

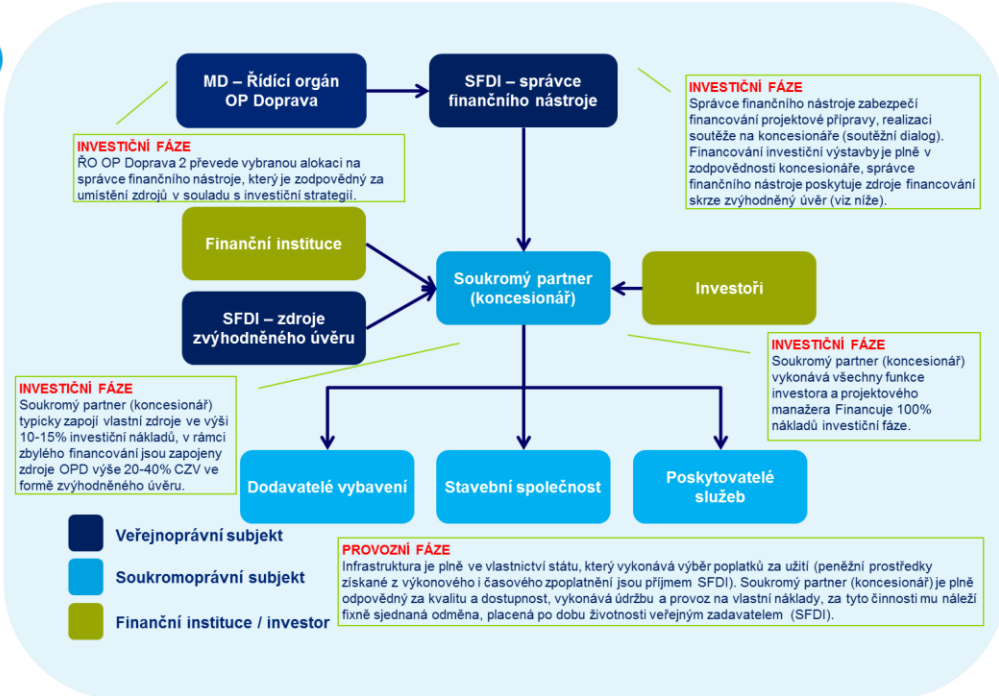
Manažerská karta: Nástroj PPP – kapitálový vstup (SC 1.1, SC 2.1 a SC 3.1)			
Charakteristika specifického cíle	1.1 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy	2.1 - Zlepšení přepojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby	3.1 - Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T
	<ul style="list-style-type: none"> Celková alokace SC: 1,48 mld. EUR / 40 mld. Kč Navrhovaná alokace FN: 7 - 10 mld. Kč 	<ul style="list-style-type: none"> Celková alokace SC: 1,15 mld. EUR / 31 mld. Kč. Navrhovaná alokace FN: 7 - 10 mld. Kč 	<ul style="list-style-type: none"> Celková alokace SC: 0,9 mld EUR / 29 mld. Kč Navrhovaná alokace FN: 7 - 10 mld. Kč
	<ul style="list-style-type: none"> Příjemci dle PD: vlastníci / správci dotčené infrastruktury, např. SŽDC 	<ul style="list-style-type: none"> Příjemci dle PD: vlastníci / správci dotčené silniční infrastruktury, zejména ŘSD ČR 	<ul style="list-style-type: none"> Příjemci dle PD: vlastníci / správci dotčené silniční infrastruktury, zejména ŘSD ČR
Proč finanční nástroj (a ne dotace)?	<ul style="list-style-type: none"> Převís poptávky nad nabídkou - v případě zachování dotačního schématu podpory velmi pravděpodobně dojde k opakování situace převisu poptávky nad disponibilní nabídkou, jako v rámci OPD 1, a to v celkovém objemu jednotek až desítek mld. Kč. 		
	<ul style="list-style-type: none"> Projekty se zapojením finančních nástrojů jsou ziskové – Zhodnocení typových projektů podpořených v minulosti poukazuje na ziskovost těchto projektů dle pravidel finanční analýzy (CBA). Je doporučeno především u SC 1.1 a 3.1 doprovdít implementaci finančního nástroje realizací vybraných doporučených systémových změn. 		
	<ul style="list-style-type: none"> Zájem cílové skupiny – Ministerstvo dopravy, SFDI a další stakeholders jsou finančnímu nástroji nakloněni a předpokládají o ně zájem ze stran žadatelů i finančního sektoru. 		
Jak bude finanční nástroj fungovat?	<p>INVESTIČNÍ FÁZE I RO OP Doprava 2 převede vybranou alokaci na správce finančního nástroje, který je zodpovědný za umístění zdrojů v souladu s investiční strategií.</p> <p>INVESTIČNÍ FÁZE II Správce finančního nástroje zabezpečí financování projektové přípravy a realizaci soutěže na koncesionáře (soutěžní dialog). S vítězným uchazečem soutěže založí SPV, do kterého kapitálově vstoupí v úrovni 20-80% majetkového podílu na vlastních zdrojích subjektu. Správce nevykonává exekutivní role, tato odpovědnost je zabezpečena soukromým partnerem. Ten vstupuje do SPV vkladem z vlastních zdrojů. Vlastní finanční prostředky soukromého partnera a OPD společně tvoří vlastní kapitál investice (resp. zřízeného SPV).</p> <p>INVESTIČNÍ FÁZE III Soukromý partner vykonává v rámci zřízeného SPV všechny funkce investora a projektového manažera. Jeho odpovědností je zabezpečení chybějících zdrojů do výše 100% nákladů investiční fáze.</p> <p>PROVOZNÍ FÁZE Infrastruktura je plně ve vlastnictví státu, který vykonává výběr poplatků za užití (peněžní prostředky získané z výkonového i časového zpoplatnění jsou příjmem SFDI). SPV (koncesionář) je odpovědný za kvalitu a dostupnost, vykonává údržbu a provoz na vlastní náklady, za tyto činnosti mu náleží fixně sjednaná odměna, placená po dobu životnosti veřejným zadavatelem (SFDI). Veřejný vlastnický podíl je po sjednané době (10 let) preferenčně nabídnut k odkupu partnerovi, následně případně na otevřeném trhu.</p> <p>Legenda: ■ Veřejnoprávní subjekt ■ Soukromoprávní subjekt ■ Finanční instituce / investor </p>		
Co přinese FN Řídicímu orgánu?	<ul style="list-style-type: none"> Vyšší počet podpořených projektů během programového období prostřednictvím pákového efektu finančních prostředků OPD, eliminace podstatné části investiční mezery. Zapojení finančních prostředků a know-how soukromého sektoru prostřednictvím realizace partnerství veřejného a soukromého sektoru (model DBFO, platby za dostupnost a kvalitu). Revolving finančních prostředků OPD i po skončení programového období, prostřednictvím účasti na zisku a prodeji státního majetkového podílu v SPV po uplynutí doby 10 let. Přenos části rizik z veřejného sektoru na podnikatelský subjekt. Vyšší hodnota za peníze prostřednictvím využití zkušeností a inovačního potenciálu soukromých subjektů. Realizace podstatného příspěvku k plnění závazků ČR, především co se dobudování prioritních evropských silničních a železničních koridorů týče. Budování infrastruktury využívané širokou veřejností bez výhradního použití veřejných finančních prostředků. 		
Finanční výsledky	<p>Legenda: — Proinvestované prostředky OPD — Kumulované proinvestované prostředky OPD — Disponibilní zůstatek </p>		
Celková alokace OPD		10 000 mil. Kč	
Celkem proinvestováno - milník rok 2023		100 000 mil. Kč	
Celkem proinvestováno - konec období rok 2049		414 392 mil. Kč	
Úhrn Fondem proinvestovaných prostředků z revolvingu do roku 2049		31 439 mil. Kč	
Přidaná hodnota		10,0	
Pákový efekt		9,0	

Manažerská karta: Nástroj PPP – zvýhodněný úvěr (SC 1.1, SC 2.1 a SC 3.1)			
Charakteristika specifického cíle	1.1 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy	2.1 - Zlepšení připojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby	3.1 - Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T
	<ul style="list-style-type: none">Celková alokace SC: 1,48 mld. EUR / 40 mld. KčNavrhovaná alokace FN: 7 - 10 mld. Kč	<ul style="list-style-type: none">Celková alokace SC: 1,15 mld. EUR / 31 mld. Kč.Navrhovaná alokace FN: 7 - 10 mld. Kč	<ul style="list-style-type: none">Celková alokace SC: 0,9 mld EUR / 29 mld. KčNavrhovaná alokace FN: 7 - 10 mld. Kč
	<ul style="list-style-type: none">Příjemci dle PD: vlastníci / správci dotčené infrastruktury, např. SŽDC	<ul style="list-style-type: none">Příjemci dle PD: vlastníci / správci dotčené silniční infrastruktury, zejména ŘSD ČR	<ul style="list-style-type: none">Příjemci dle PD: vlastníci / správci dotčené silniční infrastruktury, zejména ŘSD ČR

Proč finanční nástroj (a ne dotace)?

- Přehled poptávky nad nabídkou** - v případě zachování dotačního schématu podpory velmi pravděpodobně dojde k opakování situace přehledu poptávky nad disponibilní nabídkou, jako v rámci OPD 1, a to v celkovém objemu jednotek až desítek mld. Kč.
- Projekty se zapojením finančních nástrojů jsou ziskové** – Zhodnocení typových projektů podpořených v minulosti poukazuje na ziskovost těchto projektů dle pravidel finanční analýzy (CBA). Je doporučeno především u SC 1.1 a 3.1 doprovodit implementaci finančního nástroje realizací vybraných doporučených systémových změn.
- Zájem cílové skupiny** – Ministerstvo dopravy, SFDI a další stakeholders jsou finančnímu nástroji nakloněni a předpokládají o ně zájem ze stran žadatelů i finančního sektoru.

Jak bude finanční nástroj fungovat?



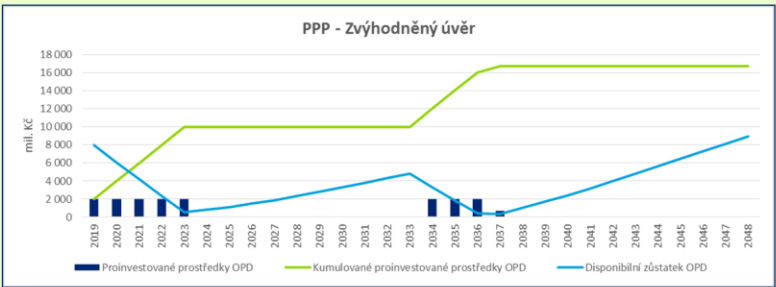
- Základní parametry nástroje**
- Zvýhodněný úvěr se sníženou úrokovou sazbou
 - Zdroje OP Doprava mohou být využity ve výši 20 – 40% celkových způsobilých výdajů projektu.
 - Délka splatnosti úvěru až 30 let.
 - Úroková míra o 2% nižší, než průměrná cena za aktuálních tržních podmínek, tzn. předpoklad výše úrokové sazby zvýhodněného úvěru cca 1,5% p.a.
 - Úroková míra fixována na 15 let, s následnou revizí v reflexi změny tržních podmínek.
 - Účelový úvěr lze použít jen na krytí způsobilých výdajů.
 - Volba zajištění dohodou podle místních podmínek.
 - Využití finančního nástroje je vhodné u projektů s investičním rozpočtem nad 6 mld. Kč.

Co přinese FN Řídicímu orgánu?

- Vyšší počet podpořených projektů během programového období** prostřednictvím pákového efektu finančních prostředků OPD, eliminace podstatné části investiční mezery.
- Zapojení finančních prostředků a know-how soukromého sektoru** prostřednictvím realizace partnerství veřejného a soukromého sektoru (model DBFO, platby za dostupnost a kvalitu).
- Revolving finančních prostředků OPD i po skončení programového období**, prostřednictvím splátek jistiny a úroku zdrojů zvýhodněného úvěru.
- Přenos částí rizik z veřejného sektoru na podnikatelský subjekt.**
- Vyšší hodnota za peníze** prostřednictvím využití zkušeností a inovačního potenciálu soukromých subjektů.
- Realizace podstatného příspěvku k plnění závazků ČR**, především co se dobudování prioritních evropských silničních a železničních koridorů týče.
- Budování infrastruktury využívané širokou veřejností bez výhradního použití veřejných finančních prostředků.**

- FN z pohledu příjemce**
- Realizace projektů v doposud výhradně veřejném sektoru na bázi společného partnerství, s přiměřeným ziskem.
 - Zvýšení motivace účasti na realizaci projektů s více rizikovým profilem – zlevnění zdrojů, rozprostření rizika mezi veřejný sektor a zapojené spolufinancující banky.
 - Nižší rizikovitost investice při dlouhodobě sjednaných fixních odměnách za údržbu a provoz zbudované infrastruktury.
 - Možné poskytnutí dodatečných záruk za projekty skrze nadnárodní nástroje podpory, např. EFSI záruky.

Finanční výsledky



Celková alokace OPD	10 000 mil. Kč
Celkem proinvestováno - milník rok 2023	31 250 mil. Kč
Celkem proinvestováno - konec období rok 2049	52 207 mil. Kč
Úhrn Fondem proinvestovaných prostředků z revolvingu do roku 2049	16 766 mil. Kč
Přidaná hodnota	3,1
Pákový efekt	2,5

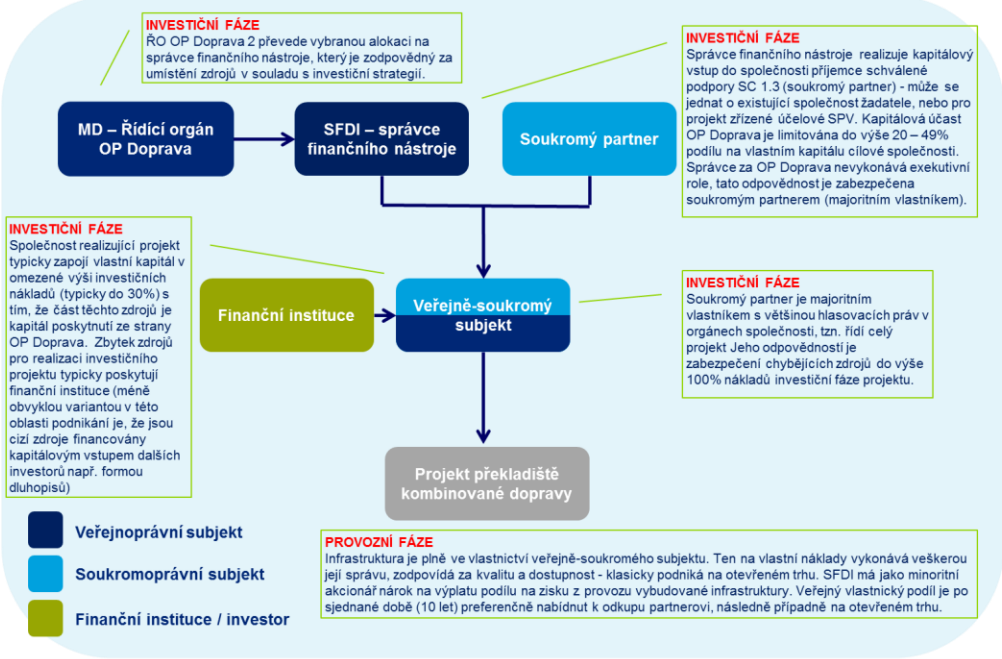
Manažerská karta: Nástroj kapitálového vstupu pro SC 1.3

Charakteristika specifického cíle	1.3 - Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy
	<ul style="list-style-type: none">SC 1.3 má celkovou alokaci (EU podíl) výše 0,16 mld. EUR, tedy cca 4,4 mld. Kč.Dodavatel navrhuje do finančního nástroje převést proporční část alokace, která má být vyčleněna na projekty výstavby a modernizace překladišť kombinované dopravy, kdy tento podíl lze předpokládat ve výši cca 2,5 mld. Kč.Příjemci dle PD: vlastníci/správci dotčené infrastruktury a dopravních prostředků

Proč finanční nástroj (a ne dotace)?

- Převis poptávky nad nabídkou** – dle závěrů zhodnocení investiční potřeby a absorpce pro období 2014-2020 v případě zachování dotačního schématu podpory velmi pravděpodobně dojde k převisu poptávky nad disponibilní nabídkou, a to v celkovém objemu jednotek mld. Kč
- Projekty se zapojením finančních nástrojů jsou ziskové** – Z výsledků odpovědí dotazníkového šetření lze dovodit, že drtivá většina obdobných minulých investic (87%) je/byla návratná do 15 let. Z šetření plyne, že až 74% minulých investic výstavby/pořízení překladišť kombinované dopravy dokázala generovat takové příjmy, že došlo ke splacení investice do 10 let.
- Zájem cílové skupiny** – Dle závěrů dotazníkového šetření by o nabídku vytvoření dočasného společného joint venture se státem mělo zájem 45% respondentů.

Jak bude finanční nástroj fungovat?



- Základní parametry nástroje**
- Účelově vázaný kapitálový vstup správce finančního nástroje (předpoklad SFDI) – dočasná majetková účast ve společnosti žadatele.
 - Zdroje OP Doprava mohou být využity ve výši 20 – 49% vlastního kapitálu společnosti realizující investiční projekt.
 - Finanční nástroj má opodstatnění pouze u projektů, kde dochází ke zcela nové výstavbě nebo v případě doplňkových investic, které objemem nákladů převyšují hodnotu stávající infrastruktury
 - Zdroje OP Doprava se finančně přímo neúčastní hrazení nákladů výstavby ani provozu dotčené infrastruktury.
 - Vlastnický podíl OP Doprava neopravňuje k exekutivním rolím v rámci společnosti, řídicí role zastává soukromý subjekt, majoritní vlastník. Zástupce OP Doprava vykonává funkce především formy dozoru (dozorčí rada, apod.).
 - OP Doprava má nárok na výnos z vloženého vlastního kapitálu společnosti za stejných podmínek jako soukromý partner (pari passu princip).
 - Vlastnický podíl OP Doprava je po uplynutí doby 10 let preferenčně nabídnut k odkupu partnerovi, následně případně na otevřeném trhu.

Co přinese FN Řídicímu orgánu?

- Vyšší počet podpořených projektů během programového období** prostřednictvím pákového efektu finančních prostředků OPD, eliminace podstatné části investiční mezery.
- Revolving finančních prostředků OPD** i po skončení programového období, prostřednictvím účasti na zisku a prodeji státního majetkového podílu v cílové společnosti po uplynutí 10 let.
- Rychlejší dobudování chybějící infrastruktury multimodální dopravy**, mj. umožňující dynamičtější rozvoj nákladní železniční dopravy.
- Zvýšení připravenosti předmětného podsektoru dopravy v předstihu na očekávanou strukturální změnu ukončení či podstatného omezení čerpání strukturálních fondů EU v příštím programovém období.**

- FN z pohledu příjemce**
- Realizace komplexních projektů - omezení nutnosti několikakolové etapizace, apod.
 - Zvýšení motivace účasti na realizaci projektů s více rizikovým profilem - prostřednictvím státní majetkové účasti jsou nižší požadavky na zapojení drahých ekvitních zdrojů investora, může dojít ke zlepšení skóringu investice a k dosažení komerčního financování za výhodnějších podmínek.
 - Možné poskytnutí dodatečných záruk za projekty skrze nadnárodní nástroje podpory, např. EFSI záruky.

Finanční výsledky



Celková alokace OPD	2 500 mil. Kč
Celkem proinvestováno - milník rok 2023	17 007 mil. Kč
Celkem proinvestováno - konec období rok 2049	70 579 mil. Kč
Úhrn Fondem proinvestovaných prostředků z revolvingu do roku 2049	8 375 mil. Kč
Přidaná hodnota	6,8
Pákový efekt	5,8

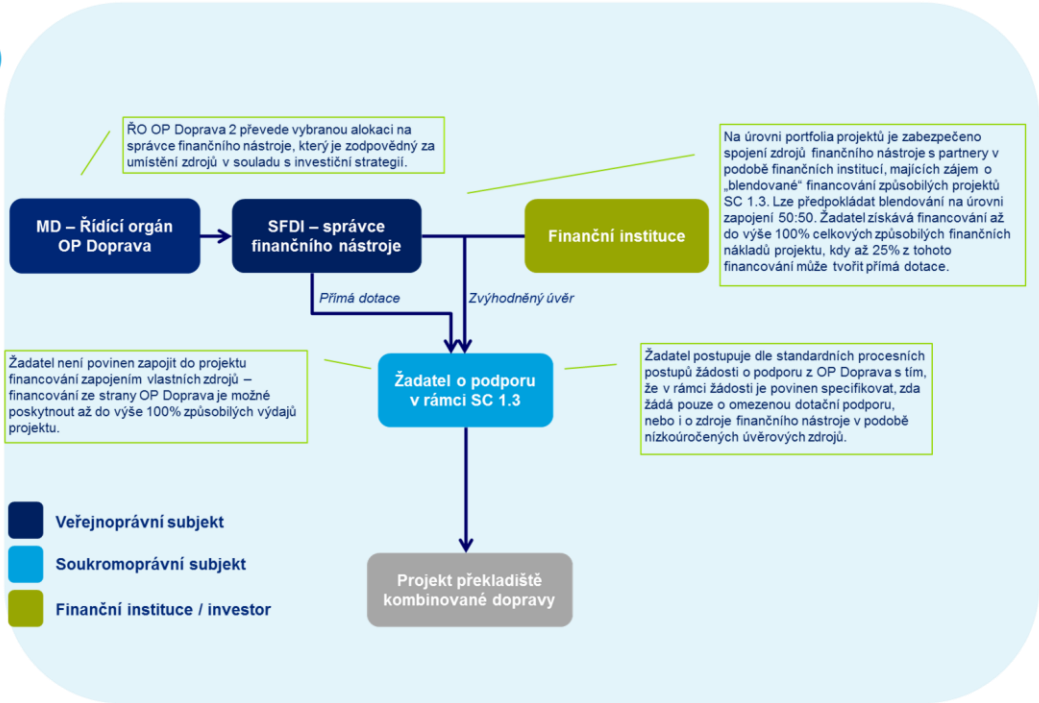
Manažerská karta: Nástroj zvýhodněného úvěru s dotací pro SC 1.3

Charakteristika specifického cíle	1.3 - Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy
	<ul style="list-style-type: none">SC 1.3 má celkovou alokaci (EU podíl) výše 0,16 mld. EUR, tedy cca 4,4 mld. Kč.Dodavatel navrhuje do finančního nástroje převést celou alokaci specifického cíle, po odečtení zdrojů vyčleněných na poskytování přímých dotací (paralelně poskytovaných se zvýhodněným úvěrem).Příjemci dle PD: vlastníci/správci dotčené infrastruktury a dopravních prostředků

Proč finanční nástroj (a ne dotace)?

- Převis poptávky nad nabídkou** – dle závěrů zhodnocení investiční potřeby a absorpce pro období 2014-2020 v případě zachování dotačního schématu podpory velmi pravděpodobně dojde k převisu poptávky nad disponibilní nabídkou, a to v celkovém objemu jednotek mld. Kč
- Projekty se zapojením finančních nástrojů jsou ziskové** – Z výsledků odpovědí dotazníkového šetření lze dovodit, že drtivá většina obdobných minulých investic (87%) je/byla návratná do 15 let. Z šetření plyne, že až 74% minulých investic výstavby/pořízení překladišť kombinované dopravy dokázala generovat takové příjmy, že došlo ke splacení investice do 10 let.
- Zájem cílové skupiny** – Dle závěrů dotazníkového šetření by o nabídku zvýhodněného úvěru s omezenou dotací mělo zájem 95% respondentů.

Jak bude finanční nástroj fungovat?



Základní parametry nástroje

- Zdroje OP Doprava mohou být využity ve výši až 100% celkových způsobilých výdajů projektu, kombinací zvýhodněného úvěru a dotace nebo pouze zdroji úvěru
- Míra dotace může dosáhnout max. 25% celkových způsobilých výdajů projektu.
- Délka splatnosti úvěru až 15 let.
- Úroková míra o 2% nižší, než průměrná cena za aktuálních tržních podmínek, tzn. předpoklad výše úrokové sazby zvýhodněného úvěru cca 0,5% p.a.
- Účelový úvěr lze použít jen na krytí způsobilých výdajů.
- Volba zajištění dohodou podle místních podmínek.
- Správa úvěru na jednom „clearingovém“ místě, které dělí splátky dle dohody o financování mezi zdroje fondu a spolufinancujícího subjektu.
- Zdroje poskytované zvýhodněným úvěrem jsou financovány zdroji OPD a komerčními finančními institucemi (podílem 50:50).
- Finanční nástroj ve formě zvýhodněného úvěru s dotací má opodstatnění u všech podporovaných oblastí, tedy u všech projektů žadajících v SC 1.3 OP Doprava.

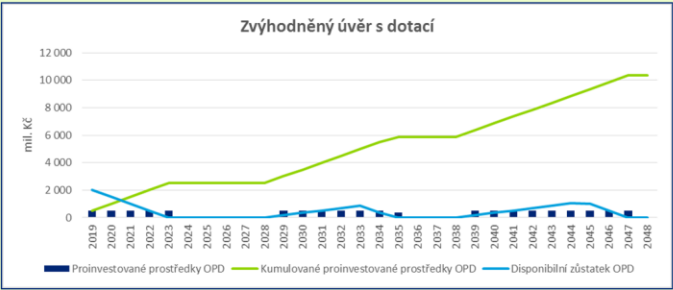
Co přinese FN Řídicímu orgánu?

- Vyšší počet podpořených projektů během programového období** prostřednictvím pákového efektu finančních prostředků OPD, eliminace podstatné části investiční mezery.
- Revolving finančních prostředků OPD i po skončení programového období**, prostřednictvím splátek jistiny a úroku zdrojů zvýhodněného úvěru.
- Rychlejší dobudování chybějící infrastruktury multimodální dopravy**, mj. umožňující dynamičtější rozvoj nákladní železniční dopravy.
- Zvýšení připravenosti předmětného podsektoru dopravy v předstihu na očekávanou strukturální změnu ukončení či podstatného omezení čerpání strukturálních fondů EU v příštím programovém období.**

FN z pohledu příjemce

- Realizace komplexních projektů - omezení nutnosti několikakolové etapizace, apod.
- Možnost čerpat omezené dotace až 25% a tím snížení dlouhé doby návratnosti investičních projektů.
- Výhodnější úroková sazba než u komerčních bankovních úvěrů – možnost čerpání zdrojů s úrokem o 2% pod tržní sazbou.
- Vyřízení celého financování na jednom místě, možnost pokrytí až do 100% celkových způsobilých výdajů projektu.

Finanční výsledky



Celková alokace OPD	4 400 mil. Kč
Celkem proinvestováno - milník rok 2023	10 267 mil. Kč
Celkem proinvestováno - konec období rok 2049	18 372 mil. Kč
Úhrn Fondem proinvestovaných prostředků z revolvíngu do roku 2049	6 079 mil. Kč
Přidaná hodnota	2,3
Pákový efekt	1,8