Zmluva o poskytnutí nenávratného finančného príspevku pre D1 Fričovce – Svinia bola uzatvorená dňa 06.02.2012. Išlo o finančný príspevok na výstavbu 11,22 km diaľnice D1. Prijímateľovi NDS, a.s. bola poskytnutá finančná dotácia vo výške **99 779 394 EUR**, ktorá sa skladala z príspevku z Kohézneho fondu (85 % z celkovej sumy) vo výške **84 812 485 EUR** a z príspevku zo štátneho rozpočtu (15% z celkovej sumy) vo výške **14 966 909 EUR**. Finančná dotácia bola vypočítaná na základe výsledku finančnej analýzy (v rámci analýzy nákladov a výnosov - CBA) projektu, keď finančná medzera predstavovala **71,36 %**. Diaľnica D1 Fričovce – Svinia je v užívaní od decembra 2015.

Riadiaci orgán OPII pristúpil k ex-post prevereniu a aktualizácií CBA z dôvodu zlepšenia kvality predkladania CBA projektov v rámci OPII a následne k zvýšeniu efektívnosti čerpania finančných prostriedkov z verejných zdrojov a z fondov Európskej únie.

Pri spätnom vyhodnotení CBA boli aktualizované nasledovné vstupné údaje, a to na základe skutočnosti za roky 2015 – 2017 (okrem HDP, kde bola použitá predikcia podľa zdroja nižšie) :

*HDP – zdroj : Štatistický úrad SR, Ministerstvo financií SR, Manuál CBA OPII verzia 2*

*Inflácia – zdroj : Štatistický úrad SR*

*ceny PHM – zdroj : Štatistický úrad SR*

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

*Intenzita dopravy – zdroj : celoštátne sčítanie dopravy SSC 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 roka 2040. Ako pôvodná CBA bola uvažovaná posledná aktualizovaná CBA predložená RO OPII počas realizácie projektu.

**Vyhodnotenie finančnej analýzy**

Finančná medzera sa zvýšila z **71,36 % na 100%,** čo znamená, že príspevok z fondov EÚ na oprávnené náklady projektu by mal byť v súčasnosti vyšší ako je v Zmluve o NFP z roku 2012. Uvedené je spôsobené faktom, že projekt z príjmov z mýta nedokáže pokryť výdavky spojené s prevádzkou a údržbou infraštruktúry v žiadnom roku referenčného obdobia, ktoré predstavuje 30 rokov.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Investičné náklady | pôvodné 139 577 995 EUR | po aktualizácii 162 310 157 EUR |

Zvýšenie investičných nákladov bolo zapríčinené najmä zosuvom svahu v katastri obci Chmiňany spolu s následnou sanáciou územia a teda uzatvorením dodatkov k Zmluve o Dielo na stavebné práce.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Zostatková hodnota | pôvodná 8 046 123 EUR | po aktualizácii 0 EUR |

Nakoľko výdavky spojené s prevádzkou a údržbou projektu sú vyššie ako príjmy v horizonte 30 rokov, zostatková hodnota vypočítaná na základe finančných peňažných tokoch je záporná, čo je vyjadrené nulovou hodnotou.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Príjmy | pôvodné 79 673 090 EUR | po aktualizácii 30 202 925 EUR |

Príjmy z mýta projektu sú priamo závislé na intenzitách nákladnej dopravy. Intenzity nákladnej dopravy na predmetnom úseku sú nižšie v porovnaní s predpokladanými intenzitami dopravy z pôvodnej CBA.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Výdavky | pôvodné 42 711 185 EUR | po aktualizácii 64 970 134 EUR |

Prevádzka a údržba infraštruktúry bola kalkulovaná metodikou OPD. RO OPII aktualizoval metodiku výpočtu, ktorá výraznou mierou odhad nákladov spresňuje.

**Vyhodnotenie ekonomickej analýzy**

Pomer nákladov a výnosov sa znížil z **4,86** na **2,28** vplyvom ukazovateľov, ktoré sú popísané nižšie. Znamená to, že napriek zníženiu koeficientu pomeru nákladov a výnosov, projekt je stále oprávnený, keďže prínosy pre spoločnosť vysoko prevyšujú náklady súvisiace s jeho realizáciou.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Úspora času | pôvodné 516 664 864 EUR | po aktualizácii 284 172 333 EUR |

Dôvod poklesu úspory času je nižšia intenzita dopravy. V roku 2017 už však dochádza ku konvergencii k predpokladaným hodnotám.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Prevádzkové náklady vozidiel  | pôvodné 2 397 976 EUR | po aktualizácii -3 647 902 EUR |

Pri prevádzkových nákladoch vozidiel nedochádza k úspore. Uvedené je zapríčinené nižšími intenzitami dopravy, ale najmä faktom že posudzovaná cesta 1/18 je kratšia ako posudzovaný úsek diaľnice D1 v metroch.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Nehodovosť | pôvodné 10 189 015 EUR | po aktualizácii 8 970 026 EUR |

K dispozícii boli údaje iba za dva roky, čo nie je dostatočná referenčná doba. Aktualizácia nehodovosti v rámci CBA však naznačuje, že vážne zranenia na predmetnom úseku sú vyššie ako predpoklad, čo je dôvod nižšej úspory nehodovosti.

**Záverečné hodnotenie**

Vykonaná ex-post CBA analýza preukázala opodstatnenosť financovania projektu z fondov EÚ. Finančná analýza potvrdila predpoklad, že projekt nedokáže v plnom rozsahu pokryť výdavky zo svojich príjmov a preto je potrebný finančný príspevok z Kohézneho fondu. Ekonomická analýza taktiež potvrdila efektívnosť vynakladania verejných zdrojov, nakoľko prínosy projektu pre spoločnosť prevažujú pred jeho nákladmi.