jeho funkčnost.

V přímé řídicí působnosti ředitele SFDI je útvar interního auditu, který zajišťuje v rámci SFDI výkon finančního auditu a prozkoumává výběrovým způsobem hospodárnost, efektivnost a účelnost operací SFDI.

Útvar vnitřní správy zajišťuje personální, správní a provozně-technické záležitosti, včetně výkonu správy majetku s nímž SFDI hospodaří. V rámci odboru vnitřní správy bylo zřízeno samostatné oddělení správy budovy, do jehož působnosti náleží činnosti související se zabezpečením správy a údržby budovy.

Samostatné oddělení kontroly (SOK) posuzuje správnost a účelnost vynakládání peněžních prostředků Fondu a provádí kontrolu jak interní (dodržování vnitřních organizačních předpisů), tak externí (u příjemců

finančních prostředků) a navrhuje nezbytná opatření při zjištění nesrovnalostí.

V rámci platné systemizace je v SFDI zastoupena **sekce pro správu finančních zdrojů a sekce pro realizaci**.

V čele sekce pro **správu finančních zdrojů** stojí náměstek ředitele SFDI, který je přímo podřízen řediteli SFDI a jenž řídí podřízené útvary:

- sekretariát své sekce
- odbor správy finančních zdrojů (OSFZ)
- odbor koncepce a metodiky (OKM)

V čele sekce pro **realizaci** stojí náměstek ředitele SFDI, který je přímo podřízen řediteli SFDI a řídí podřízené útvary:

- sekretariát své sekce
- odbor realizace zdrojů (ORZ)
- odbor techniky realizace (OTR)

Klíčovými odbory v činnosti SFDI jsou odbor správy finančních zdrojů a odbor realizace zdrojů.

**Odbor správy finančních zdrojů** zabezpečuje správu daňových příjmů a převody prostředků určených SFDI, přípravu, organizaci a realizaci získání a správy úvěrů, úroků z vkladů, penále, pojistných plnění a jiných plateb od fyzických a právnických osob. Spravuje a zabezpečuje též prostředky z Evropské komise poskytované prostřednictvím příslušných evropských fondů. Dále se podílí na finanční agendě Fondu a to od styku s dodavateli a odběrateli až po sestavování rozpočtů a součinnosti při výkonu kontrolních mechanismů. Důležitou kompetencí je evidence bankovních účtů Fondu, vedení účetnictví a mzdové agendy.

**Odbor koncepce a metodiky** vytváří koncepční a metodické podklady pro práci Fondu, vypracovává závazné postupy financování dopravní infrastruktury a zajišťuje výkon právní agendy Fondu v plném rozsahu.

Při výkonu své činnosti spolupracuje s jednotlivými regiony, městy, obcemi a příslušnými vládními i nevládními institucemi.

**Odbor realizace zdrojů** připravuje podklady pro rozhodnutí výboru SFDI o uvolnění prostředků Fondu podle § 2 zákona č. 104/2000 Sb., uzavírá smlouvy s příjemci prostředků z SFDI a zajišťuje další kroky spojené s financováním a rozdělováním zdrojů Fondu. Vede evidenci vybraných údajů o příjemcích finančních prostředků SFDI, nutných pro kontrolu jejich efektivního použití, zajišťuje vazby s investorem po dobu výstavby a spolupracuje při kontrole u příjemců finančních prostředků.

**Odbor techniky realizace** je zázemím ORZ, neboť přijímá a eviduje žádosti o finanční prostředky, spravuje informační systém ISPROFIN a provádí ostatní technicko-administrativní úkoly v rámci distribuce prostředků SFDI.

### **Informační systém**

Po dohodě s Ministerstvem financí ČR bylo SFDI od roku 2002 přiděleno číslo rozpočtové kapitoly 5 a na základě tohoto rozhodnutí byl vytvořen informační systém pro financování programů z rozpočtu Fondu – ISPROFOND. Fond využívá ISPROFOND od 1. 1. 2002. Tento systém poskytuje informace jak pro potřeby SFDI, tak pro příjemce finančních prostředků. Interní softwarový systém monitoruje příjmy a výdaje v členění podle několika kritérií (organizace, projekty, výše faktického převodu prostředků aj.). Do tohoto ekonomického systému, zaměřeného na sledování prostředků, existují různé stupně přístupu – od zcela pasivního pro získávání informací až po aktivní formy práce se systémem, jako je vkládání dat či provádění změn. Fond poskytuje pravidelně výkazy o hospodaření Ministerstvu financí ČR.

## D. STRATEGIE FONDU

Strategie činnosti SFDI je v zásadě ovlivněna prioritami vlády ČR, což vyplývá z postavení Fondu jako právnické osoby podřízené Ministerstvu dopravy ČR. Vzhledem ke své jedinečnosti je SFDI klíčovou institucí v rozvoji dopravních sítí na území České republiky.

Hlavními dokumenty, které předurčují cílovou orientaci organizace, jsou Návrh rozvoje dopravních sítí do roku 2010, Harmonogram a finanční zajištění Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010, Strategie financování a obnovy dopravních sítí v letech 2003 až 2007 a další výchozí materiály ve kterých jsou definované jak požadavky na provozní parametry, tak dlouhodobé cíle v jednotlivých dopravních segmentech – silniční dopravě, železniční infrastruktuře, infrastruktuře vodní dopravy, ve veřejné osobní dopravě, kombinované dopravě, letecké dopravě, cyklistice a v pěším provozu. Vzhledem k tomu, že ČR se stala členem EU a je začleněna do transevropské dopravní sítě je společným záměrem dotčených zemí vytvoření kvalitní dopravní sítě. Z toho vyplývá povinnost ČR od roku 2005 navýšit finanční prostředky potřebné na kofinancování investičních akcí z fondů EU.

Důsledkem novely zákona o rozpočtovém určení daní byl SFDI snížen podíl na výnosu spotřební daně z minerálních olejů, což mělo za následek pokles rozpočtovaných příjmů Fondu na rok 2005. Na druhou stranu však bylo toto snížení příjmů v rozpočtu SFDI kompenzováno snížením výdajů spojených s opravami, údržbou, modernizací a výstavbou silnic II. a III. třídy (vyjma výdajů na silnice II. a III. třídy, jejichž investorem bude v roce 2005 ŘSD).

Strategické priority předurčují hlavní okruh investičního financování Fondu. Hlavními stavbami, které mají význam pro rozvoj dopravní infrastruktury a napojení ČR na evropskou dopravní síť, jsou především:

- dálnice D 1 (Praha – Brno – Přerov – Lipník nad Bečvou),
- dálnice D 3 (Praha – České Budějovice – státní hranice),
- dálnice D 5 (Praha – Plzeň – Rozvadov státní hranice), stavba bude financována částečně ze SFDI a úvěru od EIB,

- dálnice D 8 (Praha – Ústí nad Labem – státní hranice), stavba bude financována částečně ze SFDI a úvěru od EIB;
- dálnice D 11 (Praha – Hradec Králové – Trutnov – státní hranice), stavba bude financována částečně ze SFDI a úvěru od EIB
- rychlostní silnice R6 (Praha – Karlovy Vary – Sokolov – Kamenný Dvůr),
- rychlostní silnice R7 (Praha – Slaný – Chomutov), stavba je postupně realizována,
- optimalizace železniční uzlu Bohumín,
- R1 (Pražský okruh)

Dalšími prioritami, především v oblasti železniční dopravy, jsou pak elektrizace trat'ového úseku Kadaň – Karlovy Vary, či modernizace železniční stanice Praha, hlavní nádraží.

V oblasti infrastruktury vodní dopravy je prioritním cílem v roce 2005 dokončení vybraných akcí sloužících k využívání vodní cesty a přístavní infrastruktury, zajišťujících bezpečnost provozu lodní dopravy a dokončení velkých staveb rekonstrukce plavebních komor. V rozpočtu Fondu tak byly vyčleněny finanční prostředky na dvě významné akce, a to „Stupeň Přelouč II“ a „Zlepšení plavebních podmínek na Labi – Ústí nad Labem – státní hranice“.

## **E. CHARAKTERISTIKA MANAGEMENTU A PERSONÁLNÍ POLITIKA**

### **Personální politika**

Předpokladem kvalitního fungování SFDI je jeho personální stabilizace. Fond vznikl v polovině roku 2000 a k datu 31. 12. 2000 zaměstnával 14 zaměstnanců. Během následujících let celkový počet zaměstnanců Fondu rostl. V průběhu roku 2004 došlo k organizačním změnám aparátu Fondu, když byl zřízen nový odbor výkonového zpoplatnění a zároveň došlo k rozšíření odboru vnitřní kontroly. Na základě těchto změn byl navýšen systematizovaný počet zaměstnanců SFDI ze 49 na 73.

osob. Nicméně tento stav nebyl naplněn a SFDI zaměstnával k 31. 12. 2004 a k 31. 5. 2005 celkem 46, resp. 44 zaměstnanců. Ve Fondu jsou zaměstnání především lidé s vysokoškolským vzděláním (cca 70 %), což plně odpovídá odbornému charakteru vykonávané činnosti Fondu. Zaměstnanci jsou odměňováni v souladu se zákonem č. 143/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, na základě rozdělení do platových tříd.

### **Management SFDI**

Nejvyšší management SFDI je tvořen ředitelem celé organizace a dvěma náměstký. Ředitel Fondu je jeho statutárním orgánem. Provádí rozhodnutí související s uvolňováním prostředků Fondu a další opatření projednaná nebo schválená výborem SFDI, zároveň řídí činnost aparátu. Náměstek pro správu finančních zdrojů řídí odbor správy finančních zdrojů a odbor koncepce a metodiky. V rámci svých pravomocí zabezpečuje správu daňových příjmů Fondu a zabezpečuje převody prostředků určených Fondu a další činnosti týkající se financování programů a akcí z rozpočtu Fondu. Dále zajišťuje činnosti související s poskytováním příspěvků z Evropské komise prostřednictvím příslušných evropských fondů, vypracovává rozpočet a řídí cash-flow organizace. Je také odpovědný za vedení účetnictví a finančního výkaznictví a mzdové agendy. Náměstek pro realizaci má ve své kompetenci přípravu seznamu akcí navržených k financování Fondem, dále zodpovídá za agendu související s rozdělováním zdroji, jako je uzavírání smluv, organizační vazby s investorem po dobu výstavby, a věnuje se také koordinační činnosti spočívající v odborné spolupráci s regionálními institucemi, přípravě a realizaci státních programů jiných resortů ve vztahu k dopravní infrastruktuře.

## **F. ANALÝZA HOSPODAŘENÍ FONDU**

Rozpočet SFDI byl až do roku 2004 sestavován jako vyrovnaný, tak aby se rozpočtové příjmy rovnaly rozpočtovým výdajům. Naproti tomu ve schváleném rozpočtu 2005 se objevuje kladné saldo mezi příjmy

a výdaji Fondu ve výši 2 mld. Kč, které bude kryto z dotace FNM. Tato rozdílová částka bude primárně určena k zálohovému krytí akcí hrazených z fondů EU. Využití finančních prostředků Fondu se při realizaci musí držet zásad účelovosti užití, závaznosti rozpočtu, poskytování finančních prostředků na smluvním základě, efektivnosti a hospodárnosti, evidence a kontroly. Účel užití prostředků je přesně vymezen v § 2 zákona 104/2000 Sb. V souladu s účelem SFDI mohou být z rozpočtu hrazeny investiční výdaje, které jsou charakterizovány financováním investičních potřeb, a příspěvky na konkrétní akce (schválené položky rozpočtu) a neinvestiční výdaje sloužící k financování neinvestičních potřeb. Pro demonstraci sem např. spadá financování údržby a oprav celostátních a regionálních drah, silnic a dálnic, ale také příspěvky na průzkumné a projektové práce zaměřené na opravy silnic, dálnic, drah nebo dopravně významných vnitrozemských vodních cest. Z toho vyplývá, že dominantním předmětem financování je:

- a) výstavba, modernizace, oprava a údržba silnic a dálnic;
- b) výstavba, modernizace, oprava a údržba celostátních a regionálních drah;
- c) výstavba a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest.

Jednotlivé akce jsou financovány Fondem. Pokud splňují podmínky souladu s účelem SFDI, akce je zařazena v rozpočtu na daný rok, výbor SFDI schválí uvolnění finančních prostředků a Fond uzavře s příjemcem smlouvu o jejich poskytnutí. SFDI vydává každoročně Pravidla pro poskytování příspěvků pro jednotlivé programy. **Příspěvek je poskytován na základě žádostí posuzovaných a schvalovaných výborem SFDI v souladu s objemem finančních prostředků stanovených v rozpočtu SFDI. Na přiznání příspěvku z Fondu není právní nárok.** Poskytnutí finančních prostředků ze zdrojů Fondu je možné pouze na základě smlouvy, resp. až po jejím uzavření s příjemcem. Smlouva se uzavírá podle obchodního zákoníku. O čerpání a užití takto poskytnutých prostředků je příjemce povinen vést analytickou účetní evidenci a předkládat Fondu ke kontrole vyhodnocení akce. Příjemce má možnost požádat o převod nevyčerpaných finančních prostředků vyčleněných v rozpočtu SFDI pro daný rozpočtový rok .

---

a poskytnutých mu na základě uzavřené smlouvy do rozpočtového roku následujícího za předpokladu, že trvá potřeba financování jmenovité akce, pro kterou by měly být finanční prostředky poskytnuty i v roce následujícím.

Nejvýznamnějším příjemcem finančních prostředků ze SFDI jsou Ředitelství silnic a dálnic se 48,0 % podílem na celkových výdajích k 31. 12. 2004, což představuje meziroční nárůst 11,8 %. Druhým nejvýznamnějším subjektem, z hlediska výše přijatých finančních prostředků z rozpočtu SFDI je Správa železniční dopravní cesty, jíž bylo uvolněno 29,3 % celkových výdajů SFDI. Zbýlých 22,7 % v roce 2004 připadá na jednotlivé projekty financované v rámci zákonem vymezených kompetencí, jež byly předloženy jak z komunální (obce, města) a příspěvkové sféry (Technická správa komunikací Praha), tak i ze sféry podnikové.

### **Struktura příjmů a výdajů**

K naplnění svého účelu může SFDI využívat příjmy SFDI v souladu s § 4 zákona č. 104/2000 Sb. Tyto příjmy tvoří:

- a. převody prostředků z Fondu národního majetku ČR,
- b. převody výnosů silniční daně,
- c. převody podílu z výnosu spotřební daně z minerálních olejů (výši podílu z plateb pak stanoví zvláštní právní předpis, aktuálně je to 9,1 % celostátního hrubého výnosu této spotřební daně),
- d. převody výnosů z poplatků za použití vybraných druhů dálnic a rychlostních silnic (zpoplatnění dle hmotnostních kategorií vozidel),
- e. výnosy z cenných papírů nebo veřejných sbírek organizovaných Fondem,
- f. úvěry, úroky z vkladů, penále, pojistná plnění a jiné platby od fyzických a právnických osob,
- g. příspěvky z Evropské komise poskytované prostřednictvím příslušných evropských fondů,
- h. dary a dědictví,
- i. dotace ze státního rozpočtu.

Nejvýznamnější položkou v příjmech SFDI v letech 2000 až 2003 byly převody prostředků z Fondu národního majetku ČR (FNM). Jejich podíl na celkových příjmech se pohyboval v rozmezí 46 % v roce 2003 (27,8 mld. Kč) až po hranici 66 % v roce 2000. Rok 2000 však nelze porovnávat s údaji za další léta, protože SFDI začal provozovat svou činnost prakticky až ve 4. čtvrtletí. V rozpočtu 2004 poklesla část příjmů tvořená dotací od FNM ve výši 20 mld. Kč, což představuje 45,4 % celkového rozpočtu SFDI. Ve skutečnosti byla převedena dotace z FNM do rozpočtu SFDI pouze ve výši 18 mld. Kč. Zbylé 2 mld. Kč již byly v průběhu prvního čtvrtletí 2005 ze strany FNM uhrazeny, a to nad rámec schváleného rozpočtu 2005. Dalším rozpočtovým příjmem byla dotace ze státního rozpočtu ve výši 2,8 mld. Kč, která byla v průběhu roku použita na spolufinancování fondů EU, stejně tak jako na úvěry od EIB. Tyto finanční úvěry byly čerpány prostřednictvím ČMZRB. Dotace od FNM zůstává majoritní složkou příjmů Fondu i v roce 2005, kdy ve schváleném rozpočtu se tato dotace pohybuje na úrovni 24,3 mld. Kč, což spolu s poklesem celkových rozpočtovaných příjmů znamenalo růst podílu na 63,0 %.

Fond používá svých příjmů dle § 2 zákona č. 104/2000 Sb., ve prospěch rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest v tomto rozsahu:

- a. financování výstavby, modernizace, oprav a údržby silnic a dálnic,
- b. poskytování příspěvků na výstavbu a modernizaci průjezdních úseků silnic a dálnic,
- c. financování výstavby, modernizace, oprav a údržby celostátních a regionálních drah,
- d. financování výstavby a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest,
- e. úhrada splátek úvěrů a úroků z úvěrů a dalších výdajů spojených se zajištěním dluhové služby,
- f. poskytování příspěvků na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na výstavbu, modernizaci

- a opravy silnic a dálnic, dopravně významných vodních cest a staveb celostátních a regionálních drah,
- g. poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace,
  - h. poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek,
  - i. náklady na činnost Fondu.

### **Příjmy SFDI**

Celkové příjmy Fondu se dají sledovat v základním členění na daňové, nedaňové a dotační. Daňové příjmy zahrnují převody výnosů silniční daně, převody podílu z výnosu spotřební daně z minerálních olejů a převody výnosů z poplatků za použití vybraných druhů dálnic a rychlostních silnic.

V období let 2001 až 2003 skutečně dosažené daňové příjmy stabilně rostly, když v roce 2001 dosáhly úrovně 17,4 mld. Kč, v roce následujícím 18,3 mld. Kč a 19,2 mld. ke konci roku 2003. Z výše jmenovaných daňových finančních zdrojů měla nejvyšší podíl na plnění této části rozpočtu Fondu spotřební daň a to ve výši těsně pod hranici 60 %. Silniční daň měla v absolutním vyjádření zhruba poloviční přínos a poplatky za použití vybraných druhů dálnic a rychlostních silnic se pak podílely cca 10 % na celkovém daňovém příjmu.

Nedaňové příjmy jsou v případě SFDI převážně tvořeny pouze převody nevyčerpaných, popř. vrácených finančních prostředků z předcházejících let či úroky připsanými na účtech SFDI. V období let 2001 až 2003 tyto příjmy rostly od 0,866 mld. Kč v roce 2001, přes 1,545 mld. Kč v roce 2002, až na 1,560 mld. Kč ke konci roku 2003. Fond zároveň disponoval finančními prostředky, které byly tvořeny kumulovanými zůstatky na účtu SFDI. Tyto prostředky, které k 31.12.2003 dosáhly 7,700 mld. Kč, však nejsou faktickým příjmem Fondu.

V upraveném rozpočtu Fondu na rok 2004 byly kalkulovány daňové příjmy na úrovni 21,2 mld. Kč, přičemž ve skutečnosti dosáhla míra naplnění 100,2 %. Průměrné tempo růstu daňových příjmů v letech 2001 až 2004 dosahovalo 6,9 %. Poměry příjmů z jednotlivých daňových zdrojů dosahují přibližně stejných hodnot jako v roce předchozím, když

ve vztahu k celkovým daňovým příjmům tvořily ke konci roku 2004 převody výnosů ze spotřební daně necelých 62 %, převody výnosů ze silniční daně 28 % a převody výnosů z poplatků za použití vybraných druhů dálnic a rychlostních silnic zhruba 10 %. Nedaňové příjmy dosáhly k 31.12.2004 úrovně 0,393 mld. Kč, z čehož vrácené finanční prostředky za rok 2003 tvořily pouze 0,050 mld. Kč. Fond zároveň v roce 2004 disponoval 14,973 mld. Kč, které tvořily zůstatek na účtu SFDI k 31.12.2003.

Dle CRA lze mezi zásadní objektivní a příjemcem neovlivnitelné důvody nečerpání finančních prostředků ze SFDI na jmenovité akce především uvést:

- Prodlužování projednávání staveb z hlediska jejich zásahu do životního prostředí (připomínková řízení podávaná občanskými či ekologickými sdruženími);
- majetkoprávní problémy včetně změny cen vyplývající z vyhlášky Ministerstva financí ČR;
- změny staveb a harmonogramu realizace staveb;
- lhůty schvalování výsledků výběrových řízení u akcí spolufinancovaných z EU.

Nesoulad mezi rozpočtem SFDI a vlastním čerpáním v daném roce není dle CRA Fondem v zásadě ovlivnitelný. Účel nevyčerpaných finančních prostředků, které jsou převedeny do dalšího roku zůstává zachován. Díky takto nakumulovaným, nevyčerpaným finančním prostředkům minulých let, které jsou připsány na účtu SFDI, může Fond dle CRA čelit i nelineárnímu přísunu dotací z FNM a SR v průběhu roku a být v dobré likvidní pozici i bez čerpání kontokorentních úvěrů.

Již ve schváleném rozpočtu pro rok 2005 se projevila novela zákona o rozpočtovém určení daní, v rámci které byl snížen podíl SFDI na výnosu spotřební daně z minerálních olejů z původních 20,0 % na současných 9,1 %. V absolutním vyjádření se v rámci schválených rozpočtů snížil podíl na výnosu ze spotřební daně z 13,1 mld. Kč na 6,2 mld. Kč pro rok 2005. Rozpočtované daňové příjmy tak meziročně poklesly na 14,3 mld. Kč a tvoří 37,0 % celkových příjmů. Naproti tomu

---

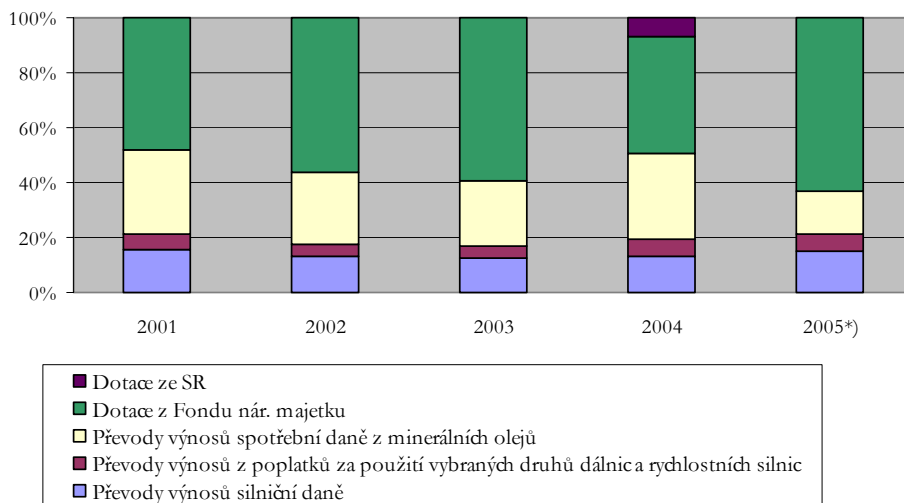
tento propad byl částečně kompenzován navýšením dotací z FNM na 24,3 mld. Kč, ve které je zahrnuta i částka 2 mld. Kč, určená k zálohovému financování akcí hrazených z fondů EU. Celkové příjmy ve schváleném rozpočtu pro rok 2005 meziročně poklesly o 5,4 mld. Kč, na 38,6 mld. Kč.

Dotace do SFDI plynou prostřednictvím Fondu národního majetku ČR. V historii existence SFDI zatím hrály nejdůležitější roli. V roce 2000 se podílely 66 %, v roce 2001 potom 47 % a v roce 2002 pak 55 % na skutečných příjmech. Nicméně, jak bylo výše uvedeno, je třeba připomenout, že v roce 2000 fungoval Fond fakticky pouze v posledním čtvrtletí. Vysoký podíl příjmů SFDI prostřednictvím dotací FNM v minulosti vyvolával problémy způsobené nerovnoměrným přísunem finančních zdrojů. Vzhledem k nerovnoměrně rozloženým převodům těchto finančních prostředků v průběhu roku 2001 na účet SFDI, bylo rozhodnuto o otevření kontokorentního účtu s možností debetního zůstatku ve výši 1 mld. Kč u Českomoravské záruční a rozvojové banky, a. s. V roce 2002 došlo, na základě schválení Poslanecké sněmovny ČR a provedení výběrového řízení, k založení účtu s kontokorentem až do výše 4 mld. Kč u České spořitelny, a. s. Díky dodržování harmonogramu převodu prostředků ve prospěch Fondu, kvalitnímu řízení cash-flow a nastavení smluv s hlavními příjemci finančních prostředků od SFDI (Ředitelství silnic a dálnic a Správa železniční dopravní cesty) nemusel Fond v roce 2003 možností kontokorentních účtů využívat.

Rok 2004 byl poznamenán rozkolísanými převody jednotlivých tranží plynoucích od FNM do rozpočtu SFDI v rámci roku, když do 30.6.2004, resp. 30.9.2004 bylo převedeno pouze 5 mld. Kč, resp. 9 mld. Kč z celkového objemu 20 mld. Kč. Nelineární přísun finančních prostředků z FNM a SR v roce 2004, podtržený výše popsáním odsunutím platby ve výši 2 mld. Kč do roku 2005, Fond převážně kompenzoval čerpáním finančních zůstatků na účtu, které jsou z větší části tvořeny vrácenými a nevyčerpanými finančními prostředky minulých let. V krajním případě by však mohlo dojít k čerpání sjednaných kontokorentních účtů až do výše 5 mld. Kč, což CRA v současnosti považuje za dostatečné zabezpečení likvidity Fondu.

Nerovnoměrný přísun finančních zdrojů do Fondu se týkal i dotace ze SR, jejíž plná výše 2,8 mld. Kč byla převedena na účet SFDI až k datu 15.9.2004.

CRA současně upozorňuje na fakt, že z rozpočtu SFDI je organizacím, které nejsou plátcí DPH, poskytována úhrada včetně DPH, která je v konečném důsledku příjmem státního rozpočtu. Změna sazby DPH na stavební práce a služby z 5 % na 22 % k začátku roku 2004, resp. od 1.5.2004 na konečných 19 % znamená dle propočtů CRA významné zvýšení nároků na rozpočet SFDI. V rozpočtu SFDI na rok 2005 je kalkulován celkový odvod DPH, při aktuální sazbě 19 % ze stavebních prací, na úrovni 4,6 mld. Kč. Úhrada těchto prostředků není v aktuálním rozpočtu plně kryta a v případě schválených nových úvěrových programů bude tento dopad ještě vyšší. Vzhledem k tomu, že některé požadavky konečných příjemců finančních prostředků z rozpočtu SFDI byly předkládány s ohledem na čerpání finančních prostředků za podmínek snížené sazby DPH (5 %) bylo nutné předložené požadavky částečně redukovat, právě o navýšenou část odvodu DPH.



\*) rozpočet

## Výdaje SFDI

Výdajová stránka rozpočtu SFDI je členěna na svou běžnou a kapitálovou část. Běžná část výdajů se v roce 2004 podílela 34 %

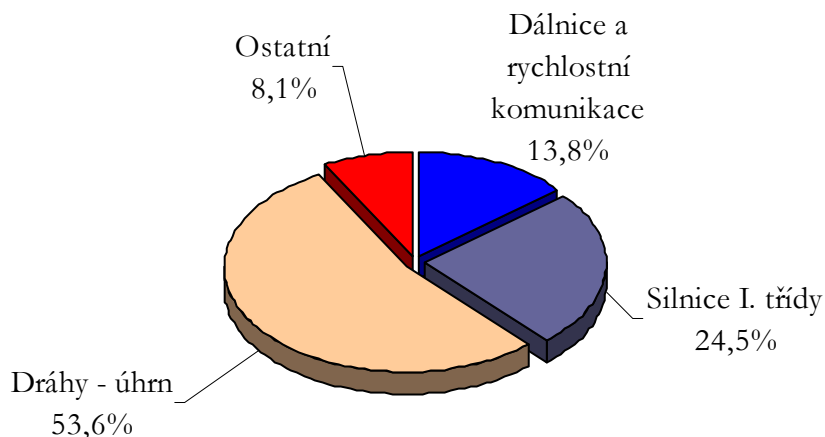
na celkových výdajích. Nejvýznamnější tok těchto prostředků – celkem 68 % – směřuje do oblasti pozemních komunikací, a to prostřednictvím financování organizací Správy a údržby silnic (SÚS) a Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD). Zbylá část podílu připadá na celostátní a regionální dráhy (31 %). Přibližně 0,3 % pak zahrnovaly výdaje spojené s činností aparátu SFDI.

Úhrady výdajů jsou prováděny v závislosti na stavu příjmové stránky na základě uzavřených smluvních vztahů. Kapitálové výdaje finančně kryjí výstavbu a modernizaci. I v této části rozpočtu prozatím vždy dominovaly náklady na pozemní komunikace (68 % z celkových kapitálových výdajů k 31. 12. 2004). Zhruba o polovinu prostředků méně připadlo na oblast celostátních a regionálních drah (31 %).

Schválený rozpočet pro rok 2005 zahrnuje předpokládané výdaje ve výši 36,6 mld. Kč, které mají být rozděleny v poměru 27,9 % na běžné výdaje a 72,1 % na výdaje kapitálové. Vedle výše uvedených výdajů se navrhuje do rozpočtu SFDI pro rok 2005 zahrnout částku ve výši 6,1 mld. Kč, se kterou se počítá při zálohovém krytí akcí financovaných z fondů EU. Celkové rozpočtované výdaje Fondu dosahují úrovně 42,7 mld. Kč.

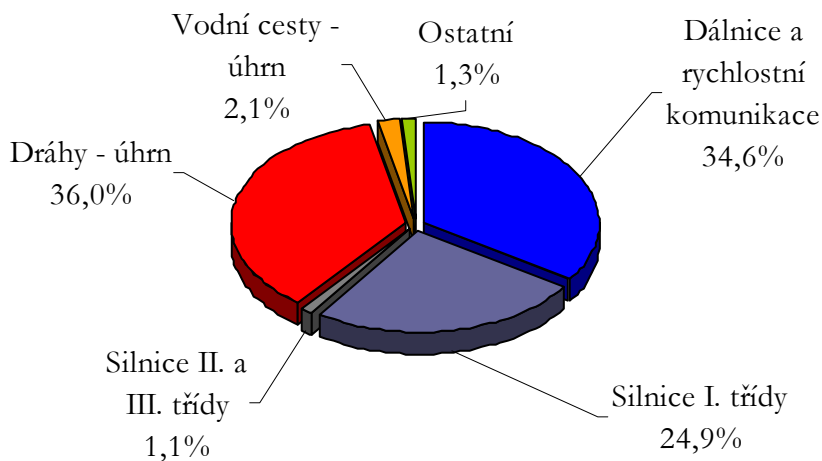
Ve struktuře rozpočtu došlo v meziročním srovnání k jedné významné změně. Výše popsaná úprava rozpočtového určení daní, kdy Fondu byl na straně příjmů snížen převod podílu na spotřební dani z minerálních olejů z původních 20 % na 9,1 %, byla kompenzována odejmutím financování silnic II. a III. třídy, vyjma výdajů na silnice těchto tříd, jejichž investorem bude ŘSD ČR. Kompetence ohledně správy a údržby silnic II. a III. třídy přebírají od počátku roku 2005 odpovídající kraje. V tomto kontextu CRA poukazuje na fakt, že na rozdíl od původního způsobu financování, platného do konce roku 2004, kraje nemají mandatorní povinnost převádět přesně definovanou výši finančních prostředků na SÚS.

### Podíl jednotlivých programů na běžných výdajích v rámci rozpočtu 2005



Struktura kapitálových výdajů zůstala až na pokles položky Silnice II. a III. třídy o 2,6 mld. Kč na 0,3 mld. Kč přibližně zachována.

### Podíl jednotlivých programů na kapitálových výdajích v rámci rozpočtu 2005



Dle názoru CRA by měla být do budoucna posilována část daňových příjmů SFDI z hlediska její predikovatelnosti a s ohledem na finanční stabilitu tak, aby kromě běžných výdajů pokrývala alespoň 75 % kapitálových výdajů Fondu.

## **Provozní hospodaření**

Rozpočtované výdaje na činnost aparátu Fondu jsou sledovány ve druhém účetním okruhu organizace.

Prvotní nízké náklady roku 2000 byly ovlivněny postupným zahajováním jednotlivých činností Fondu. Nedočerpané prostředky roku 2000 (cca 24 mil. Kč) byly převedeny do roku 2001. V letech 2001 až 2003 rozpočtované výdaje na činnost aparátu postupně rostly až na 56 mil. Kč v roce 2003 s tím, že skutečně čerpané prostředky se pohybovaly pod rozpočtovanými hodnotami. Největší podíl těchto výdajů, pohybující se nad hranicí 90 %, byl tvořen běžnými výdaji, zbytek pak připadal na výdaje kapitálové. Nedočerpané finanční prostředky byly převáděny do následujících let se stejným účelovým určením. Od roku 2002 byly do rozpočtovaných výdajů aparátu SFDI zahrnuty i výdaje spojené s vedením kontokorentního účtu ve výši 200 mil. Kč v roce 2002 a 275 mil. Kč, které byly zahrnuty do schváleného rozpočtu následujícího roku. Vzhledem k nečerpání takto účelově definovaných finančních prostředků během let 2002 a 2003, byly uspořené prostředky převedeny do rozpočtu pro příjemce dotací z Fondu (I. okruh).

Celkový zůstatek nevyčerpaných finančních prostředků SFDI k 31.12.2003 na účtu u ČNB, ze kterých byly financovány výdaje spojené s činností aparátu ve výši 430 mil. Kč, byl převeden do rozpočtu aparátu pro rok 2004. Z tohoto objemu finančních prostředků byla částka ve výši 327 mil. Kč účelově určena na výdaje spojené s vedením kontokorentního účtu. Tyto finanční prostředky byly počátkem roku 2004 převedeny do rozpočtu dotací, tj. do I. okruhu financování a byly formou rozpočtového opatření na základě rozhodnutí výboru SFDI poskytnuty ŘSD. Částka ve výši 103 mil. Kč odpovídala nedočerpaným finančním prostředkům na činnost aparátu SFDI. Tyto prostředky v roce 2004 posléze sloužily k pokrytí 98 %-ní části nákupní ceny budovy v ulici Sokolovská, která je sídlem SFDI. Zbýlá část kupní ceny byla pokryta z dotace na činnost aparátu pro rok 2004.

Ke konci roku 2004 tvořil celkový zůstatek finančních prostředků na účtu ČNB, ze kterého jsou financovány výdaje spojené s činností aparátu, ve výši 280 mil. Kč. Tyto finanční prostředky byly převedeny do rozpočtu aparátu na rok 2005. Z tohoto objemu prostředků je částka 175 mil. Kč účelově určena na výdaje spojené s vedením

kontokorentního účtu a zbylých 105 mil. Kč je účelově vyčleněno na činnost aparátu.

### **Budoucí hospodaření**

Dle CRA bude budoucí hospodaření SFDI zásadní měrou ovlivněno zásahy do příjmové strany Fondu a také požadovanou mírou uspokojení nároků vyvstalých z údržby a rozvoje dopravních sítí.

Pokles příjmové strany rozpočtu proti roku 2004, který se promítl do rozpočtu roku 2005, je způsoben hlavně snížením daňových příjmů vlivem novely zákona o rozpočtovém určení daní, což je ale na druhé straně spojeno s odebráním kompetencí ohledně správy a údržby silnic II. a III. třídy. S ohledem na plánované ukončení činnosti FNM a s tím souvisejícím potenciálním ohrožením v podobě výpadku hlavního zdroje příjmů, CRA pozitivně vnímá očekávané převzetí závazků FNM Ministerstvem financí ČR. V souvislosti s řešením otázky posilování příjmových zdrojů pro SFDI by se možným zdrojem určeným pro financování infrastruktury v budoucnu mělo stát plánované zavedení výkonového zpoplatnění vybrané silniční a dálniční daně v České republice (elektronické mýtné). Ve střednědobém časovém horizontu bude Ministerstvo financí na zajištění dofinancování zdrojů SFDI dle informací CRA pravděpodobně spolupracovat s EIB. Již v roce 2005 přistoupila SFDI k systémovému řešení předfinancování projektů, které jsou kofinancované z fondů EU. CRA předpokládá, že do budoucna by měl tento zdroj financování hrát důležitou roli v oblasti údržby a rozvoje dopravních sítí. Dalším potenciálním zdrojem financování dopravní infrastruktury by se v budoucnu mohl stát podíl z vybraných daní, který by navýšil příjmy Fondu.

CRA RATING AGENCY, a. s., na základě získaných poznatků zhodnotila schopnost Státního fondu dopravní infrastruktury dostát všem závazkům vyplývajícím z předmětu jeho činnosti. CRA i nadále pozitivně hodnotí predikovatelnou, na státním rozpočtu ČR nezávislou, výši dosahovaných daňových příjmů, které jsou převáděny do rozpočtu Fondu, systémové a smluvní ošetření pravidel při přidělování finančních prostředků smluvním protistranám, řízení cash-flow, dosavadní silnou likvidní pozici bez využívání otevřených kontokorentních úvěrových linek, kontrolu užití rozdělených zdrojů a efektivitu Fondu při rozdělování svých finančních zdrojů měřenou poměrem nákladů na provozní činnost Fondu vůči jeho celkovému rozpočtu. CRA, v souvislosti s výší daňových příjmů, upozorňuje na snížení podílu SFDI na výnosu spotřební daně z minerálních olejů v rámci novely zákona o rozpočtovém určení daní. Na druhou stranu však bylo Fondu toto snížení příjmů kompenzováno převedením financování silnic II. a III. třídy ze SFDI na vyšší územně samosprávné celky - kraje. CRA dále poukazuje na nově zavedený způsob předfinancování akcí spolufinancovaných z fondů Evropské unie. Z tohoto důvodu převyšují příjmy v rozpočtu 2005 Fondu o 2 mld. Kč výdaje, přičemž tato rozdílová částka je především určena k zálohovému financování akcí hrazených z fondů EU. V souvislosti s plánovaným ukončením činnosti Fondu národního majetku ČR a s tím souvisejícím výpadkem příslušných rozpočtových zdrojů, CRA pozitivně vnímá zamýšlené převedení budoucích závazků FNM vůči SFDI na Ministerstvo financí ČR.

Posoudili jsme dosavadní hospodaření Státního fondu dopravní infrastruktury a jeho krátkodobý očekávaný vývoj. Dle názoru CRA RATING AGENCY, a. s. je Státní fond dopravní infrastruktury dostatečně schopen dostát svým splatným finančním závazkům, a proto mu uděluje krátkodobý CRA Rating na úrovni

czP-1.

Po zvážení všech dostupných informací, posouzení dopadu možného vývoje v oblasti dopravní infrastruktury a vlivu na Fond s ohledem na zákonem zaručené budoucí příjmy Fondu a s přihlédnutím k vývoji těchto budoucích daňových i nedaňových příjmů Fondu a nenárokové formě jeho výdajové strany shledává **CRA RATING AGENCY, a.s.** Státní fond dopravní infrastruktury dostatečně schopným dostát svým finančním závazkům v dlouhodobém časovém horizontu a uděluje Fondu dlouhodobý **CRA Rating** na úrovni

**A+ / czAaa.**

## G. PŘÍLOHA I – VÝDAJE SFDI V JEDNOTLIVÝCH LETECH

SFDI v jednotlivých letech existence					
Organizace	2003 <sup>[1]</sup>	2004 <sup>[2]</sup>	2004 <sup>[1]</sup>	2005 <sup>[2]</sup>	Index 2005/2004
<b>BĚŽNÉ VÝDAJE celkem</b>	17 779	16 174	18 255	10 201	63,07
v tom:					
<b>Pozemní komunikace - úhrn</b>	11 517	10 383	12 343	4 241	40,85
Pozemní komunikace - j.n.	241	273	348	190	69,60
Dálnice a rychlostní komunikace	1 142	1 472	1 511	1 404	95,38
Silnice I. třídy	4 027	2 847	4 655	2 497	87,71
Silnice II. a III. třídy	6 107	5 521	5 829		0,00
Silnice I. II. a III. třídy (TSK)		150			0,00
Silnice na území hl. města Prahy (TSK)				150	
<b>Aparát SFDI</b>	98	51	142	220	431,37
<b>Úhrada úroků</b>	327	275	175	275	100,00
<b>Železniční doprava - úhrn</b>	5 619	5 465	5 486	5 465	100,00
České dráhy, a.s.	1 092				
SŽDC, s.o.	9 469	5 400	5 421	5 400	100,00
Regionální dráhy	78	65	65	65	100,00
Nespecifikovaná rezerva	217		109		
<b>KAPITÁLOVÉ VÝDAJE celkem</b>	30 361	27 826	39 707	26 399	94,87
v tom:					
<b>Pozemní komunikace - úhrn</b>	18 014	17 348	25 292	16 288	93,89
Pozemní komunikace j.n.	289	188	291	233	123,94
Cyklostezky	69	60	73	60	100,00
Pozemní komunikace	22 004	17 077	24 928	15 995	93,66
<b>Bezpečnost</b>				24	
<b>Vodní cesty - úhrn</b>	444	924	477	563	60,93
Vodní cesty- j.n.	n/a	70	n/a	79	112,86
Vodní cesty	n/a	854	n/a	484	56,67
<b>Aparát SFDI</b>	23	10	121	41	410,00
<b>Železniční doprava - úhrn</b>	10 753	9 543	11 627	9 507	99,62
Dráhy -j.n.	190	250			0,00
České dráhy, s.o.					
České dráhy, a.s.	10 563		1 039		
SŽDC, s.o.		9 278	10 323	9 492	102,31
Regionální dráhy		15	15	15	100,00
<b>Duhová služba</b>	0	0	0	0	
Nespecifikované výdaje	3 621		2 190		
<b>VÝDAJE - ÚHRN</b>	54 981	44 000	57 962	36 600	83,18

Výdaje SFDI včetně předfinancování fondů EU					
	2003 <sup>[1]</sup>	2004 <sup>[2]</sup>	2004 <sup>[1]</sup>	2005 <sup>[2]</sup>	Index 2003/2002
Výdaje			1 060	6 100	
<b>Celkem</b>	54 981	44 000	59 022	42 700	97,05

[1] upravený rozpočet

[2] schválený rozpočet

Index 2005/2004 poměří schválené rozpočtové výdaje v roce 2005 a 2004

## H. PŘÍLOHA II – PŘÍJMY SFDI V JEDNOTLIVÝCH LETECH

SFDI v jednotlivých letech existence					
PŘÍJMY					
v mil. Kč					
Organizace	2002 <sup>[1]</sup>	2003 <sup>[1]</sup>	2004 <sup>[1]</sup>	2005 <sup>[2]</sup>	Index 2005/2004
Převody výnosů silniční daně	5 700	5 800	5 900	5 900	100,00
Převody výnosů z poplatků za použití vybraných druhů dálnic a rychlostních silnic	1 700	1 700	2 200	2 200	100,00
Převody výnosů spotřební daně z minerálních olejů	10 600	10 700	13 100	6 200	47,33
<b>Daňové příjmy celkem</b>	<b>18 000</b>	<b>18 200</b>	<b>21 200</b>	<b>14 300</b>	<b>67,45</b>
Dotace z Fondu nár. majetku	23 800	27 800	20 000	24 300	121,50
Dotace ze státního rozpočtu			2 800		x
Připsané úroky	0	0			x
Vrácené finanční prostředky v rámci fin. zúčtování	1 325	1 281	50		x
<b>Příjmy celkem</b>	<b>43 125</b>	<b>47 281</b>	<b>44 050</b>	<b>38 600</b>	<b>87,63</b>

[1] upravený rozpočet

[2] schválený rozpočet

Index 2005/2004 poměruje schválené rozpočtové příjmy v roce 2005 upravené rozpočtové příjmy v roce 2004

## I. PŘÍLOHA III – RATINGOVÁ STUPNICE

### Krátkodobý CRA Rating

- czP-1: Velmi dobří v plnění svých závazků v momentě jejich dospělosti.  
 czP-2: Disponují poměrně silnou schopností plnit dospělé krátkodobé závazky řádně a včas.  
 czP-3: Disponují vcelku přijatelnou schopností splatit své dospělé krátkodobé závazky.  
 czP-4: Disponují omezenou schopností splatit své krátkodobé dospělé závazky v plné míře a včas.  
 czP-5: Nedisponují dostatečnou schopností splatit své dospělé krátkodobé závazky.

### Dlouhodobý CRA Rating

Dlouhodobý mezinárodní CRA Rating		Dlouhodobý lokální CRA Rating	
Aaa	Prvotřídní subjekty s nízkým stupněm rizika	czAaa	Prvotřídní subjekty s malým rizikem a maximální schopností splácet své závazky
Aa +	Velmi kvalitní subjekty s mírným rizikem v delším časovém horizontu	czAa +	Velmi kvalitní subjekty s vysokou schopností splácet své závazky, mírné riziko v delším časovém horizontu
Aa		czAa	
Aa -		czAa -	
A + *	Nadprůměrné subjekty se skutečnostmi, které by v budoucnu mohly ohrozit nízkou míru rizika	czA +	Kvalitní subjekty s nadprůměrnou schopností splácet své závazky, s doporučením sledování budoucího rizika ve středním a delším časovém horizontu
A		czA	
A -		czA -	
Baa +	Bonitní subjekty se stabilní současností a s možnými problémy v budoucnu	czBaa +	Bonitní subjekty s relativně slušnou schopností splácet své závazky s faktory schopnými změnit budoucí míru rizika
Baa		czBaa	
Baa -		czBaa -	
Ba +	Subjekty schopné dostát svým splatným závazkům s nejistou budoucí úrovní rizika	czBa +	Subjekty se schopností splácet své aktuální závazky, budoucí schopnost je nejednoznačná
Ba		czBa	
Ba -		czBa -	
B +	Investičně méně vhodný s problematickou rizikovou úrovní	czB +	Subjekty schopné s vypětím dostát svým závazkům s rizikovou budoucností
B		czB	
B -		czB -	
Caa +	Podprůměrný s problémy při dodržování svých závazků	czCaa +	Podprůměrné subjekty s nejednoznačnou schopností dostát svým závazkům s problematickou budoucností
Caa		czCaa	
Caa -		czCaa -	
Ca +	S vysokým stupněm rizika a vysokou mírou nedodržování svých závazků	czCa +	Spekulativní subjekty s nízkou schopností dostát svým závazkům s vysoce rizikovou budoucností
Ca		czCa	
Ca -		czCa -	
C +	Vysoce spekulativní bez investičních doporučení	czC +	Vysoce rizikové a nestabilní subjekty s neschopností splácet své závazky
C		czC	

\* vzhledem k hodnocení České republiky na mezinárodní úrovni A+ nemohou být české subjekty hodnoceny výše

**Pozitivní výhled** – znamená očekávané zlepšení schopnosti daného subjektu splácet své závazky

**Negativní výhled** – znamená potencionální zhoršení ve schopnosti subjektu splácet své závazky

Tato ratingová analýza byla vypracována společností CRA RATING AGENCY, a. s. se sídlem Washingtonova 17, 110 00 Praha 1 (dále jen CRA), a je poskytována pouze pro informativní účely a nemůže být vykládána jako nabídka nebo doporučení k prodeji či nákupu cenných papírů emitovaných hodnocenou společností. Každé ratingové hodnocení nebo názor v něm uvedený musí být zvažován jako jeden z mnoha faktorů investičního rozhodování a každý uživatel této zprávy si musí udělat svoji vlastní studii a zhodnotit nákup či prodej každého cenného papíru emitovaného hodnocenou společností na základě vlastní úvahy.

Všechny informace zde obsažené byly získány společností CRA ze zdrojů považovaných za přesné a spolehlivé. Z výše uvedených důvodů a s přihlédnutím k možnosti překlepů či jiných faktorů způsobujících případnou nepřesnost jsou však tyto informace poskytovány bez jakékoli záruky ze strany CRA nebo zaměstnanců CRA.

Tato zpráva ani žádná její část nesmí být kýmkoli kopírována nebo jinak reprodukována, prodávána anebo dále distribuována bez předchozího výslovného souhlasu společnosti CRA.

**CRA Rating a CRA RATING AGENCY** jsou obchodní značky registrované společností CRA RATING AGENCY, a. s.

CRA RATING AGENCY, a. s. (CRA), je ratingová agentura, která se zabývá nezávislým hodnocením a přidělováním ratingu pro podniky, města, finanční instituce, emise cenných papírů, projekty apod. Byla založena v lednu 1998. Od roku 2000 je jediným afilačním partnerem renomované a nejstarší světové ratingové agentury Moody's Investors Service ve střední Evropě.

[www.crarating.com](http://www.crarating.com)

[www.moodys.com](http://www.moodys.com)



Washingtonova 17, 110 00 Praha 1, Česká republika, tel./fax: +420 224 222 929  
e-mail: [cra@crarating.com](mailto:cra@crarating.com)

CRA RATING AGENCY, a. s., je zapsána v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl B, vložka 5203

---