

Aktualizácia ex ante hodnotenia OP II & IROP

Investičný projekt Alternatívne palivá – Aktualizované predbežné (ex-ante) hodnotenie OP II – Jún 2018

Ciele EÚ

Podľa článku 3 odsek Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/28/Es z 23. apríla 2009 sa pre Slovenskú republiku stanovil národný cieľ dosiahnuť 14% podielu energie z obnoviteľných zdrojov na hrubej konečnej spotrebe energie do roku 2020. Podľa článku 3 ods. 4 smernice 2009/28/ES je Slovenská republika zároveň povinná zabezpečiť, aby podiel energie z obnoviteľných zdrojov vo všetkých druhoch dopravy v roku 2020 predstavoval najmenej 10% konečnej spotreby energie v doprave.

Jedným z prostriedkov na dosiahnutie týchto cieľov je rozvoj využívania alternatívnych palív, keďže slúžia ako čiastočná náhrada najčastejšie používaných palív v doprave. Cieľom postupného zvyšovania ich používania v doprave je prispieť k diverzifikácii zdrojov energie (alternatíva k palivám vyrobeným z ropy), znižovaniu emisií skleníkových plynov a k zlepšeniu vplyvov tohto odvetvia na životné prostredie.

Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami

Cieľom Národného politického rámca pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami, ktorý vypracovalo Ministerstvo hospodárstva SR v roku 2016 je podporiť rozvoj trhu s alternatívnymi palivami v oblasti dopravy a rozvoj príslušnej infraštruktúry, so zameraním najmä na 1) národné ciele v oblasti biopalív, dodávky elektrickej energie na dopravu, dodávky zemného plynu pre dopravu a v prípade potreby dodávky vodíka pre cestnú dopravu vrátane rozvoja infraštruktúry pre alternatívne palivá, a tiež na 2) opatrenia potrebné na splnenie národných cieľov a opatrení, ktoré môžu pomôcť rozvinúť infraštruktúru pre alternatívne palivá vo verejnej doprave;

Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami vyjadruje najmä potrebu spoločne zväziť rozvoj infraštruktúry a rozvoj trhu s vozidlami, ktoré sú inak nezávislé. V prípade elektrických vozidiel je kľúčovým prvkom zistenie, že verejne prístupné miesta dobíjania elektrických vozidiel sú v dostatočnej miere pokryté aspoň v mestských / prímestských aglomeráciách a v iných husto obývaných oblastiach. Pokiaľ ide o vozidlá poháňané zemným plynom, čerpacie stanice by sa mohli zriadiť a zásobovať z existujúcej dobre rozvinutej distribučnej siete zemného plynu, za predpokladu vyhovujúcej kvality plynu. Potrebná priemerná vzdialenosť medzi čerpacími stanicami CNG by nemala byť dlhšia ako 150 km. Pre LNG by priemerná vzdialenosť medzi čerpacími stanicami nemala byť dlhšia ako 400 km pre cestnú dopravu.

Priority Operačného programu Integrovaná infraštruktúra

Udržateľnú mobilitu podporuje Integrovaný regionálny operačný program 2014 - 2020, prioritná os 1: Bezpečná a ekologická doprava v regiónoch, investičná priorita č. 1.2: Rozvoj a zlepšovanie ekologických dopravných systémov s nízkou hlučnosťou, vrátane vnútrozemských vodných ciest, námornej dopravy, prístavov, multimodálnych spojení a letiskovej infraštruktúry s cieľom podporiť trvalo udržateľnú regionálnu a miestnu mobilitu.

Nástroj Spájame Európu

Nástroj Spájame Európu (Connecting Europe Facility, CEF) je finančným nástrojom na realizáciu TEN-T siete v období 2014 - 2020, ktorý predstavuje možnosti finančnej podpory pre oblasť alternatívnych

palív ako súčasť nariadenia TEN-T. CEF priamo kontroluje Európska komisia - z hľadiska dopravy a dopravnej infraštruktúry Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu Európskej komisie. Za implementáciu tohto nástroja zodpovedá Výkonný orgán pre inovácie a siete (VOIS). Otázka podpory alternatívnych palív a čistej mobility je súčasťou cieľových horizontálnych priorít - nových technológií a inovácií.

Európska komisia vyhlásila tri výzvy na predkladanie projektov ako súčasť CEF. V Slovenskej republike boli účastníkmi výzvy tieto spoločnosti: ZSE, Green Way, ST Logistics, Dunaj LNG a SPP. Boli predložené rôzne projekty, od rýchleho zavádzania infraštruktúry po CNG / LNG. Pre 9 projektov v oblasti alternatívnych palív, ktoré pripravili tieto spoločnosti boli k aprílu 2018 poskytnuté dotácie v rámci CEF v hodnote 62,6 miliónov EUR, čo predstavuje 85% celkových projektových nákladov. Jedna z týchto spoločností sa tiež zúčastnila výzvy CEF - Transport Blending, ktorej konečné rozhodnutie bude v septembri 2018.

Prehľad trhu

Potenciál rastu trhu

V rámci celej EÚ sa za jednu z hlavných prekážok rozvoja alternatívnych palív považuje nedostatočný rozvoj nabíjacích a čerpacích staníc, spolu s vysokými nákladmi na takéto vozidlá a nízkou úrovňou stotožnenia spotrebiteľov - rozvíjať alternatívne palivá. Účastníci prieskumu zo Slovenska potvrdili, že súčasné tempo vývoja infraštruktúry nabíjania elektrických vozidiel na Slovensku je nedostatočné. Okrem projektov v koridoroch TEN-T, ktoré sa majú realizovať v rokoch 2018-2020 a financovať vďaka CEF, sa zdá, že existujú opodstatnené potreby aj na rozvoj infraštruktúry mimo koridorov TEN-T, najmä na cesty 1. triedy a mestské uzly.

Z hľadiska vývoja dopytu po alternatívnych palivách sa ukazuje väčší potenciál v miestnej doprave ako v medzinárodnej doprave. Skvapalnený zemný plyn (Liquified Natural Gas, LNG) sa podporuje ako riešenie pre miestne orgány a regionálne zoskupenia s cieľom znížiť znečistenie ovzdušia spôsobené miestnymi podnikmi a dopravou. Ako vhodné odvetvie pre alternatívne palivá boli identifikované vnútropodnikové alebo just-in-time dopravné systémy, a to najmä z dôvodu nižších požiadaviek na infraštruktúru a schopnosti poskytnúť vyššiu návratnosť. Takéto projekty sú realizované predovšetkým na cestách I. triedy.

Niektorí respondenti očakávajú, že veľká väčšina nabíjacích staníc by mala byť štandardná a umiestnená na parkovacích miestach pre elektrické automobily. Tento spôsob nabíjania by mal prevažovať ako finančne a technologicky najefektívnejší. Popri nabíjacích staniach umiestnených v súkromných priestoroch by mali byť najbežnejšími miestami pre nabíjacie stanice verejné priestory ako sú parkoviská, nákupné a parkovacie miesta, ako aj sídla firiem. Z pohľadu priemyslu možno povedať, že, automobilový priemysel, výroba papiera, potravín a miestne logistické služby reagujú na výrazný dopyt.

Trhové hospodárske a finančné obmedzenia

Pokiaľ ide o riešenia financovania, na zabezpečenie komerčnej uskutočniteľnosti projektov realizátori projektov obyčajne vyžadujú nefinančné formy verejnej podpory v časovom horizonte 3 až 4 rokov. Niektoré spoločnosti vyjadrili názor, že infraštruktúra / rozvoj trhu s alternatívnymi palivami sú v súčasnosti obmedzené definíciou oprávnených nákladov grantov. Zatiaľ čo EÚ poskytuje podporu pre základnú infraštruktúru (čerpacie stanice), podľa výsledkov prieskumu sa okrem tejto podpory požaduje aj finančná podpora na financovanie vozidiel na alternatívne palivá pre priekopníckych užívateľov, a to konkrétne na pokrytie "medzery nákladov obstarávania" medzi obstarávacími nákladmi na vozidlá na LNG a obstarávacími nákladmi na konvenčné naftové vozidlá.

V prospech toho svedčí očakávaný nárast zásob elektrických vozidiel na jednej strane a vplyv nákladov na nabíjanie na atraktivitu verejného nabíjania na strane druhej. Verejné nabíjanie musí zostať konkurencieschopné v porovnaní s domácim nabíjaním. Ak tomu tak nebude, napríklad, ak bude cena nabíjania motivovaná rozhodnutím investora dosiahnuť vysokú návratnosť investície, nabíjacie miesta nebude slúžiť svojmu účelu, t. j. poskytnúť vodičom možnosť nabiť vozidlo. Z tohto dôvodu niektorí účastníci trhu podporujú myšlienku, že atraktivnosť investovania do nabíjacej infraštruktúry (pre súkromné i verejné subjekty) musí byť podporená nevratnými finančnými nástrojmi, t.j. dotáciami, počas vyššie uvedeného obdobia.

Príklady prebiehajúcich projektov

Nižšie uvedený pohľad na trhové potreby, ktorý vypracovali niektoré špecializované spoločnosti zdá sa potvrdzujú jednotlivými projektmi, ktoré sa v súčasnosti realizujú a ktoré boli preskúmané na účely tejto aktualizácie.

Prvým preskúmaným projektom je výstavba čerpacej stanice LNG, vrátane prestavby 46 ťažkých nákladných automobilov na pohon LNG. Do tohto projektu je zahrnuté mesto, združenie miestnych súkromných spoločností, ako aj miestna verejnoprospešná spoločnosť. Niektoré komunálne úžitkové vozidlá (ako napríklad na zber odpadu) by sa mali previesť na pohon LNG / CNG. Tento projekt sa nachádza v mestských uzloch a cestách I. triedy, t.j. mimo koridoru TEN-T a preto nie je vhodný na mechanizmus financovania CEF. Predpokladaná finančná štruktúra je založená na značnom podiele dotácií (70%), kapitáli poskytnutom partnermi projektu (15%) a na nadriadených dlhoch, ktoré majú poskytnúť finančné inštitúcie na pokrytie potrebných investícií vo výške 5,3 milióna EUR.

Druhý preskúmaný projekt bol iniciovaný súkromnou spoločnosťou a týka sa vnútro podnikovej prepravy surovín. Túto prepravu vykonávajú miestne spoločnosti a predstavuje približne 250 nákladných vozidiel, väčšinou po cestách I. triedy, mestských cestách a lesoch. Tento projekt predpokladá výstavbu čerpacej stanice, ako aj podporu pre miestne spoločnosti na zmenu svojich vozidiel z naftového pohonu na LNG. Celkové náklady na tento projekt vo výške približne 21 miliónov EUR by mali byť pokryté zo 70% dotáciami, 15% nadriadenými dlhmi a 15% vlastných zdrojov.

Tretí preskúmaný projekt je realizovaný logistickou spoločnosťou a predpokladá prevedenie 50% miestnej a národnej prepravnej kapacity na pohon alternatívnym palivom. Ide o nákladné vozidlá, ktoré denne poskytujú dopravné služby najmä na cestách I. triedy a v mestských uzloch. Okrem toho budú postavené 3 čerpace stanice v hlavnom depe. Celkové náklady projektu sú vo výške 51,4 milióna EUR, ale v súčasnosti je projekt pozastavený z dôvodu nedostupnosti nenávratného systému podpory. Predpokladaná schéma financovania je založená na 70% podiele dotácií a 30% podiele vlastných zdrojov.

Závery týkajúce sa potenciálneho využitia finančných nástrojov

Zozbierané informácie o projektoch alternatívnych palív na Slovensku zvyčajne poukazujú na jasné potreby rozvoja infraštruktúry mimo siete TEN-T, predovšetkým v mestských uzloch a cestách I. triedy, s cieľom rozšíriť ponuku a podporiť rast dopytu v husto obývaných oblastiach. Avšak už v tomto rannom štádiu rozvoja využívania alternatívnych palív na Slovensku väčšina účastníkov naznačuje potrebu podpory ekonomickej konkurencieschopnosti projektov (nabíjanie a dopĺňanie paliva) a stimulácie tak subjektov ako i jednotlivcov previesť svoju flotilu vozidiel / vozidlá na nové zdroje vo forme nenávratných zdrojov financovania. Z toho vyplýva, že finančná podpora by sa mala poskytnúť tak pre infraštruktúru, ako aj pre pokrytie rozdielov nákladov medzi tradičnými a novými typmi vozidiel. Na základe preskúmaných projektov možno očakávať, že štruktúru financovania budú

tvoriť granty pokrývajúce dve tretiny nákladov a jedna tretina nákladov bude financovaná z kombinácie podielu kapitálového financovania zabezpečeného realizátormi projektu a menšieho podielu bankového úveru. Preto sa v tomto štádiu nezdá, že by existoval veľký potenciál na využitie návratných foriem podpory EŠIF, čo by opodstatňovalo vytvorenie osobitného finančného nástroja v tomto sektore v najbližších 3 až 4 rokoch. Tým však nie je vylúčená možnosť, aby sa na základe individuálneho posúdenia každého prípadu podporilo niekoľko projektov aj týmto spôsobom.

Terminál intermodálnej prepravy v Slovenskej Republike – Aktualizované predbežné (ex-ante) hodnotenie OP II – Jún 2018

Intermodálnu prepravu možno definovať ako prepravu využívajúcu viacero druhov dopravy (železničnú, cestnú, vodnú, vzdušnú) použitím jednej alebo tej istej nákladnej jednotky nákladnej dopravy bez manipulácie s jej obsahom počas prepravy. Modernizácia existujúcich a vývoj nových terminálov intermodálnej prepravy (TIP) tvorí významnú zložku v strednodobej hospodárskej stratégii Slovenskej republiky, a to najmä v oblasti rozvoja obchodných vzťahov s Čínou. Vláda SR plánuje využiť výhody geografickej polohy krajiny a vybudovanej železničnej, cestnej a riečnej infraštruktúry a získať pozíciu logistického uzla medzi Áziou a Európou, ako aj medzi južnou a severnou Európou. Na dosiahnutie tohto cieľa je v súčasnosti v SR rozpracovaných niekoľko projektov, ktoré sú popísané ďalej.

Rast železničnej nákladnej dopravy medzi Čínou a Európou

V súčasnosti môžeme pozorovať nasledovné trendy v nákladnej preprave medzi Čínou a Európou. Po prvé, čoraz väčší objem dopravných tokov z Ázie do Európy sa presunul z námornej dopravy v prospech železničnej dopravy. V roku 2015, jazdilo 11 pravidelných vlakov do 7 krajín EÚ, čo v porovnaní s rokom 2014 predstavuje nárast o 285%. Kým počas prvých deviatich mesiacov roku 2015 sa z Číny do Európy cez Kazachstan a Ruskú federáciu prepravilo 503 kontajnerových vlakov, za rovnaké obdobie roku 2016 ich bolo už 1210, čo predstavuje nárast 250%. Predpovede ukazujú potenciál nárastu na 5000 vlakov ročne v 2020 a na 9000 do roku 2030. V súčasnosti sa každoročne prepraví približne 100 000 kontajnerov, pričom sa predpokladá nárast až do 500 000 kontajnerov. 99% vlakov je však stále prepravovaných z širokorozchodnej železnice na európsky koľajový rozchod na bielorusko-poľskej hranici (Brest). Po druhé, dochádza k presmerovaniu prepravných kontajnerov z tradičných námorných prístavov v severozápadnej Európe (Rotterdam, Hamburg) do námorných prístavov juhovýchodnej Európy (Pireus, Koper, Konstanca). Po tretie, nárast zaznamenávajú tiež zásielky z internetového obchodu, ktoré využívajú poštové služby na ďalšiu prepravu v rámci Európy.

Národná stratégia SR

Vláda SR propaguje krajinu ako tranzitný uzol na novej hodvábnej ceste s cieľom ponúknuť nové železničné spojenie do Číny cez Rusko, Ukrajinu a východné Slovensko, odkiaľ vlaky môžu pokračovať ďalej na západ, juh alebo sever EÚ. Širokorozchodná železnica z Ruska a Ukrajiny naozaj končí na východnom Slovensku, odkiaľ existujúce intermodálne terminály môžu prepravovať tovar ďalej na trase s európskym rozchodom koľají.

Za týmto účelom SR aktívne rozvíja a modernizuje svoju infraštruktúru s cieľom pripraviť sa na očakávané zvýšenie nákladnej dopravy medzi Európou a Áziou. Predovšetkým zvyšuje prekládkovú kapacitu na preklad kontajnerov medzi širokorozchodnými (1 520 mm) vlakmi používanými v bývalých sovietskych krajinách ako je Rusko, Kazachstan a Bielorusko a vlakmi v sieti so štandardným rozchodom koľají (1 435 mm) používané v Číne a EÚ.

Dňa 26. novembra 2015 v Pekingu, vláda Slovenskej republiky a vláda Čínskej ľudovej republiky podpísali Memorandum o porozumení (MoP) o spoločnej podpore iniciatívy hodvábnnej cesty a námornej hodvábnnej cesty 21. storočia, v ktorom obe krajiny uznali príležitosti a vyhliadky pri prekládke a vlakovej doprave Čína – Európa cez územie Slovenskej republiky. Toto MoP viedlo k nasledujúcim nižšie uvedeným aktivitám.

Po prvé, v apríli 2018 sa konali diskusie na tému „Slovensko - brána do Európy pre novú hodvábnú cestu z Číny“ za účasti odborníkov z Číny, Ruska, Ukrajiny a EÚ, na ktorých sa prezentovali možnosti využitia finančných nástrojov OPII na podporu súkromných investícií na dokončenie intermodálnych terminálov v Bratislave - Pálenisku, Košiciach - Bočiarci a Leopoldov - Šulekovo, o ktorých sa tiež diskutuje v kontexte platformy pre prepojenie medzi EÚ a Čínou, za predpokladu, že nie je pravdepodobnosť narušenia trhu. O týchto projektoch sa tiež diskutuje v kontexte Platformy prepojenia EÚ a Číny (EU – China Connectivity Platform)

Po druhé, prebieha príprava „Zmluvy o poskytnutí finančného príspevku na rozvoj rozvojového programu a plánu rozvoja ucelených vlakov z Číny do Európy cez Slovensko“ medzi SR a združením Asia-Europe Continental Bridge Logistics", ktoré je podzdrúžením Čínskej komunikačno-dopravnej asociácie (CCTA). Táto spoločnosť sa podieľa na plánovaní, organizácii a rozširovaní ucelených vlakov z Číny a Európy.

Hlavné projekty TIP

SR má za cieľ modernizovať / rozšíriť existujúcu infraštruktúru TIP:

- 1) Širokorozchodná železnica Maťovce (hranica Slovensko - Ukrajina) – Košice
- 2) Intermodálny terminál Dobrá (hranica Slovensko - Ukrajina)

Na východe Slovenska v Čiernej nad Tisou je najväčší prekládkový bod medzi širokorozchodnou železnicou a železnicou s európskym koľajovým rozchodom v Európe s vybudovaným moderným TIP Dobrá s kapacitou prekládky až 200 000 kontajnerov ročne, ktorý je v dlhodobom prenájme dcérskej spoločnosti Ruské železnice - TransContainer. Z ukrajinskej hranice vedie železničná trať do Košíc, kde má železničná spoločnosť SR (ŽSR) pripravený projekt pre ITT Košice na prekládku kontajnerov medzi širokorozchodnou železnicou a železnicou s európskym koľajovým rozchodom.

Okrem modernizácie existujúcich TIP sa plánuje výstavba novej infraštruktúry:

- 1) Intermodálny terminál Košice (prekládka medzi železničným rozchodom 1435 mm, ruským železničným rozchodom 1520 mm)
- 2) Globálny logistický a priemyselný park Košice v blízkosti intermodálneho terminálu Košice: Košický samosprávny kraj má územnú rezerváciu 560 hektárov, ktorá bude použitá v územnom pláne globálneho logistického priemyselného parku (GLPP).
- 3) Trimodálny (železničný, cestný a riečny) terminál blízko medzinárodného letiska v Bratislave: Na rozdiel od predchádzajúcich projektov je zámerom projektu Trimodálny terminál Bratislava prepojenie námornej a riečnej dopravy z Číny do Európy; námornými loďami z čínskych prístavov do prístavu Konstanca (Rumunsko, Čierne more) a potom riečnou dopravou (po Dunaji) v kombinácii so železničnou dopravou do bratislavského terminálu, ktorý bude distribučným strediskom pre strednú Európu.
- 4) ŽSR pripravili okrem projektu Lužianky ITT, ktorý by mal slúžiť hlavne pre potreby priemyselného parku Jaguar - LandRover, aj pre železničnú križovatku Leopoldov TIP ako terminál HUB s možnou prekládkovou kapacitou (železnica / železnica, železnica / pozemná doprava) 200 000 kontajnerov ročne s možným rozšírením pre zrkadlový terminál a dostatočné priestory pre logistiku. Vzhľadom

k jeho polohe na severojužnej a východozápadnej železničnej križovatke a európskemu významu sa tak môže stať dôležitým prerozdeleným strediskom pre ďalšiu prepravu kontajnerov z Ázie do a z Európy.

V tomto štádiu nie je možné posúdiť potenciálne využitie finančných nástrojov na podporu vyššie opísaných investičných projektov TIP, pretože v súčasnosti prebieha vyhodnocovanie potreby financovania a plánov týchto projektov. Tieto projekty boli pôvodne štruktúrované na financovanie prostredníctvom priamych úverov od ŽSR, ako aj grantov zo štátneho rozpočtu. Niektoré z týchto projektov sa však môžu realizovať vo forme verejno-súkromného partnerstva, v súvislosti s ktorými je potrebné zistiť záujem a potreby súkromných investorov. Z toho vyplýva, že v závislosti od spôsobov obstarania týchto projektov sa potenciál pre použitie finančných nástrojov na podporu projektu TIP v SR môže výrazne líšiť.

D4/R7 PPP a kombinácia EŠIF-EFSI - Nadobudnuté poznatky – Aktualizované predbežné (ex-ante) hodnotenie OP II - Jún 2018

Projekt D4 / R7 pozostáva z projektovania, výstavby, financovania a údržby 27 km prevažne dvojpriúdovej diaľnice D4 obchádzajúcej Bratislavu na juhu a východe a rýchlostnej cesty R7 umožňujúcej prístup do mesta a napojenie na juhovýchod. Zahŕňa 9 uzlov a nový cestný most cez Dunaj. Segment diaľnice D4 je súčasťou komplexnej transeurópskej dopravnej siete, ktorá je pilierom dopravnej siete v celej Európe. Projekt zabezpečí spojenie medzi hlavnými diaľnicami v krajine, diaľnicami D1 a D2. Odhadovaný investičný dopyt po komunikáciách TEN-T a iných ako TEN-T na Slovensku v rokoch 2014-2020 prekročil 5,7 mld. EUR, v operačných programoch je dostupných 1,9 mld. EUR. Aby sa táto medzera vyplnila, prijalo sa rozhodnutie prilákať na projekty v oblasti ciest súkromné financovanie prostredníctvom PPP. Použitie finančných nástrojov EŠIF bolo predmetom predbežného skúmania a hodnotenia (ex-ante).

PPP štruktúra

V dôsledku toho bol projekt D4 / R7 obstaraný ako PPP, s čím súvisí založenie špeciálnej účelovej spoločnosti (Special Purpose Company, SPC), zodpovednej za návrh, výstavbu, financovanie a prevádzku majetku počas trvania PPP zmluvy. Orgánom obstarávania SPC je Ministerstvo dopravy a výstavby SR. Projekt financuje SPC bez použitia finančných zdrojov obstarávateľa projektu. Zmluva bola uzatvorená na dobu 34 rokov, obdobie 4 rokov na výstavbu a 30 rokov na prevádzku D4 / R7. Odmeňovanie SPC sa uskutočňuje v platbách za dostupnosť po odovzdaní jednotlivých úsekov počas obdobia 34 rokov od uvedenia do prevádzky. V dôsledku toho by odmeňovanie SPC (a následne jej veriteľov) nebolo vystavené dopravnému riziku.

Štruktúra financovania

Forma financovania	Objem (v mil. EUR)	Investor (v mil. EUR)	Dodatočné informácie
Nadriadený úver	952 mil.	- EIB: 427 mil (EFSI) - EBRD: 148 mil. - Komerčné banky: 377 mil.	Nadriadený úver zahŕňa kapitálový preklenovací úver
Kvázikapitál (podriadený úver)	28 mil.	- SIH	ESIF finančný nástroj
Kapitál	87 mil.	- Kapitálový preklenovací úver 78 mil. - Pôvodný kapitál: 9 mil.	Kapitálový preklenovací úver bude po výstavbe nahradený kapitálom

Finančné nástroje EŠIF poskytované SIH

Prostredníctvom Slovenského investičného holdingu (SIH) (riadeného SZRB AM) sú zo zdrojov Európskych štrukturálnych a investičných fondov poskytované podriadené dlhové nástroje vybraným súkromným partnerom, ktorí realizujú projekt. Vzhľadom na úplnú podriadenosť tohto nástroja voči nadriadenému dlhu (pred a po vymáhaní) je tento u prioritných dodávateľov považovaný za náhradu vlastného imania. Následne umiestnenie tohto finančného nástroja pomáha znížiť náklady na kapitál v súkromnom sektore (keďže so zdrojmi z ESIF nie sú spojené žiadne finančné náklady, tento nástroj by mal byť lacnejší ako komerčné zdroje vlastného kapitálu).

O otázke možnosti získať podporu z finančného nástroja podporovaného z EŠIF sa viedli diskusie s uchádzačmi tendra v počiatočnom štádiu tendra a podrobnosti realizácie finančného nástroja sa dokončili v štádiu koncovej víťaznej ponuky (Best and Final Offer, BAFO). To umožnilo všetkým štyrom uchádzačom zahrnúť finančný nástroj do svojich štruktúr financovania a viedlo to k zníženiu ročných platieb za dostupnosť realizovaných uchádzačmi.

Využitie zdrojov EŠIF na vytvorenie finančného nástroja má aj ďalšie nasledujúce výhody:

Ak by boli finančné zdroje EŠIF použité ako grant na projekt, viedlo by to k zníženiu celkových požiadaviek na financovanie projektu vo výške 989 miliónov EUR o 28 miliónov EUR, ale pomer medzi vlastným kapitálom a dlhom (zadlženosťou) by zostal rovnaký.

Keďže finančný nástroj vytvorený zo zdrojov EŠIF nahrádza vlastný kapitál, ktorý je najdrahšou zložkou majetku, umožní tak dosiahnuť oveľa väčšie úspory pre relatívne obmedzené investície.

Napokon, grant predstavuje jednorazovú investíciu. Po investovaní grantu sa tieto financie nebudú splácať. Hoci finančný nástroj je udržateľnejší, keďže ide o splatný nástroj, v prípade dosiahnutia ziskovosti projektu SIH získa aj návratnosť svojej investície.

Nakoniec, napriek istým obmedzeniam finančný nástroj poskytuje práva vyplývajúce z projektu (napr. informácie, atď.), ktoré grant neposkytuje.

Financovanie EIB podľa EFSI

Dlhodobý úver vo výške 427 miliónov EUR, ktorý projektu D4 / R7 poskytla EIB, tvorila 43% celkových nákladov na projekt¹. Tieto skutočnosti pomohli komerčným investorom financovať projekt na prijateľnej cenovej úrovni. Vzhľadom na rozsiahle požiadavky financovania (989 miliónov EUR) a

¹Komponent diaľnice R7 nie je súčasťou TEN-T a významná časť cesty sa nachádza vo vyspelom bratislavskom regióne, ako je definované v rámci kohéznej politiky 2014 - 2020. Z tohto dôvodu komponent rýchlostnej cesty R7 nebol považovaný za zlučiteľný s cieľmi politiky EIB dopravnej úverovej politiky EIB pre cestnú dopravu.

skutočnosť, že 4 uchádzači hľadali finančnú podporu počas fázy predkladania ponúk, zúčastnené komerčné banky mali obmedzenú možnosť prevziať riziko, a preto bolo dôležité zabezpečiť pôžičku EIB, aby sa dodržal termín finančnej uzávierky projektu a prijateľná cena. Podmienkou poskytnutia pôžičky EIB v danej výške bola záruka EFSI. Bez EFSI by EIB nebola schopná poskytnúť podporu v takom objeme. Prínos finančných podmienok úveru EIB mal pozitívny vplyv aj vo verejnom sektore, vo forme nižšej ceny ponuky počas obstarávacieho procesu.

Nadobudnuté poznatky

Finančná optimalizácia

Projekt D4 / R7 je inovatívny v tom, že je prvým projektom v SR, ktorý využíva Európsky fond pre strategické investície (EFSI). Je tiež prvým projektom, ktorý využíval finančné nástroje v SR a druhý úspešný PPP projekt vo svojej histórii. Na výstavbu diaľnice sa použili zdroje poskytnuté EIB spolu so SIH. Okrem financovania projektu banka poskytla odborné znalosti, najmä v oblasti PPP a finančných nástrojov EÚ, na podporu SZRB AM. V projekte D4 / R7 SIH poskytol z EŠIF podriadený úver, ktorý bol nadriadený úverom k vlastnému kapitálu a úveru od akcionárov, ale podriadený nadriadenému dlhu. Z pohľadu veriteľa nadriadeného dlhu bol nástroj SIH plne podriadený (pred a po vymáhaní), investícia SIH bola náhradou vlastného imania. **V porovnávaní ceny mezanínového financovania SIH a vlastného kapitálu došlo k výraznej úspore úrokového zaťaženia počas doby trvania koncesnej zmluvy. Keďže uchádzači zahŕňali financovanie SIH do svojich cenových ponúk, táto úspora sa prejavila v úsporách verejného sektora vo forme nižšej dlhodobej platby za dostupnosť.**

Technická optimalizácia

V rámci hodnotiaceho procesu predložila EIB niekoľko technických odporúčaní na zlepšenie optimalizácie projektov. V nasledujúcom preskúmaní rozsahu projektu Ministerstvo dopravy začlenilo tieto technické úpravy do minimálneho rozsahu pre súkromný sektor. Keďže sa tieto diskusie konali v priebehu verejnej súťaže, verejný obstarávateľ mohol využiť odborné znalosti súkromného partnera za súčasného prenesenia daných rizík na súkromného partnera.

Záver

Jasným prínosom pre vládu SR bolo to, že konečný rozpočet D4 / R7 bol podstatne nižší (cca 60%) v porovnaní s odhadom v štúdiu uskutočniteľnosti Ministerstva dopravy. Ministerstvo dopravy SR uverejnilo nasledujúce výsledky výberového konania a porovnanie s odhadovanými nákladmi uvedenými v štúdiu uskutočniteľnosti.

Predkladateľ ponuky	Čistá súčasná hodnota platby za dostupnosť (mil. EUR)	Obdobie výstavby (v rokoch)	Ročná platba za dostupnosť (mil. EUR)
Obchvat Nula	997.53	4.25	56.72
Via Dunaj	1,191.90	3.5	69.01
Bratislava	1,326.21	4	76.78
ASTRELA	1,572.46	4.75	91.04

mil. EUR	Štúdia uskutočniteľnosti	Vítazná ponuka
CAPEX (náklady na výstavbu)	1,173	860
OPEX (prevádzkové náklady)	283	64
Náklady na životný cyklus (údržba)	154	43
Ročná platba za dostupnosť	135	57

Zlepšenie podmienok pre GES – Aktualizované predbežné (ex-ante) hodnotenie IROP² - Jún 2018.

Energetická účinnosť je pre Európsku komisiu politickou prioritou. To sa odzrkadľuje v Smernici o energetickej účinnosti³ a vo vytvorení Energetickej únie a Klimatickej iniciatívy⁴. Garantované energetické služby (GES) sú jedným z prostriedkov na dosiahnutie významných ziskov v oblasti energetickej účinnosti konkrétne v oblasti verejných budov. Vzhľadom na svoju povahu priťahujú súkromné investície do renovácie verejných budov prostredníctvom mechanizmu, vďaka ktorému dnes zvyšujú energetickú účinnosť prostredníctvom investícií, ktoré sa počas celého životného cyklu projektu splácajú z garantovaných úspor energie.

Nakladanie s GES na vládnych účtoch prešlo komplexnou regulačnou zmenou. Od roku 2015 sa politická diskusia uberala smerom k tomu, aby sa umožnilo zaobchádzanie v podsúvahe len vo veľmi obmedzených prípadoch podobne ako PPP, kde sa na zdvojnásobenie hodnoty budovy vyžadujú významné kapitálové náklady v prostredí, v ktorom sa oveľa širšou pôsobnosťou GES dosiahne významný transfer rizika na partnera zo súkromného sektora, t.j. poskytovateľa garantovanej energetickej služby (PGES).

Toto sa prvýkrát uskutočnilo po tom, ako Eurostat vydal 19. septembra 2017 Usmernenie o zaradení garantovaných energetických služieb do verejného dlhu⁵, po ktorom nasledovala podrobnejšia praktická príručka vypracovaná v spolupráci s Európskou investičnou bankou: *Spríevodca pre štatistické spracovanie garantovaných energetických služieb*⁶, ktorá bola uverejnená 8. mája 2018. Usmernenie opisuje prípady, v ktorých sa dosiahol a zaznamenal významný prenos rizika na PGES, teda mimo sektora verejnej správy. Príručka podrobne vysvetľuje spôsob ako sa to prejavuje v zmluvných, finančných a iných opatreniach.

Vlády môžu teraz navrhnúť politiky, ktoré umožnia používanie GES bez vplyvu na národný dlh a deficit. Na Slovensku prevzalo túto úlohu Ministerstvo financií SR a v spolupráci s Ministerstvom hospodárstva SR pripravilo koncepciu o tom, ako by sa mal tento nový regulačný model preniesť do slovenského prostredia. Motivácia Ministerstva financií je poháňaná veľkým množstvom verejných budov na Slovensku, ktoré je potrebné renovovať - viac ako 10 000 budov, podľa starších údajov až 15 000 budov. Koncepcia poukazuje na skutočnosť, že GES ponúka príležitosť presunúť kapitálové výdavky na iné politické priority, v ktorých je partnerstvo so súkromným sektorom menej zrejmé a v ktorých nie je dostatok možností financovania zo strany súkromného sektora.

Predpokladaným prístupom uplatneným pri zavádzaní GES je predovšetkým prístup budova po budove. Každá budova môže byť preskúmaná z hľadiska vhodnosti pre GES a na poskytovanie

² Integrovaný regionálny operačný program

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32012L0027>

⁴ https://ec.europa.eu/commission/priorities/energy-union-and-climate_en

⁵ Eurostat Guidance Note: The Recording of Energy Performance Contracts in Government Accounts
<http://ec.europa.eu/eurostat/documents/1015035/7959867/Eurostat-Guidance-Note-Recording-Energy-Perform-Contracts-Gov-Accounts.pdf/>

⁶ A Guide to the Statistical Treatment of Energy Performance Contracts
http://ec.europa.eu/eurostat/documents/1015035/8885635/guide_to_statistical_treatment_of_epcs_en.pdf/f74b474b-8778-41a9-9978-8f4fe8548ab1

potrebných služieb môže byť obstarané PGES. Tradičným obchodným modelom je model, v ktorom po dosiahnutí garantovanej úrovne úspor PGES refinancuje svoje aktivity prostredníctvom faktoringu.

V rámci tohto prístupu by mohla PGES pre fázu výstavby GES použiť finančné nástroje, nakoľko môže táto fáza vyžadovať prednostné financovanie. Vzhľadom na očakávaný nárast tohto trhu je pravdepodobné, že PGES nielenže bude potrebovať nadriadené financovanie, ale tiež sa môže požadovať aj financovanie vlastným alebo kvázi vlastným kapitálom, pretože kapitál je nevyhnutnou podmienkou pre rast malých a stredných podnikov. To platí predovšetkým v prípade, keď poskytovatelia GES sú malé a stredné podniky a chcú sa udržať krok s rastúcim trhom, čo je prípad väčšiny PGES na Slovensku. Finančné nástroje by mohli tiež vystupovať pri predaji pohľadávok zo strany PGES finančným sprostredkovateľom, ktoré by umožnili PGES investovať do nových projektov. S touto formou financovania už má Slovensko skúsenosti. Eurostat definoval presný postup, podľa ktorého predajom pohľadávky nedôjde k prenosu rizika do verejného sektora. Je odvodený zo súčasnej trhovej praxe a zahŕňa to, že finančná inštitúcia nemá žiadny implicitný alebo explicitný prostriedok voči verejnému subjektu, ktorý vstupuje do GES. Vzhľadom na túto skutočnosť je zrejmé, že finančná inštitúcia buď preberie väčšie riziko, alebo menšia časť kapitálových výdavkov PGES bude oprávnená na predaj pohľadávok, alebo že financovanie bude drahšie, čo sa odzrkadlí v zmene rizikového profilu operácie. Preto by finančné nástroje mohli pomôcť uľahčiť prístup k financovaniu PGES buď prostredníctvom predaja pohľadávok, prostredníctvom portfóliovej záruky, alebo prostredníctvom nástrojov na rozdelenie rizika. S cieľom zabezpečiť, aby sa takýto finančný produkt nepovažoval za refinancovanie, ktoré nie je spôsobilé podľa všeobecného nariadenia je nevyhnutné, aby sa investičné rozhodnutie uskutočnilo pred fyzickou realizáciou investície.

Prax v iných európskych krajinách, ako napríklad v Spojenom kráľovstve a vo Francúzsku, ktorých sa tiež týka táto regulácia, ukázala, že okrem prístupu „budova po budove“ môžu byť GES založené na rámcovej zmluve. Cieľom je zoskupiť skupiny budov na úrovni obcí, regiónov alebo krajín a obstarat' všeobecného poskytovateľa, ktorý bude na základe rámcovej zmluvy vykonávať GES pre danú skupinu budov. Rámcová zmluva by mohla byť realizovaná special purpose vehicle (SPV). Zoskupenie budov v rámci jednotnej rámcovej zmluvy realizovanej SPV môže priniesť úspory z rozsahu vo forme efektívnosti a inovácie. Ako vedľajší účinok sa stáva vhodným aj pre veľkých inštitucionálnych investorov, ktorí sú schopní zabezpečiť financovanie celej implementačnej štruktúry. Na základe spätnej väzby trhu môžu takíto investori poskytovať dlhodobé financovanie so splatnosťou viac ako 20 rokov. Na základe spätnej väzby by tiež inštitucionálni investori boli ochotnejší zväziť investovanie do takýchto SPV v rámci dohody o rovnocennom spoločnom znášaní rizika (pari passu). Jedným zo zdrojov, ktoré by sa mohli použiť na takéto rovnocenné spoločné znášanie rizika, by mohli byť finančné nástroje, za podmienky dodržania kritérií oprávnenosti. Typická štruktúra SPV je tvorená z kapitálovej tranže, ktorá je tiež preferovanou tranžou pre inštitucionálnych investorov a kde rovnocenné spolufinancovanie z finančných nástrojov bude pôsobiť ako účinný katalyzátor danej štruktúry. Mali by sa tiež zväziť investície kvázi vlastného kapitálu. Nadriadené financovanie v takejto štruktúre by pravdepodobne malo pochádzať buď od komerčných bánk, alebo od medzinárodných finančných inštitúcií.

Potreby a mechanizmy na stanovenie preferenčnej úrovne odmien vo finančných nástrojoch zameraných na energetickú účinnosť obytných budov - aktualizované ex-ante hodnotenie IROP

Ex-ante hodnotenie využívania finančných nástrojov ESIF na energetickú účinnosť v bytových domoch, ktoré bolo vypracované v decembri 2014 odporúča vytvorenie krytého dlhového produktu pre jednotlivcov a spoločenstvá vlastníkov bytov (SVB). Cieľom je snaha sa o zapojenie súkromného

kapitálu, vytvorenie pákového efektu a zabezpečenie dodatočných finančných zdrojov pre investičné projekty.

Preto sa navrhlo vytvoriť špeciálny podfond energetickej účinnosti. Jeho cieľom by bolo financovanie renovácií obytných domov prostredníctvom dlhodobých nezabezpečených úverov s nízkou úrokovou sadzbou, takže mesačné splátky úverov by boli približne vo výške získaných energetických úspor, pričom podmienkou na vytvorenie podfondu by bolo vykonanie energetického auditu.

Dňa 7. septembra 2017 SZRB AM ako správca spoločnosti Slovak Investment Holding (SIH), verejného orgánu zodpovedného za implementáciu finančných nástrojov na Slovensku v programovom období 2014-2020, vyhlásil Výzvu na prejavenie záujmu na výber finančných sprostredkovateľov (FS) na implementáciu úverového nástroja na podporu energetickej účinnosti v bytových domoch. Tento finančný nástroj bol navrhnutý ako kombinácia EŠIF a spolufinancovania finančnými sprostredkovateľmi, založenom na princípe rovnocennosti a nezahŕňal možnosť preferenčného odmeňovania vybraných FS.

Toto aktualizované ex-ante hodnotenie analyzuje možnú potrebu preferenčného odmeňovania, ak SIH rozhodne o vytvorení dodatočného finančného nástroja k aktuálne pripravovanému nástroju v tomto sektore. Táto aktualizácia vychádza z poznatkov získaných z minulých finančných nástrojov, ako aj z trhovej spätnej väzby získanej od finančných inštitúcií a opisuje mechanizmus, ktorý môže byť zavedený v prípade preukázania takejto potreby.

Možné formy preferenčného odmeňovania

Preferenčné odmeňovanie súkromného alebo verejného investora založené na trhovom princípe predstavuje takú situáciu, kde súkromný alebo verejný investor nezdieľa rovnaké riziko a odmeny, predovšetkým keď súkromný investor investuje za výhodnejších podmienok ako verejný investor. To sa tiež môže považovať za situáciu s nerovnocenným zaobchádzaním.

Môže mať formy:

- 1) asymetrického rozdeľovania odmien:** preferenčné odmeny pre súkromných investorov (pozitívna motivácia) alebo
- 2) asymetrického rozloženie rizika:** zníženie expozície voči stratám v prípade dosahovania nízkej alebo žiadnej výkonnosti podkladovej transakcie v porovnaní s verejným investorom (ochrana pred stratou).

V súlade s článkom 44 nariadenia o rozpočtových pravidlách sa pojem "prostriedky vyplatené späť" finančným nástrojom z investícií do konečných príjemcov vzťahuje na splácanie kapitálu (nominálna suma ESIF investovaná do konečných príjemcov) a výnosy (zisky, iné výnosy alebo výnosy, ako sú úroky, garančné poplatky, dividendy, kapitálové zisky alebo akýkoľvek iný príjem vytvorený investíciami a pripísateľný fondom ESI).

Možnosť používania "prostriedkov vyplatených späť" na preferenčnú odmenu, ako sa uvádza v článku 44 ods. 1 písm. b) nariadenia o rozpočtových ustanoveniach sa vzťahuje iba na 1) asymetrické rozdeľovanie odmien a / alebo 2) asymetrické rozloženie rizika.

Podľa nariadenia Omnibus sa očakáva, že pojem preferenčnej odmeny bude doplnený pojmom diferencovaného zaobchádzania a bude opísaný v novom článku všeobecného nariadenia (43a). Podľa tohto nového článku by sa diferencované zaobchádzanie malo vzťahovať aj na Európsku

investičnú banku (EIB) v prípade využívania záruk EÚ (v rámci Európskeho fondu pre strategické investície, ďalej len "EFSI"), čím by sa výslovne umožnilo podriadenie EŠIF voči EFSI. Pod pojmom diferencované zaobchádzanie nie je povolená nadmerná úhrada pre súkromných investorov, vrátane EIB. Potreba diferencovaného prístupu by sa mala preskúmať v ex-ante hodnotení, alebo by sa mala navrhnúť metóda, ktorou by sa táto potreba posudzovala.

Nasledujúce hodnotenie sa týka preferenčnej odmeny a diferencovaného zaobchádzania a vzťahuje sa na súkromných investorov vrátane EIB v rámci EFSI.

Potreby prednostného odmeňovania s cieľom dosiahnuť energetickú účinnosť v obytných budovách založené na predchádzajúcich skúsenostiach

V minulých rokoch sa na Slovensku realizovala široká škála finančných nástrojov v sektore energetickej účinnosti v obytných domoch a na tento účel sa poskytol veľký objem úverov fyzickým osobám a spoločnostiam vlastníkov bytov (SVB). Tieto skúsenosti predstavujú cenný zdroj informácií o potrebách trhu a finančných nástrojoch, ktoré predstavujú najvhodnejšie riešenie. Medzi dve najvýznamnejšie iniciatívy v tomto sektore patrí program úverov realizovaný **Štátnym fondom rozvoja bývania (ŠFRB)** a programy **SlovSEFF** Európskej banky pre obnovu a rozvoj (EBRD).

Úverový program ŠFRB

Slovenský fond rozvoja bývania (ŠFRB) je subjekt so 100% účasťou štátu, ktorý bol zriadený za účelom financovania štátnych investícií na trhu s nehnuteľnosťami vrátane projektov energetickej účinnosti. ŠFRB zaviedol plán zvýhodneného financovania v prospech SVB na financovanie energetickejšieho modernizácie viacbytových budov na niekoľko rokov.

Úrokové sadzby, ktoré bolo možné poskytnúť na úvery ŠFRB sa pohybovali od 0% do 3% v závislosti od povahy zlepšenia energetickej účinnosti vykonávanej príslušným SVB. Doba splatnosti bola až 20 rokov. ŠFRB neposudzoval kreditné riziko a úvery poskytoval podľa zásady "kto prv príde, ten prv berie". Úvery sa poskytli skôr v prospech SVB, než samotných majiteľov. V praxi sa úvery ŠFRB splácali z príslušných fondov na obnovu, zriadených jednotlivými SVB, do ktorých sú všetci vlastníci bytov povinní prispievať. V prípade, že niektorý z majiteľov bytu neprispel do fondu na obnovu, nemalo to vplyv na povinnosť SVB splatiť celý dlh voči ŠFRB.

Úvery boli naviazané na aktíva a pretrvávali po každej zmene vlastníctva (t.j. každý nový majiteľ prevzal svoj podiel dlhu). SVB mohla uplatniť práva zo zabezpečenia (ktorým sú rekonštruované byty), na rozdiel od ŠFRB. Pokiaľ ide o systém vymáhania, v prípade oneskorených splátok kratších ako 6 mesiacov ŠFRB monitoroval splátky úverov a zasielal výzvy neplatičom. Po šiestich mesiacoch sa mohol uplatniť osobitný postup, v rámci ktorého bolo potrebné dohodnúť plán obnovy a konečný dátum splatnosti úveru.

Čo sa týka kreditného rizika, vzhľadom na spoločnú zodpovednosť za správu nástroja sa tieto pôžičky považovali za bezpečnejšie ako hypotéky. Potvrdil to aj záznam nesplatených portfólií.

ŠFRB vykázal nesplatené úvery s oneskorenými platbami (o jeden až dva mesiace), približne na úrovni 1% celkových úverov nesplatených ku koncu roka 2016. Oneskorené platby predstavovali iba 0,03% nesplateného úveru s nedoplatkami. Podľa dostupných informácií neboli zaznamenané žiadne úvery s oneskorenou splatnosťou dlhšou ako 6 mesiacov. To môže znamenať, že omeškané platby sa vždy podarilo vymôcť, aj keď náklady vyplývajúce z omeškania sa nepodarilo kompenzovať v celej

výške. **Na základe týchto skúseností sa zdá, že úroveň kreditného rizika úverov ŠFRB pre SVB je veľmi nízka a nepodporuje potrebu preferenčného zaobchádzania z hľadiska ochrany pred stratou pre finančných sprostredkovateľov.**

SLOVSEFF

Európska banka pre obnovu a rozvoj (EBRD) v spolupráci s Ministerstvom hospodárstva prevádzkuje od roku 2007 Slovenský finančný nástroj pre energetickú efektívnosť a obnoviteľnú energiu (SLOVSEFF). Cieľom tohto nástroja bolo poskytnúť úverové linky finančným sprostredkovateľom s cieľom podporiť projekty v oblasti energetickej účinnosti. Kombinoval poskytovanie úverov s dotáciami a technickou pomocou. Úvery sa pohybovali v rozpätí od 20 000 EUR do 2 miliónov EUR a boli spojené s granty v rozpätí od 7,5% do 20% výšky úverov, ako aj bezplatná technická pomoc poskytovaná prostredníctvom zúčastnených bánk.

SLOVSEFF I a II implementovalo päť partnerských bánk (Slovenská sporiteľňa, VÚB, Tatra banka, UniCredit a ČSOB). Oprávnenými projektmi v rezidenčnom sektore boli komplexné rozsiahle projekty tepelnej renovácie bytových domov pozostávajúce z tepelnej izolácie obvodového plášťa budov (vonkajšie steny, strechy, pivnice) spolu s ďalšími opravami. SloVSEFF bol spustený s rozpočtom 60 mil. EUR a v roku 2010 bol navýšený o ďalších 90 mil. EUR financovania EBRD pre lokálne banky. V obidvoch fázach SloVSEFF sa financovalo približne 700 projektov.

Finanční sprostredkovatelia, ktorí sa podieľajú na tomto nástroji potvrdili nízky objem omeškaných platieb od fyzických osôb a SVB na energetickú účinnosť v obytných budovách, čo naznačuje, že pre vyššie uvedené mechanizmy poskytovania úverov sa nevyžaduje prednostné odmeňovanie. Je však potrebné poznamenať, že v tomto prípade poskytnuté dotácie výrazne podporili financovateľnosť projektov.

Nadobudnuté poznatky

Predchádzajúce skúsenosti poukazujú na to, že inštitucionálny rámec vzťahujúci sa na úvery poskytované SVB bol dostatočne zabezpečený a to **najmä vďaka povinnému rezervnému fondu, ktorý tvoril každý SVB**, čo umožnilo finančným sprostredkovateľom poskytnúť finančné prostriedky na dodatočnú energetickú účinnosť bez poskytnutia zabezpečenia a s dlhou lehotou splatnosti. Komerčné banky nezodraznili potrebu nástroja na zmiernenie rizika naďalej financovať toto odvetvie.

Banky tiež jasne uviedli, že nízka úroková miera bola hlavným dôvodom úspechu tohto nástroja. Náklady pre konečného dlžníka by sa mali udržať pod maximálnou úrovňou odhadovanou na 1,5% p.a. Ďalším významným prvkom úverov s dlhou lehotou splatnosti od 15 do 20 rokov je likvidita, ktorá dlžníkom umožňuje amortizovať celkové náklady na práce v rámci prijateľnej mesačnej splátky úveru. Tieto dve kľúčové podmienky môžu byť podporené tranžami EŠIF s nulovými nákladmi, kombinovanými s vlastnými zdrojmi finančných sprostredkovateľov v čiastočnom úverovom produkte financovanom s rozložením rizika. **Podľa finančných inštitúcií zúčastnených v prieskume sa zdá, že dva kľúčové faktory úspechu pri financovaní opatrení energetickej efektívnosti v rezidenčných nehnuteľnostiach sú 1) dlhodobá likvidita a 2) dotovaná úroková sadzba.**

Ako posudzovať potreby preferenčného odmeňovania pre budúce finančné nástroje **Na riešenie špecifických segmentov trhu môže byť potrebná preferenčná odmena**

Napriek minulým skúsenostiam na Slovenku, ktoré veľmi nepodporujú potrebu preferenčnej odmeny, ktorá však môže byť v špecifických (a potenciálne rizikovejších) subsegmentoch trhu potrebná. V niektorých členských štátoch EÚ bola identifikovaná potreba vyššej úrovne ochrany, aby motivovala komerčné banky lepšie pokryť potreby financovania špecifických kategórií dlžníkov, ako sú napríklad osoby s nižším príjmom alebo SVB. V tomto prípade niektoré banky uviedli, že na zmiernenie (vnímanej) úrovne rizika a na pokrytie dodatočných administratívnych nákladov spojených so zložitejšími úverovými štruktúrami by bola potrebná špecifická ochrana rizika alebo vyššia odmena. Potreba ochrany pred rizikami sa môže riešiť vytvorením osobitného garančného nástroja, alebo, v prípade úverového produktu tiež prostredníctvom asymetrického rozloženia rizika vo forme prednostného splatenia definovaného podielu predĺžených úverov.

Porozumenie potrebám trhu

Asymetrické rozdeľovanie odmien

Pri zvažovaní potreby asymetrického rozdeľovania odmien musí riadiaci orgán porozumieť trhovým podmienkam poskytovania úverov a tomu, čo je potrebné na to, aby plánovaný finančný nástroj náležite podporil cielený segment. Pri vyhodnocovaní novej potreby asymetrického odmeňovania musí byť riadiaci orgán tiež informovaný o podmienkach financovania na trhu podľa typu úverového produktu a typu dlžníkov. Priemerné úrokové sadzby ponúkané na trhu môžu poskytnúť riadiacemu orgánu prvý prehľad ohľadom úrovne odmien, ktoré očakávajú banky za podobné typy financovania, ako aj konkurencieschopnosť budúceho finančného nástroja. Zjednodušene povedané, ak je priemerná úroková sadzba úverov na rekonštrukciu pre jednotlivcov, ktoré poskytujú komerčné banky 3%, zatiaľ čo plánované investície do energetickej účinnosti, ktoré chce riadiaci orgán podporovať sú možné s maximálnymi nákladmi na financovanie 1,5%, môže vzniknúť potreba nájsť mechanizmy na zabezpečenie primeraného odmeňovania bánk. Dá sa to dosiahnuť kombináciou ESIF tranže s nulovými nákladmi a spolufinancovaním zo strany bánk, ale môže sa tiež vyžadovať asymetrický mechanizmus rozloženia odmien.

Na odhad týchto trhových podmienok poskytovania úverov možno použiť verejne dostupné zdroje informácií. Národná banka Slovenska uverejňuje podrobné údaje o domácom trhu s úvermi, ktoré možno použiť ako referenčné hodnoty.

Domácnosti	Domácnosti							
	SPOLU		Neziskové inštitúcie slúžiace domácnostiam (S.15)		Domácnosti - vlastnené jediným vlastníkom (S.14 - časť)		Domácnosti Fyzické osoby (S.14 - časť)	
	tis. EUR	ročná percentuálna miera nákladov	tis. EUR	ročná percentuálna miera nákladov	tis. EUR	ročná percentuálna miera nákladov	tis. EUR	ročná percentuálna miera nákladov
Úvery pre domácnosti (S.14 + S.15)								
Vybraný typ úveru	836,702	4.1120	9,199	1.6526	898	2.6822	826,605	4.1409
vrátane.: spotrebných úverov	239,766	9.6765					239,766	9.6765
úverov na nákup nehnuteľností	596,936	1.8770	9,199	1.6526	898	2.6822	586,839	1.8793

Zdroj: Národná banka Slovenska

Asymetrické rozloženie rizika:

Úroveň asymetrického rozloženia rizika, ktorú môžu požadovať finanční sprostredkovatelia a súkromní investori, bude priamo spojená s úrovňou rizika podkladového portfólia nových úverov,

ktoré budú financované. Veľkosť rizikového apetítu komerčnej banky je závislý od odhadovanej očakávanej straty (Expected Loss; EL)⁷ nového portfólia. Na určenie hodnoty EL sú kľúčové parametre pravdepodobnosť platobnej neschopnosti (probability default; PD)⁸ a straty v prípade zlyhania (Loss Given Default; LGD)⁹. Zjednodušene povedané PD 1% a LGD 50% dáva EL 0,5% ($EL = PD * LGD$).

Očakávaná strata by mala byť základom pre výpočet a diskusiu o úrovni asymetrickej ochrany pred rizikami, ktorú by banka vyžadovala. Banka by mohla následne požiadať o ochranu proti prvej strate a tak dostať túto očakávanú stratu na prijateľnú úroveň vzhľadom na svoju politiku kreditného rizika, ale aj z hľadiska stanovovania cien jej spolufinancovania. Použité odhady PD a LGD môžu byť porovnávané s mierami zlyhania zaznamenanými na trhu a publikovanými Národnou bankou Slovenska alebo komerčnými bankami vo výročných správach.

NBS zverejnila údaje týkajúce sa miery zlyhania pre rôzne kategórie úverov, ktoré sa približujú úverom na energetickú efektívnosť v bytových domoch:

Miera zlyhania (%)	2013	2014	2015	2016	2017
Stavebné úvery	0	0.03	0.03	0	0
Preklenovacie úvery	0.01	0.08	0.07	0.06	0.06
Hypotéky	0	0	0	0	0
Postatné úvery	0.17	0.01	0	0.03	0

Zdroj: Národná banka Slovenska, EIB

Ako udáva tabuľka vyššie, v období 2013 a 2017 bola ročná miera zlyhania hypoték nulová, v prípade úverov na nehnuteľnosti bola v priemere 0,04%. Ostatné úvery na nehnuteľnosti môžu zahŕňať úvery na rekonštrukciu domácnosti, ktoré poskytujú reálny odhad kreditného rizika nezabezpečených úverov na účely energetickej účinnosti pre fyzické osoby. Na základe údajov NBS sa zdá, že tieto úvery majú veľmi nízku úroveň rizika a predstavujú pomerne bezpečnú triedu aktív. Musíme však spomenúť dve obmedzenia: po prvé, tieto miery zlyhania odrážajú časové posúdenie rizík a riziko zlyhania počas doby trvania úverov môže byť vyššie; po druhé, nerozlišujú medzi rôznymi kategóriami dlžníkov a v prípade dlžníkov s nižším príjmom môžu byť tieto údaje podhodnotené.

Všeobecne však nevyplýva potreba preferenčného zaobchádzania vo forme asymetrickeho zdieľania rizika.

Pre posúdenie potrieb preferenčnej odmeny je kľúčový proces výberu finančného sprostredkovateľa
Hlavným mechanizmom na posúdenie potreby preferenčnej odmeny je Výzva na vyjadrenie záujmu o výber finančných sprostredkovateľov. V závislosti od vybranej metódy verejného obstarávania a v súlade s pravidlami EÚ a vnútroštátnymi predpismi sa potreba a rozsah preferenčného zaobchádzania môžu stanoviť ako hodnotiace kritériá, a tak by boli uchádzači motivovaní, aby predložili najlepšiu ponuku a demonštrovali opatrenia na zosúladenie záujmov a mobilizáciu súkromného sektora a vyžadujú len to, čo je pre nich potrebné z hľadiska preferenčnej odmeny na spolufinancovanie finančného nástroja.

⁷ "Očakávaná úverová strata" je očakávaná súčasná hodnota strát, ktoré vznikajú, ak dlžníci nespĺnia svoje záväzky v určitom čase počas životnosti finančného aktíva.

⁸ Poskytuje odhad pravdepodobnosti, že dlžník nebude schopný splniť svoje dlhové záväzky v určitom časovom horizonte.

⁹ Strata z dôvodu zlyhania alebo LGD je podiel expozície pri omeškaní, ktorá sa stratí, ak je dlžník nespláti svoje záväzky.

Asymetrické rozdeľovanie odmien

Úroveň požadovaného asymetrického rozdeľovania odmien by mala byť odôvodnená tak, že uchádzač poskytne dôkazy z hľadiska štruktúry úrokových mier a úrovne odhadovaných nákladov na spolufinancovanie finančného nástroja.

Aby bolo možné odôvodniť potreby a rozsah preferenčnej odmeny, je možné požiadať uchádzača, aby poskytol rozpis úrokovej sadzby, ktorá sa bude uplatňovať, pokiaľ ide o:

- 1) náklady na zdroje, ktoré zodpovedajú predpokladanej dobe finančného nástroja (v prípade energetickej účinnosti v bytových domoch môžu byť náklady na poskytnutie dlhodobých úverov bankou významné),
- 2) administratívne náklady: pre rizikovejších dlžníkov alebo zložitejšie úverové schémy môžu byť administratívne náklady výrazne vyššie a nemuseli by byť kompenzované,
- 3) kreditné riziko: náklady na riziko by sa mali odraziť vo vyššej rizikovej marži na úrokovej miere.

Na základe týchto bodov by každý uchádzač musel zdôvodniť potreby preferenčnej odmeny na to, aby udržal atraktívnu konečnú cenu finančného nástroja.

Asymetrické rozloženia rizika

Úroveň požadovaného asymetrického rozloženia rizika by mal uchádzač odôvodniť poskytnutím dôkazov o kreditnom riziku.

Uchádzač môže použiť odhady založené na vlastnej úverovej histórii, ak sú k dispozícii. V takom prípade by sa v dokumentácii k výzve malo vyžadovať poskytovanie historických informácií z hľadiska miery zlyhania a strát porovnateľných typov úverov a porovnateľných kategórií dlžníkov. Každý uchádzač by bol požiadaný, aby poskytol historické miery zlyhania v období minimálne 3 až 5 rokov podľa roka poskytnutia a zlyhania. Rovnaká história a prezentácia by sa požadovala v súvislosti s úrovňou straty. Tieto údaje by umožnili RO odhadnúť mieru rizika v predpokladanom portfóliu a posúdiť úroveň požadovanej ochrany v tomto smere.

V prípade, že vlastné historické údaje nie sú k dispozícii, uchádzač by sa mal snažiť použiť verejne dostupné informácie alebo riadne odôvodniť predpoklady vykonané kvalitatívnym hodnotením.