**Ex-post CBA** **D3 Hričovské Podhradie – Žilina, Strážov**

Zmluva o poskytnutí nenávratného finančného príspevku (NFP) pre projekt výstavby diaľnice „D3 Hričovské Podhradie – Žilina, Strážov“ bola uzatvorená dňa 09.11.2009. Druhý Dodatok k Zmluve o poskytnutí NFP (zmena finančných ukazovateľov) bol uzatvorený dňa 07.11. 2011. Išlo o finančný príspevok na výstavbu 8,45 km úseku diaľnice D3 Hričovské Podhradie – Žilina, Strážov.  Prijímateľovi (Národná diaľničná spoločnosť, a. s.,) bol poskytnutý finančný príspevok vo výške **87 843 165 eur**, ktorý sa skladal z príspevku z Európskeho fondu regionálneho rozvoja (85 % z celkovej sumy) vo výške **79 383 869 eur**a z príspevku zo štátneho rozpočtu (15 % z celkovej sumy) vo výške **8 459 296 eur**. Príspevok bol stanovený na základe výsledku finančnej analýzy v rámci analýzy nákladov a prínosov (CBA) projektu, keď finančná medzera predstavovala **100 % (t. j. 100% z celkových oprávnených výdavkov projektu bolo poskytnutých zo zdrojov Operačného programu Doprava 2007 – 2013)**. Diaľnica D3 Hričovské Podhradie – Žilina, Strážov je v užívaní kompletne od júna 2008.

MDV SR ako Riadiaci orgán pristúpilo k ex-post prevereniu CBA z dôvodu zvýšenia kvality tvorby nasledujúcich predkladaných CBA cestných projektov, z dôvodu spresnenia dopravného modelovania nasledujúcich projektov ako aj užitočných podkladov ohľadom aktualizácie Metodickej príručky CBA.

Táto aktivita prispeje k zvýšeniu efektívnosti čerpania finančných prostriedkov z verejných zdrojov a z fondov Európskej únie.

Pri spätnom vyhodnotení CBA boli za roky 2005 – 2018 podľa skutočného stavu aktualizované nasledovné vstupné údaje:

*HDP – zdroj: Štatistický úrad SR, Ministerstvo financií SR, Metodická príručka CBA OPII*

*Inflácia – zdroj :  Štatistický úrad SR*

*Ceny pohonných hmôt – zdroj :  Štatistický úrad SR*

*Investičné náklady – zdroj : účtovníctvo NDS, a.s.*

*Intenzita dopravy – zdroj : celoštátne sčítanie dopravy SSC 2005, 2010 a 2015, automatické sčítače dopravy NDS, a.s.*

*Prevádzkové náklady – zdroj : účtovníctvo NDS, a.s.*

*Príjmy – zdroj : účtovníctvo, NDS a.s.*

*Nehodovosť – zdroj : Policajný zbor SR*

Následne bola prepočítaná CBA celého projektu spolu s predikciou vývoja do roku 2034 a to aktuálne platnou metodikou pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra (2014 – 2020). Pôvodná CBA bola počítaná metodikou predchádzajúceho Operačného programu Doprava (2007 – 2013).

**Vyhodnotenie finančnej analýzy**

Finančná medzera sa nezmenila, potvrdila sa jej výška **100%**.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Investičné náklady** | pôvodné**183 636 924 EUR** | po aktualizácii**188 441 396 EUR** | **2,6%** |

 Uvádzané investičné náklady sú nediskontované a bez DPH.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Zostatková hodnota** | pôvodná**17 691 769 EUR** | po aktualizácii**46 372 363 EUR** | **162,1%** |

V súlade s platným CBA manuálom bola aktualizovaná zostatková hodnota prepočítaná metódou „cash flow“, nakoľko projekt generuje čistý príjem.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Diskontované príjmy** | pôvodné**25 125 784 EUR** | po aktualizácii**24 481 334 EUR** | **-2,56%** |

Inkrementálne príjmy z mýta sú priamo závislé na intenzitách nákladnej dopravy. Intenzity nákladnej dopravy na predmetnom úseku sú nižšie v porovnaní s predpokladanými intenzitami dopravy z pôvodnej CBA. Ďalší dôvod poklesu predpokladaných príjmov je metodika výpočtu; v aktualizovanej CBA podľa aktuálnej metodiky vstupujú do kalkulácie aj príjmy z mýta na paralelnej ceste I/61 (pôvodná I/18) v porovnaní s pôvodnou CBA, kde boli vyčíslené iba príjmy z mýta na novopostavenom úseku D3.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Diskontované výdavky** | pôvodné**12 421 376 EUR** | po aktualizácii**-2 408 573 EUR** | **-119,4%** |

Výrazná zmena sa týka výdavkov na prevádzku a údržbu, nakoľko sa metodika výpočtu v aktuálne platnej verzii Metodickej príručky CBA zmenila, pričom výpočet odhadu budúcich výdavkov je presnejší. Bežné náklady na údržbu a periodické náklady na údržbu sú nižšie, čo je spôsobené  novou metodikou CBA: posudzuje sa plocha v m2 aj pri paralelnej ceste I. triedy I/61. Z dôvodu zníženia intenzít na ceste I. triedy sa znížia prevádzkové náklady na danej ceste. Pri nákladoch na správu mýta tiež dochádza k úspore nákladov a aj z tohto dôvodu prichádza k zníženiu celkových nákladov na prevádzku a údržbu infraštruktúry.

**Vyhodnotenie ekonomickej analýzy**

Pomer nákladov a prínosov (B/C) sa znížil z **4,07** na **1,26.** Zníženie bolo zapríčinené vplyvom poklesu úspor niektorých ukazovateľov uvádzaných nižšie, ako aj faktom, že ex-post CBA bola prepočítaná aktuálne platnou metodikou, ktorá obsahuje odlišné sadzby (ako napr. nižšia hodnota času), a taktiež uvádza povinný výpočet externalít (znečistenie životného prostredia, emisie skleníkových plynov, hluk).

Napriek zníženiu koeficientu pomeru nákladov a prínosov môžeme konštatovať, že projekt je prínosný pre spoločnosť, keďže ukazovateľ B/C prevyšuje hodnotu 1.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora času cestujúcich** | pôvodná**213 761 255 EUR** | po aktualizácii**52 378 902 EUR** | **-75,5%** |

Úspora času sa znížila najmä v dôsledku aplikácie reálnych intenzít, ktoré sú nižšie ako predpokladal dopravný model.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora zo spotreby PHM** | pôvodná **22 980 763 EUR** | po aktualizácii  **5 872 074 EUR** | **-74,5%** |
| **Úspora ostatných prevádzkových nákladov** | pôvodná **214 186 366 EUR** | po aktualizácii  **25 852 516 EUR** | **-87,9%** |

Prevádzkové náklady vozidiel sú zložené zo spotreby pohonných hmôt, kde prichádza k úspore a z ostatných prevádzkových nákladov vozidiel (ako napr. odpisy), kde prichádza takisto k úspore.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora z nehodovosti** | pôvodná**15 765 207 EUR** | po aktualizácii**36 248 688 EUR** | **129,9%** |

Nehodovosť bola vypočítaná na základe počtu nehôd za roky 2007 – 2018 (cesta I. triedy) resp. 2008 – 2018 (diaľnica D3).

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora na emisiách** | pôvodné**- EUR** | po aktualizácii **24 670 759 EUR** | **-** |

Úspora na emisiách nebola v pôvodnej CBA vyčíslená. Na základe inkrementálnej spotreby pohonných látok (tieto tvoria základný podklad pre výpočet tvorby emisií) počas celého referenčného obdobia bola vypočítaná úspora.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora na hluku** | pôvodné**- EUR** | po aktualizácii**22 263 415 EUR** | **-** |

Úspora z hluku nebola v pôvodnej CBA vyčíslená. Vo všeobecnosti platí, že výstavbou diaľničných úsekov je obyvateľstvo menej vystavené hluku z osobnej a nákladnej dopravy, čo sa potvrdilo aj pri analyzovanom úseku.

**Záverečné hodnotenie**

Spätné vyhodnotenie CBA preukázalo opodstatnenosť financovania projektu z fondov EÚ. Finančná analýza potvrdila predpoklad, že projekt nedokáže v plnom rozsahu pokryť výdavky zo svojich príjmov a preto je opodstatnený nenávratný finančný príspevok z ERDF. Ekonomická analýza potvrdila efektívnosť vynakladania verejných zdrojov a odôvodnenosť projektu, nakoľko prínosy projektu pre spoločnosť ako celok prevažujú nad jeho nákladmi.