

ZAKON**O POROŠTVU REPUBLIKE SLOVENIJE ZA OBVEZNOSTI 2TDK D.O.O. IZ NASLOVA KREDITOV IN DOLŽNIŠKIH VREDNOSTNIH PAPIRJEV, NAJETIH OZIROMA IZDANIH ZA FINANCIRANJE IZGRADNJE DRUGEGA TIRA ŽELEZNIŠKE PROGE DIVAČA–KOPER IN ZA OBVEZNOSTI DARS D.D. IZ NASLOVA KREDITOV IN DOLŽNIŠKIH VREDNOSTNIH PAPIRJEV, NAJETIH IZIROMA IZDANIH ZA FINANCIRANJE IZGRADNJE 3. RAZVOJNE OSI****I. UVOD****1 OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJETJE PREDLOGA ZAKONA****1.1 OCENA STANJA****1. 1. 1 DRUGI TIR ŽELEZNIŠKE PROGE DIVAČA–KOPER**

Slovenski železniški sistem je zastarel zaradi nezadostnih naložb v preteklosti in je že na meji svoje zmogljivosti. Eno izmed ozkih grl v slovenskem in vseevropskem jedrnem železniškem omrežju TEN-T predstavlja železniška proga Divača–Koper.

Obstoječa 46 km dolga proga Divača–Koper je glavna enotirna elektrificirana železniška proga, ki jo sestavljajo naslednji odseki:

- Divača–cepišče Prešnica (16,5 km),
- cepišče Prešnica–cepišče Bivje (28.1 km),
- cepišče Bivje–Koper (3,5 km),
- cepišče Bivje–Koper tovarna (0,9 km).

Največja dovoljena hitrost na progi je med 65 in 75 km/h. Dejansko znaša povprečna potovalna hitrost tovornega vlaka na obstoječi progi približno 35 km/h, vlaki pa potujejo med Divačo in Koprom od 45 do 60 minut, odvisno od smeri in brez kakršnih koli postankov vlaka. Gre za značilno gorsko železniško progo z ovinkasto potjo in strmimi vzponi. Največji naklon obstoječe proge je 2,6 odstotka (med Prešnico in Bivjem), najmanjši polmer zavoja pa je 250 m v Hrastovljah. Trenutno je največja dolžina vlakov na poti 525 m, samo postaje Koper, Divača in Hrpelje–Kozina pa omogočajo dolžino vlakov 740 m, kot jo zahteva zakonodaja. Zaradi sedanjega strmega naklona morata približno 75 odstotkov vlakov vleči dve lokomotivi. Na poti med Divačo in Koprom vlaki premagajo 537 m razlike v nadmorski višini. Trenutno lahko na tem odseku ena lokomotiva vleče do 850 ton bruto teže, medtem ko je trenutna povprečna bruto teža vlakov, ki vozijo po odseku, približno 1.000 ton.

Enotirna proga med Divačo in Koprom postaja vse bolj obremenjena zaradi naraščajočega pretoka tovora. Leta 2017 je bilo na tem odseku prepeljanega 12,8 mio neto ton tovora, kar ustreza povprečno 68 tovornim vlakom na dan. Od januarja do septembra 2017 je po progi dnevno povprečno peljalo 20 vlakov z lokomotivami in trije potniški vlaki, kar pomeni skupno dnevno vlakovno prepustnost približno 91 vlakov. Povprečno dnevno število vlakov na odseku Divača–Koper od januarja do septembra 2017 je bilo že nad normalno prepustno zmogljivostjo tira, to je približno 90 vlakov na dan. Normalna prevozna zmogljivost za tovor na obstoječem tiru je 14,0 mio ton na leto.

17. julija 2018 je upravljavec SŽ-Infrastruktura d. o. o. zato izdal sklep (št. dokumenta 403-6/2015-18), s katerim je odsek proge Divača–Koper, ki obsega progo 60: Divača–cepišče Prešnica in progo 62: cepišče Prešnica–Koper razglasil za preobremenjeno infrastrukturo. Iz dokumenta je razvidna povprečna izkoriščenost tega odseka v letu 2017 in v prvi polovici leta 2018.

Tabela 1: Odstotek izkoriščenosti proge na podlagi realizacije

| PROGA | ODSEK | PREPUST. ZMOGLJ (št. vlakov na dan) | ODSTOTEK IZKORIŠČENOSTI NA PODLAGI REALIZACIJE (%) | | | | | | | |
|-------------------------|------------------------|---|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------------|
| | | | LETNO (2017) | JAN | FEB | MAR | APR | MAJ | JUN | SKUPAJ 2018 |
| 60/62 Divača – Koper | Divača – cep. Prešnica | 90 | 112 | 108 | 115 | 114 | 112 | 123 | 114 | 114 |
| | cep. Prešnica – Koper | 90 | 102 | 100 | 104 | 104 | 104 | 110 | 105 | 105 |

Vir: Sklep št. 403-6/2015-18 z dne 17. julija 2018

Gradnja drugega tira Divača–Koper je sodoben, ekonomsko upravičen in okolijsko sprejemljiv projekt, ki bo pospešil razvoj slovenske logistične industrije ter na splošno prispeval k slovenskemu in regionalnemu gospodarskemu razvoju zaradi povečanih tokov blaga v srednjeevropsko zaledje. Z izgradnjo drugega tira se bo kapaciteta iz sedanjih 90 vlakov/dan povečala na 231 vlakov/dan oziroma iz sedanjih 14 mio ton/leto na 43 mio ton/leto. Drugi tir bo zadostil tudi vsem zahtevam standardov TEN-T.

Projekt obsega gradnjo nove 27 km dolge enotirne železniške proge, katere 20 km bo potekalo skozi osem predorov. Novi tir bo omogočal mešan prometni režim potniških in tovornih vlakov. Zato bodo trije najdaljši predori T1, T2 in T8 zgrajeni z vzporednimi servisnimi predori, s čimer se bodo zagotovili ustrezni varnostni standardi. Servisni predori so predvideni v enakem premeru kot glavni predori in bodo omogočali prihodnjo nadgradnjo na dvotirno železnico. Poleg predorov obsega projekt tudi gradnjo dodatnih konstrukcij, in sicer dveh viaduktov v skupni dolžini 1.099 m, dveh mostov s skupno dolžino 170 m in galerijo. Projekt vključuje tudi izvedbo zgornjega ustroja tirov in tirnih naprav, ENP Črni Kal, električno vozno mrežo, SV in TK naprave, GSM-R, video nadzor ter napajanje.

Pogoje in način izvedbe naložbe v izgradnjo drugega tira železniške povezave na odseku Divača–Koper, upravljanje drugega tira in gospodarjenjem z njim kot javno železniško infrastrukturo, družbo za razvoj projekta drugega tira (projektna družba) ter dajatve, namenjene financiranju drugega tira določa Zakon o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper (v nadaljnjem besedilu: ZIUGDT). Ustanovitelj in edini družbenik družbe 2TDK d. o. o. je Republika Slovenija. Družba 2TDK d. o. o. v zvezi z drugim tirom v svojem imenu in za svoj račun opravlja tudi finančni inženiring projekta drugi tir, ki med drugim obsega tudi pridobitev posojil in drugih oblik zagotavljanja dolžniškega kapitala, vključno s sklenitvijo poslov za njihovo zavarovanje, ter redno odplačevanje posojil in drugih obveznosti v zvezi z dolžniškim kapitalom.

1. 1. 2 TRETJA RAZVOJNA OS

Republika Slovenija je takoj po osamosvojitvi začela graditi državno avtocestno omrežje, s čimer je omogočila ustrezno notranjo, zlasti medregijsko povezanost države in njeno ustrezno vključevanje v mednarodne cestnoprometne tokove. Za finančni inženiring, pripravo, organizacijo in vodenje gradnje in vzdrževanja omrežja avtocest ter upravljanje avtocest v Republiki Sloveniji je bila leta 1995 ustanovljena Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji, d. d. (v nadaljnjem besedilu: DARS, d. d.). V letu 2010 je DARS d.d. v celoti prevzel financiranje graditve in obnavljanja avtocest ter hitrih cest.

V skoraj treh desetletjih je bilo sprejetih in realiziranih več državnih strateških aktov. Po izvedbi najosnovnejših avtocestnih projektov, se je začel nov cikel razvoja prometnih povezav, z novimi cestnimi povezavami, ki se kažejo kot neobhodno potrebne za ustrezno prometno povezanost Slovenije in za uravnotežen gospodarski razvoj. Na podlagi Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (v nadaljnjem besedilu: Strategija), ki jo je sprejela Vlada RS 29. julija 2015 (sklep št. 37000-3/2015/8), je Državni zbor 22. novembra 2016 sprejel Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030. Gre za dokument, ki predstavlja prehod od splošnih ukrepov, opredeljenih v Strategiji, h konkretnim aktivnostim za njihovo pripravo in izvedbo. Pri opredelitvi ukrepov so bili določeni roki in nosilci posameznih aktivnosti.

Eden od najpomembnejših projektov Republike Slovenije, ki jih v zadnjem obdobju pripravlja DARS d.d. kot nosilec izvedbe na področju avtocestnih in hitrocestnih povezav je zagotovo projekt 3. razvojne osi.

Tretja razvojna os ima poseben pomen v povezovanju pomembnih regionalnih gospodarskih središč in predstavlja eno ključnih čezmejnih povezav. Iz smeri avstrijske Koroške se preko Slovenj Gradca in Velenja navezuje na avtocesto A1 Šentilj – Koper, nadaljuje proti Novemu mestu, kjer se navezuje na avtocesto A2 Karavanke – Obrežje ter nadaljuje proti Metliki in Črnomlju ter naprej proti Vinici oziroma Republiki Hrvaški. Gre za razvojno os, ki ni le pomembna prometna medregijska cestna povezava, ampak tudi instrument, ki prispeva k ekonomski, socialni in teritorialni koheziji ter bolj uravnoteženemu razvoju tako slovenskih regij kot tudi neposrednega evropskega prostora.

V infrastrukturnem smislu je 3. razvojna os cesta visoke kakovosti, ki predstavlja sekundarno prečno povezavo med Mediteranskim in Baltsko–Jadranskim koridorjem. Sodobna cestna povezava regijskih središč treh držav omogoča navezovanje tovornega in osebnega cestnega prometa vseh regij na glavne evropske prometne smeri. Projekt nedvomno izboljšuje prometne povezave posameznih prometno zapostavljenih regij z mednarodnimi prometnimi povezavami, hkrati pa izboljšuje tehnične in varnostne razmere ter prispeva k skrajšanju potovalnih časov. Ta projekt ni le enostranski pristop k načrtovanju razvoja cestne infrastrukture, ki bi upošteval le obstoječo prometno povpraševanje, saj upošteva tudi razvojne vidike širšega vplivnega prostora.

Uresničevanje projekta mora slediti prioritetam posameznih regij in območij z vidika prometnih in gospodarsko razvojnih potreb. Nedvomno pa je pri tem projektu prednostno

treba zagotoviti ustrezno propustnost in kakovost prometnih uslug na prometnih smereh AC A1–Republika Avstrija in AC A2– Republika Hrvaška.

Projekt 3. razvojne osi poteka v okviru treh ločenih delov, in sicer:

- a) 3. razvojna os sever (Republika Avstrija–AC A1 Šentrupertu);
- b) 3. razvojna os sredina (AC A1 Celje – AC A2 Novo mesto);
- c) 3. razvojna os jug (AC A2 – Republika Hrvaška).

a) 3. razvojna os sever (Republika Avstrija – navezava na avtocestni odsek A1 pri Šentrupertu): projekt je razdeljen na štiri prometno in funkcionalno zaključene odseke:

- odsek 1 od Šentruperta do priključka Velenje jug,
- odsek 2 od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug,
- odsek 3 od priključka Slovenj Gradec jug do Dravograda ter
- odsek 4 od Otiškega vrha do Holmca.

Nova cestna povezava od Šentruperta do Slovenj Gradca (odseka 1 in 2) je prometno učinkovita le kot celota, zato so se pripravljala dela za gradnjo (zagotovitev dokumentacije, zemljišč in vseh dovoljenj za gradnjo) začela izvajati na obeh odsekih hkrati. Zaradi zahteve občin Braslovče in Polzela za oceno ustavnosti in zakonitosti uredbe o državnem prostorskem načrtu so bile aktivnosti na odseku 1 upočasnjene. Na podlagi odločitve Ustavnega sodišča, sprejete 25. 4. 2019, aktivnosti potekajo s pospešeno dinamiko.

Gradnja odseka 1 naj bi bila glede na prvotno načrtovano dinamiko zamaknjena za čas, ko je bil prostorski akt v presoji na Ustavnem sodišču.

Z namenom pospešitve aktivnosti so bile na odseku 2 določene tri prioritete lokacije oz. sklopi (viadukta na območju Podgorja, priključek Gaberke in viadukt Škalsko jezero). Vzporedno tečejo tudi vse aktivnosti na ostalih sklopih na odseku 2. Aktivnosti, potrebne za pričetek gradnje v letu 2019, se bodo pričele na lokacijah, kjer bodo izpolnjeni vsi pogoji za pridobitev gradbenega dovoljenja. Predvideno je sukcesivno pridobivanje več delnih gradbenih dovoljenj, odvisno od izpolnitve pogojev za pridobitev gradbenih dovoljenj (dokumentacija, zemljišča, mnenja, arheologija). Gradnja sklopov na odseku 2 je predvidena v letu 2020.

Za odseka 3 in 4 od Slovenj Gradca do Dravograda oziroma od Otiškega vrha do Holmca je izdelana študija posodobitve cestnih povezav, s katero je bila preverjena izvedljivost različnih scenarijev posodobitve. Na podlagi rezultatov študije je bil avgusta 2018 izbran optimalni scenarij zmogljivosti novih cestnih povezav. Cestna povezava od Slovenj Gradca do Raven na Koroškem naj bi bila zgrajena kot štiri pasovna cesta, navezava Dravograda in odsek od Raven na Koroškem do Holmca pa kot dvopasovna cesta. Na teh dveh odsekih se nadaljuje postopek prostorskega umeščanja, ki naj bi bil na odseku 3 zaključen v začetku leta 2021, na odseku 4 pa do leta 2023.

b) 3. razvojna os sredina (AC A1 Celje–AC A2 Novo mesto). Na tem delu najustreznejša varianta še ni izbrana. Kot najustreznejša se izkazuje varianta v sredinskem koridorju s potekom od avtoceste A1 preko Celja, Laškega in Zidanega mostu, nadalje preko Tržišča, Mokronoga in Šmarjeških Toplic do Novega mesta. Predlagana

rešitev po tej varianti je novogradnja dvopasovne ceste z možnostjo bodoče širitve v štiripasovnico, dolžine približno 57 km. V okviru primerjalnih variant je bila proučena tudi varianta s potekom trase po obstoječih cestah z delnimi rekonstrukcijami ozkih grl ter varianta z večjim obsegom novogradenj.

c) 3. razvojna os jug (AC A2 – Republika Hrvaška). Ta projekt poteka v okviru treh ločenih odsekov, in sicer:

- odsek 1 od avtoceste A2 Novo mesto vzhod do priključka Maline,
- odsek 2 od priključka Maline do Metlike, s krakom do Črnomlja ter
- odsek 3 od Črnomlja do Vinice.

Projekt južnega dela 3. razvojne osi je v fazi realizacije po scenariju »čimprejšnje povezave Bele krajine«. Dinamika aktivnosti intenzivno poteka na prvem odseku od avtoceste A2 do priključka Maline. Priprave na gradnjo potekajo za 1. in 2. etapo, to je na pododseku od avtoceste A2 do priključka Osredek (Revoz), katerima bo sledila izgradnja 3. in 4. etape, ki obsega preostali del odseka in se zaključuje na priključku Maline. Ker je z vidika ekonomskega vrednotenja gradnja prvih dveh etap pogojena z izgradnjo 3. in 4. etape, morata biti do leta 2023, ko bo zaključen pododsek AC A2 Novo mesto vzhod–Osredek, 3. in 4. etapa pripravljene za gradnjo.

Na drugem odseku od priključka Maline do Metlike oziroma Črnomlja je pred fazo projektiranja potrebna priprava študije izvedbenih scenarijev celotnega odseka, ki bo podala izvedljivost faznosti in etapnosti izgradnje končne rešitve (štiripasovna cesta). Poleg tega je v okviru študije, glede na informacije Republike Hrvaške, da pripravlja študijo hitre ceste Jurovski Brod–avtocesta A1 Novi grad, potrebna uskladitev zveznega poteka ceste med državama in s tem tudi določiti stično točko na državni meji v Metliki.

Za tretji odsek od Črnomlja do Vinice (meja z Republiko Hrvaško) je ugotovljeno, da Republika Hrvaška v smeri Bosiljevo–Pribanjci–meja Republika Slovenija, v strateških planskih dokumentih nima predvidene nove hitre ceste ali predvidenega koridorja nove državne ceste, zato se načrtovan odsek hitre ceste ne more navezati na primerljiv sistem sosednje države. V okviru študije izvedljivih scenarijev za odsek Maline–Črnomelj bo treba opredeliti ustreznost dosedanjih načrtovalskih izhodišč za odsek Maline–Gradnik–Črnomelj–Vinica.

Predmet predloženega poroštvenega zakona so naslednji odseki na 3. razvojni osi:

- 3. razvojna os sever – odsek 1; AC A1 Šentrupert – Velenje jug;
- 3. razvojna os sever – odsek 2; Velenje jug – Slovenj Gradec jug;
- 3. razvojna os jug – odsek 1; AC A2 Novo mesto vzhod – Osredek (1. in 2. etapa);
- 3. razvojna os jug – odsek 1; Osredek – Maline (3. in 4. etapa).

Severni del

Nova državna cesta od AC A2 pri Šentrupertu do priključka Slovenj Gradec jug je načrtovana kot štiripasovna cesta.

Na odseku 1 se trasa začne v priključku Velenje jug, kjer se navezuje na odsek 2. Od tu poteka trasa proti zahodu, mimo pokopališča ter v nadaljevanju preko predorov Podkraj,

Andraž in Veliki Vrh, kjer preide v dolino Hudega potoka in zahodnega pobočja Gore Oljke. Za viaduktom Gora Oljka se cesta spusti proti priključku Podgora, z navezovalno cesto proti Letušu. V nadaljevanju cesta poteka proti jugu, z viaduktom prečka reko Savinjo ter se približa naselju Parižlje, kjer je načrtovan priključek. Cesta od priključka Parižlje poteka do novega priključka na avtocesto A1, ki se nahaja zahodno od obstoječega priključka Šentrupert. Dolžina glavne trase od AC A1 do priključka Velenje jug je 14 km, dolžina navezovalne dvopasovne ceste pa 1,5 km.

Odsek 2 od Slovenj Gradca do Velenje-jug se prične na obstoječi cesti G1-4 Dravograd–Arja vas. Trasa se od priključka dalje usmeri proti jugu do naselja Šmartno. V nadaljevanju se trasa poteka po območju grebena Dobrava, na katerem je umeščeno počivališče Podgorje in priključek Podgorje. Južno od priključka trasa prečka dolino Jenine in nadaljuje proti območju predorov Vodriž in Pusta gora. Za predori prečka dolino vodotoka Burčnica in preide na viadukt Danijel. Trasa se preko viadukta Danijel dvigne proti predoru Pusta Gora, od tam pa se spusti proti dolini Velunje, ki jo dvakrat prečka, nato pa poteka na vzhodni strani reke Velunja in se zareže v pobočje Potoškega vrha. Trasa nato zavije proti vzhodu do priključka Gaberke. V nadaljevanju trasa poteka proti Škalskemu jezeru, kjer se izvede tudi priključek Škale, s katerim se na traso navezuje navezovalna cesta in z njo severovzhodni del Velenja. Do priključka Velenje jug se trasa spusti v pokritem vkopu. Priključek Velenje je pod viaduktom Dolgo polje, ki zaključuje odsek in hkrati predstavlja povezavo odsekov 1 in 2. Dolžina glavne trase od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug je 17,5 km, dolžina navezovalne ceste pa 1,9 km.

V nadaljevanju so navedeni osnovni tehnični podatki o trasi za odsek 1 in 2:

- dolžina štiripasovne ceste: 31,5 km;
- dolžina dvopasovnih cest: 3,4 km;
- cestni priključki: 8;
- spremljajoči objekt: 1- Podgora;
- počivališče: 1- Podgorje;
- AC baza;
- dvocevni predori: 5 (skupne dolžine ca. 3.300 m);
- enocevni predori: 1 (dolžine 400 m);
- galerije: 3;
- pokriti vkopi: 4;
- viadukti: 26;
- podvozi: 15;
- podhodi: 1;
- nadvozi: 11;
- mostovi: 8.

Južni del

Na južnem delu je trasa hitre ceste na odseku 1 načrtovana kot štiripasovnica, ki se začne na območju avtocestnega priključka Novo mesto vzhod, nato poteka mimo Mačkovca in Ločne, premosti reko Krko in poteka mimo Cikave in preko Gotenskega boršta. V Pogancih je razcep z zahodno obvoznico Novega mesta. Od tu naprej se trasa usmeri proti jugu in poteka mimo Črmošnjic in Dolnje Težke vode, kjer sta načrtovani dve

počivališči, nato pa mimo Koroške vasi in Vinje vasi. Skozi pokriti vkop se nadaljuje do priključka Gorjanci ter preide v dvocevni predor Gorjanci. Iz predora pride vzhodno od vasi Maline, kjer sta predvidena priključek Maline in navezava na obstoječo glavno cesto Novo mesto – Metlika s povezovalno cesto Maline – Dole.

Državna cesta je zasnovana kot štiripasovna hitra cesta, v dolžini 17,85 km. Celotna trasa je razdeljena na 4 etape, sama gradnja pa je predvidena v dveh fazah, in sicer:

- 1. faza (etapa 1 in etapa 2) v dolžini 5,05 km od priključka na avtocesto A2 Novo mesto vzhod do priključka Osredek, vključno s Šentjoško cesto do Revoza ter
- 2. faza (etapa 3 in 4) v dolžini 12,8 km od priključka Osredek (Revoz) do priključka Maline, vključno s povezovalno cesto Maline - Dole.

V nadaljevanju so navedeni osnovni tehnični podatki o trasi za 1. fazo (1. in 2. etapa) ter za 2. fazo (3. in 4. etapa):

1. faza (1. in 2. etapa):

- dolžina štiripasovne ceste: 5,05 km;
- dolžina priključne ceste: 1,1 km;
- cestni priključki: 4;
- mostovi: 3 (dolžine 310m, 135m in 108m);
- viadukti: 2 (dolžin 170m, 138m);
- nadvozi: 8;
- podvozi: 4;
- podhodi: 4;
- nadhodi: 1.

2. faza (etapa 3 in 4):

- dolžina štiripasovne ceste: 12,8 km;
- dolžina povezovalne ceste Maline - Dole: 2,1 km;
- cestni priključki: 3;
- predori: 1 Gorjanci (2,3 km) ;
- viadukti: 3 (dolžine 395m, 452m in 247m);
- pokriti vkopi: 5 (dolžine 91m, 55m, 91m, 243m, 158m);
- nadvozi: 6;
- podvozi: 5;
- počivališči: 2.

1.2 RAZLOGI ZA SPRETJE ZAKONA

1. 2. 1 DRUGI TIR ŽELEZNIŠKE PROGE DIVAČA–KOPER

Za pravočasno izvedbo projekta, kot je opredeljen v Investicijskem programu Drugi tir Divača – Koper (<http://www.drugitir.si/novice/2019-01-24-Potrjen-investicijski-program-za-graditev-drugega-tira-nove-zelezniske-proge-Divaca-Koper>), ki ga je Vlada RS kot skupščina družbe 2TDK d.o.o. potrdila 24. januarja 2019 (v nadaljnjem besedilu: investicijski program) je treba med gradnjo zagotoviti dodatne vire v obliki posojil ali morebitne izdaje dolžniških vrednostnih papirjev v skupni vrednosti 417 milijonov eurov.

Ocena prihodnjih investicijskih stroškov znaša 1.047 milijonov eurov v stalnih cenah brez DDV oz. 1.150 milijonov eurov v tekočih cenah, brez DDV.

Tabela 2: Ocena investicijskih stroškov v stalnih in tekočih cenah (v milijonih eurov)

| Investicijski stroški brez DDV | Tekoče cene³ | Stalne cene⁴ |
|---|--------------------------------|--------------------------------|
| Izvedbena dela | 966 | 879 |
| Nabave in drugi stroški | 11 | 10 |
| Storitve | 128 | 121 |
| Investicijski stroški | 1.105 | 1.011 |
| Rezerve za nepredvidene izdatke | 100 | 91 |
| Skupaj investicijski stroški z rezervami za nepredvidene izdatke | 1.205 | 1.102 |
| Že porabljeni stroški storitev (pred 2018) | -55 | -55 |
| Skupaj bodoči investicijski stroški | 1.150 | 1.047 |

Vir: Investicijski program, str. 181.

Poleg investicijskih stroškov, navedenih v tabeli 2, bo morala družba 2TDK d. o. o. med gradnjo zagotoviti tudi financiranje drugih stroškov (stroški zadolžitve, operativni stroški družbe 2TDK d. o. o. in drugo). Celoten znesek financiranja v tekočih cenah med gradnjo brez davka na dodano vrednost (v nadaljnjem besedilu: DDV) bo tako znašal 1.194 milijonov evrov. Projektna družba bo uveljavljala mehanizem obrnjene davčne obveznosti, zato DDV ne bo povečeval investicijske vrednosti naložbe (76.a člen Zakona o davku na dodano vrednost).

Naložba bo financirana z različnimi viri. Največji del naj bi predstavljal kapitalski vložek Republike Slovenije, višina tega pa bo odvisna od morebitne participacije druge zaledne države. Skupna višina kapitala je ocenjena na 522 mio EUR, od česar bo Slovenija 122 milijonov eurov vložila iz pobranega pribitka k cestnini za tovorna vozila (namenski pribitek na vozila, težja od 3.500 kg na določenem avtocestnem koridorju) in 200 milijonov eurov iz državnega proračuna. V primeru sodelovanja zaledne države bo ta prispevala dodatnih 200 milijonov eurov kapitala, sicer bo ta delež pokrila Republika Slovenija iz državnega proračuna v obliki kapitalske naložbe.

Dodatna sredstva so predvidena v obliki nepovratnih sredstev EU (250 milijonov evrov) in iz povečane uporabnine za uporabnike železniških prog v slovenskem jedrnem omrežju, zbrane med gradnjo (6 milijonov evrov).

Dodatni viri financiranja bodo posojila mednarodnih finančnih institucij (MFI) in SID banke v vrednosti do 250 milijonov evrov in posojila komercialnih bank v vrednosti 167 milijonov evrov. Skupna vrednost posojil (glavnica) bo tako znašala 417 milijonov evrov ali 35 odstotkov virov financiranja. Obstaja tudi možnost, da bo projektna družba izdala dolžniški vrednostni papir – zeleno projektno obveznico – in ta instrument ponudila ne samo bankam, ampak tudi drugim vlagateljem.

Zaradi tehnične zahtevnosti projekta in tveganj, povezanih z njegovo izgradnjo, bodo sodelujoče finančne institucije zelo občutljive glede zavarovanja, ki ga bodo prejele na odobrena posojila ali zavarovanja na izdane vrednostne papirje. Železniško infrastrukturo v celinski Evropi v glavnem gradijo države in jo financirajo neposredno iz državnega proračuna, za to pa se po potrebi zadolžujejo neposredno proračuni držav. Model izgradnje in financiranja železniške proge Divača–Koper je s tega vidika specifičen, ker najema posojila projektna družba, kar zahteva podporo države v obliki državnega poroštva. Vloga državnega poroštva je predvsem zmanjšati tveganje sodelujočim finančnim institucijam ter tako znatno znižati obrestno mero in druge stroške financiranja.

1. 2. 2 TRETJA RAZVOJNA OS

Skladno s sprejeto Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 je za financiranje projektov, pri katerih je nosilec izvedbe družba DARS d.d. treba zagotoviti tudi ustrezno poroštvo države, saj lastna sredstva družbe ne zadoščajo za izvedbo investicij. Ključni vir za poplačilo obveznosti iz naslova kreditov in dolžniških vrednostnih papirjev so cestninski prihodki (vinjete – za vozila, katerih največja dovoljena masa ne presega 3.500 kg, ter cestnina za vozila, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg), zato je pogoj za izvedbo projektov, cestninjenje novih cestnih povezav, zagotoviti pa treba tudi ustrezen mehanizem prilagajanja višine cestnine, ki bo zagotavljal nemoteno servisiranje dolga.

Družba DARS, d. d., je v tem trenutku določena kot nosilec izvedbe celotnega severnega dela 3. razvojne osi in 1. odseka južnega dela 3. razvojne osi. Navedenih projektov brez državnega poroštva ne bi zmogla financirati, zlasti pa jih ne bi bilo mogoče izvesti v predvidenih rokih.

Za realizacijo investicij DARS d.d. na 3. razvojni osi, določenih z nacionalnim programom, ki ga je sprejel Državni zbor, je torej treba nujno zagotoviti dodatne vire financiranja iz kreditov oziroma izdaje dolžniških vrednostnih papirjev. Družbi DARS, d.d. je treba omogočiti zadolžitev s poroštvom Republike Slovenije v skupni višini do 714 milijonov evrov.

Tabela 3: Pregled investicijskih projektov na 3. razvojni osi, za katere je predvideno državno poroštvo, je prikazan v naslednji tabeli:

| Št. | Naziv investicije | Ocenjena vrednost - Stalne cene december 2018 (v mio €) | Ocenjena vrednost Tekoče cene (v mio €) | Vir |
|-----|---|---|---|-----------------------------|
| 1. | 3. razvojna os jug - odsek 1; AC A2 Novo mesto vzhod – Osredek (1. in 2. etapa) | 101,78 | 108,55 | Investicijski program |
| 2. | 3. razvojna os jug – odsek 1; Osredek - Maline (3. in 4. etapa) | 302,53 | 344,49 | Predinvesticijska zasnova |
| 3. | 3. razvojna os sever - odsek 1; AC A1 Šentrupert – Velenje jug | 329,20 | 364,62 | Analiza stroškov in koristi |
| 4. | 3. razvojna os sever - odsek 2; Velenje jug – Slovenj Gradec jug | 560,00 | 611,47 | Investicijski program |
| | Skupaj | 1.293,50 | 1.429,13 | |

Opomba: Prikazane vrednosti ne vključujejo DDV, stroškov prostorskega načrtovanja, umeščanja v prostor, pridobivanja nepremičnin in stroškov financiranja.

Skupna ocenjena vrednost navedenih investicij tako znaša 1.429,13 mio eurov brez DDV. Metodološka pravila, po katerih Eurostat presoja javne koncesionarje, dopuščajo možnost zagotavljanja državnega poroštva za financiranje novih investicij do višine 50% vrednosti novih sredstev, s čimer bo omogočeno pridobivanje virov financiranja za projekte. Ob upoštevanju omenjenih pravil bi bilo za izvedbo projekta potrebno poroštvo Republike Slovenije v višini 50% vrednosti investicije (sredstva) oz. v višini 714 mio eurov (50 % od 1.229,13 mio eurov znaša 714,57 mio eurov)..

2. CILJI, NAČELA IN POGlavITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

2.1 CILJI

Cilj predlaganega zakona je omogočiti zagotovitev vseh potrebnih virov sredstev, ki so predpogoj za izvedbo projekta drugega tira in projekta tretje razvojne osi.

Na podlagi predlaganega zakona bo Republika Slovenija kreditodajalcem ali kupcem dolžniških vrednostnih papirjev jamčila izpolnitev obveznosti za obe družbi. Na tej podlagi bo družbama omogočeno zagotoviti vire financiranja iz naslova zadolževanja v obliki kreditov ali izdaje dolžniških vrednostnih papirjev v skupni višini, kot je opredeljena z zakonom, kar bo zagotovilo tekoče izvajanje projektov.

2.2 NAČELA

Predlog zakona zasleduje zlasti naslednja načela:

- stabilnost zadolževanja družb 2TDK d. o. o. in DARS d.d.;
- uravnoteženost strukture in ročnosti virov;
- vzdrževanje ustreznega finančnega položaja;
- nemotenost izvajanja investicij.

2.3 POGLAVITNE REŠITVE

Predlog zakona daje poroštvo za obveznosti družbe 2TDK d. o. o. in družbe DARS d.d. Skupna višina porošstva po tem zakonu je 1.131 mio eurov.

2.3.1 POROŠTVO ZA DRUGI TIR ŽELEZNIŠKE PROGE DIVAČA–KOPER

Družbi 2TDK d.o.o. se iz naslova posojil oziroma izdaje dolžniških vrednostnih papirjev daje poroštvo do skupne višine 417 milijonov evrov glavnice posojil ali izdanih vrednostnih papirjev in za pripadajoče obresti.

Družba 2TDK d. o. o. bo začela črpati posojila predvidoma v letu 2022. Črpanje je predvideno do leta 2026. Pričakuje se, da bodo posojilodajalci zaračunali tudi enkratna predhodna nadomestila v znesku do 1 milijona eurov, lahko pa tudi nadomestila za rezervacijo sredstev na nečrpane zneske med gradnjo.

Za del posojilodajalcev, ki spadajo med razvojne institucije, se pričakuje, da bodo zagotovili daljše dospelosti in ugodnejše obrestne mere kot drugi posojilodajalci. Predvidena letna obrestna mera med gradnjo je zato med 1,8 in 2,4 odstotka, med obratovanjem pa med 1,7 in 2,3 odstotka.

Družbi 2TDK d.o.o. se daje poroštvo pod sledečimi pogoji:

- sredstva se lahko črpajo v več obrokih do pridobitve uporabnega dovoljenja;
- rok odplačila je največ 37 let in najmanj 15 let od dneva sklenitve posamezne kreditne pogodbe ali dneva izdaje posameznega dolžniškega vrednostnega papirja;
- ne glede na prejšnjo alinejo je v primeru refinanciranja obstoječih obveznosti s poroštvom, izdanim po tem zakonu, rok odplačila lahko krajši od 15 let;
- končna zapadlost kreditov ali dolžniških vrednostnih papirjev ne sme biti daljša kot do 31. decembra 2063;
- stroški, povezani z najemom kredita, ne smejo presegati 0,5 odstotka vrednosti glavnice kredita;
- stroški organizacije izdaje dolžniških vrednostnih papirjev ne smejo presegati 1 odstotka nominalne vrednosti izdaje;
- donosi na dolžniške vrednostne papirje 2TDK d. o. o. morajo biti primerljivi z donosi državnih vrednostnih papirjev primerljive ročnosti, povečani za pribitek.

2.3.2 POROŠTVO ZA PROJEKT TRETJE RAZVOJE OSI

Predlog zakona za poroštvo za obveznosti DARS, d.d. iz naslova kreditov oziroma izdaje dolžniških vrednostnih papirjev do skupne višine 714 milijonov eurov določa sledeče pogoje:

- sredstva se lahko črpajo v več obrokih, največ do leta 2030,
- ne glede na prejšnjo alinejo se v primeru refinanciranja obstoječih obveznosti nastalih s poroštvom, izdanim po tem zakonu, sredstva lahko črpajo v več obrokih največ do 31.12.2055;
- rok odplačila je največ 25 let od dneva sklenitve posamezne kreditne pogodbe ali dneva izdaje posameznega dolžniškega vrednostnega papirja,
- končna zapadlost kreditov ali dolžniških vrednostnih papirjev ne sme biti daljša od 03.12.2060,
- stroški, povezani s pripravo in izdajo dolžniških vrednostnih papirjev, ne smejo presežati 1% nominalne vrednosti izdaje, pri čemer se kot stroški izdaje štejejo stroški storitev organizacije in prevzema tveganja celotne izdaje ter stroški zunanjih svetovalcev, ne pa tudi stroški borze, nadzora (Agencije za trg vrednostnih papirjev oziroma sorodne institucije na mednarodnem trgu) in kliringa (Klirinško depotne družbe d.d. oziroma sorodne institucije na mednarodnem trgu),
- stroški, povezani z najetjem kredita ne smejo presežati 0,5% od vrednosti glavnice posameznega kredita,
- obrestna mera kreditov mora biti primerljiva obrestnim meram primerljivih kreditov z državnim poroštvom,
- pri izdaji dolžniških vrednostnih papirjev morajo biti pogoji zadolževanja primerljivi s pogoji primerljivih državnih vrednostnih papirjev.

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA ZAKONA ZA DRŽAVNI PRORAČUN IN DRUGA JAVNA FINANČNA SREDSTVA

3. 1 POROŠTVO ZA DRUGI TIR ŽELEZNIŠKE PROGE DIVAČA-KOPER

Sredstva za odplačilo prejetih posojil ali izdanih dolžniških vrednostnih papirjev do skupne višine glavnice 417 milijonov eurov ter plačilo pripadajočih obresti bo zagotovila družba 2TDK d. o. o. iz uporabnine za drugi tir, povečane uporabnine in plačila za dosegljivost, ki ga bo prejela od Republike Slovenije.

Družba 2TDK d.o.o. bo imetnica koncesije za izgradnjo in gospodarjenje z drugim tirom, ki ji jo bo Republika Slovenija dodelila za obdobje 45 let. Predvidoma ob koncu koncesijskega obdobja, leta 2063, bo družba odplačala vse obveznosti in vložen kapital in amortizirala svoja sredstva. Infrastruktura, povezana s projektom, se bo ob koncu koncesijskega obdobja brezplačno prenesla z družbe na državo.

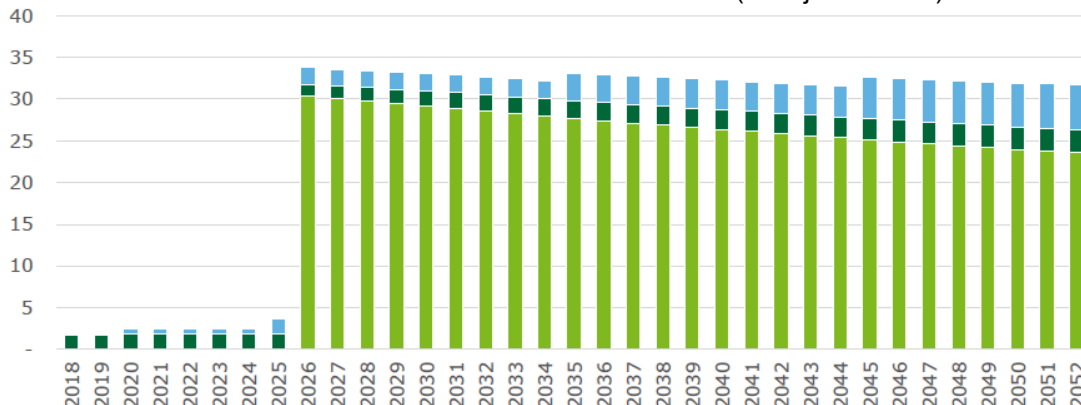
Po izgradnji drugega tira in začetku delovanja v letu 2026, bo imela družba 2TDK d. o. o. tri vire prihodkov, in sicer uporabnino za drugi tir, povečano uporabnino in plačilo za dosegljivost, ki ga bo prejela od Republike Slovenije. Plačilo za dosegljivost se nanaša na plačilo letnega nadomestila, ki ga bo Republika Slovenija plačevala družbi 2TDK d. o.o.

Plačilo za dosegljivost, ki bo temeljni vir za poplačilo posojila, bo družba 2TDK d.o.o. mesečno obračunavala na podlagi dejanske dosegljivosti drugega tira v skladu z načelom »brez dosegljivosti, brez plačila« (ang. »no service, no payment«) in v skladu s koncesijsko pogodbo.

Plačilo za dosegljivost bo Republika Slovenija delno financirala prek dveh novih dajatev, uvedenih leta 2019. To sta taksa na pretovor v koprskem tovornem pristanišču in pribitek k cestnini za avtoceste za težka tovorna vozila, za katera se predvideva, da se bosta pobirala v celotnem koncesijskem obdobju, in sicer med letoma 2019 in 2063. Med

gradnjo bo pribitek k cestnini vložen v družbo 2TDK d. o. o. kot kapitalski vložek Slovenije, taksa na pretovor pa se bo zbirala v državnem proračunu in uporabila v fazi obratovanja za financiranje plačila za dosegljivost. Predvideva se, da bi se iz proračuna po potrebi lahko zagotovila dodatna finančna sredstva za plačilo za dosegljivost do vnaprej določenega zneska, če navedena vira ne bi zadoščala.

Slika 1: Prihodki družbe 2TDK d. o. o. v stalnih cenah brez DDV (v milijonih eurov)



Vir: Investicijski program, str. 202

Finančne posledice po tem zakonu bi prizadele proračun Republike Slovenije, če bi prišlo do unovčitve poročstva Republike Slovenije za predvidena posojila. V tem primeru ima Republika Slovenija pravico do regresiranja vseh plačanih zneskov skupaj z vsemi stroški, ki so nastali v zvezi s tem, in sicer iz sredstev po vseh virih, ki so namenjena družbi 2TDK d. o. o.

3.2 POROŠTVO ZA PROJEKT TRETJE RAZVOJNE OSI

Sredstva za odplačila prejetih kreditov oziroma izdanih dolžniških vrednotnih papirjev do skupne višine 714 milijonov eurov bo zagotovil DARS, d.d. iz prihodkov družbe (sredstva iz cestnin in drugih virov trženja avtocest), za kar bo treba zagotoviti ustrezen mehanizem prilagajanja višine cestnine (oz. infrastrukturne pristojbine), ki bo omogočal odplačilo kreditov najetih v ta namen, ki je tudi pogoj za vlaganja DARS-a po nacionalnem programu. Pri tem je potrebno vseskozi spremljati vplive na finančno vzdržnost družbe DARS ter po potrebi prilagoditi dinamiko izvedbe.

Finančne posledice po tem zakonu bi prizadele proračun RS v primeru, da bi prišlo do unovčitve po zakonu za omenjene kredite oziroma izdane dolžniške vrednostne papirje. V tem primeru ima Republika Slovenija na podlagi predloga zakona pravico do regresiranja vseh plačanih zneskov, skupaj z vsemi stroški, ki so v zvezi s tem nastali, in sicer iz sredstev po vseh prihodkih družbe DARS d.d. (sredstva iz cestnin in drugih virov trženja avtocest).

3.3. Druge posledice

Sprejetje zakona ne zahteva sprejetja novih ali spremembe veljavnih predpisov.

Predlog zakona nima posledic na druga javna finančna sredstva.

4. NAVEDBA, DA SO SREDSTVA ZA IZVAJANJE ZAKONA V DRŽAVNEM PRORAČUNU ZAGOTOVLJENA, ČE PREDLOG ZAKONA PREDVIDEVA PORABO PRORAČUNSKIH SREDSTEV V OBDOBJU, ZA KATERO JE ŽE BIL SPREJET DRŽAVNI PRORAČUN

Predlog zakona ne predvideva porabe proračunskih sredstev v obdobju, za katero je že bil sprejet državni proračun.

5. PRIKAZ UREDITVE V DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH IN PRILAGOJENOSTI PREDLAGANE UREDITVE PRAVU EVROPSKE UNIJE

Predlog zakona ni predmet usklajevanja s pravom EU.

5. 1 PROJEKTI IZRGRADNJE ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE

Financiranje izgradnje železniške infrastrukture v članicah Evropske unije ni enotno. Odvisno je od zgodovinskega razvoja financiranja izgradnje železniške infrastrukture po posameznih državah in specifičnih pristopov k financiranju železniške infrastrukture. V nadaljevanju so povzeti različni načini financiranja železniške infrastrukture.¹

5. 1. 1 AVSTRIJA

V Avstriji pri financiranju prometnih projektov prevladuje javno financiranje – uporabi javno-zasebnih partnerstev niso posebej naklonjeni. Nimajo posebne službe, ki bi bila pristojna za PPP, ne posebnega zakonskega okvirja, ne pravne opredelitve javno-zasebnega partnerstva. Zakon o javnih naročilih se nanaša le na koncesije in omogoča visoko stopnjo fleksibilnosti pogodb (PPP Transport, spletna stran).

Tudi železniško infrastrukturo pretežno financira javni sektor, obstajajo pa posamezni projekti javno-zasebnega partnerstva na nacionalni ravni in nekateri zasebni operaterji, ki večinoma upravljajo regionalne ali lokalne proge.

Eden večjih avstrijskih infrastrukturnih projektov, ki bo izboljšal potniški in tovorni promet na relaciji München – Verona (425 km), je predor Brenner na avstrijsko-italijanski meji. Gre za horizontalno železniško progo skozi Alpe v dolžini 64 km, s čimer gre za največjo podzemno železniško povezavo na svetu.

Predor Brenner je središče Skandinavsko-sredozemskega prometnega koridorja v okviru evropske mreže TEN-T, ki poteka od Helsinkov na Finskem do La Vallette na Malti. Evropska unija spodbuja širitev tega transnacionalnega multimodalnega koridorja in jo šteje za visoko prioriteto. Predor bo namenjen predvsem tovornemu prometu, saj bo omogočil preusmeritev prometa s cest na železnico, uporabljal pa se bo tudi za potniške vlake. Promet bo preusmeril s strme 140 let stare železniške proge po pobočjih Brennerja. Proga skozi predor bo za tovarne vlake omogočala hitrost do 160 km/h, za potniške pa do 250 km/h.

¹ Povzeto po študiji Financiranje železniških infrastrukturnih projektov, Primerjalni pregled (PP) mag. Mojca Pristavec Đogič (Državni zbor RS - Raziskovalno-dokumentacijski sektor) z 28. oktobra 2015.

Januarja 2013 je ocenjena vrednost projekta znašala 7.999 milijonov eurov, ocenjena vrednost projekta ob upoštevanju pričakovanih tveganj pa 8.661 milijonov eurov. Leta 2015 je bila ocenjena vrednost (ob upoštevanju inflacije) postavljena na 8,8 milijona eurov. Predor naj bi bil odprt za promet leta 2025.

Predor Brenner bo do 50 odstotkov sofinancirala Evropska unija (za študije, načrtovanje in gradnjo raziskovalnega predora). Za gradnjo glavnih cevi bo stopnja sofinanciranja znašala do 30 odstotkov. Preostali znesek bosta v enakih deležih krili italijanska in avstrijska vlada (vir: BBT, spletna stran).

5.1.2 HRVAŠKA

Septembra 2015 je hrvaška vlada sprejela nacionalni program železniške infrastrukture za obdobje 2016–2020. Program v skladu s strategijo razvoja prometa (2014–2030) opredeljuje prednostne naloge razvoja, izgradnje, modernizacije, obnove, vzdrževanja in funkcionalnosti železniške infrastrukture na Hrvaškem. Vlada ugotavlja, da je hrvaška železniška infrastruktura dotrajana z nizko funkcionalnostjo podsistemov. Potrebuje čim hitrejšo prilagoditev tehnično-tehnološkimi standardom evropskega železniškega omrežja.

Struktura predlaganih naložb temelji na delitvi tehnoloških in logističnih modulov za tovorni in potniški promet. V obdobju 2016–2020 bodo glavni viri financiranja nacionalnega programa državni proračun, skladi EU in sredstva Svetovne banke. Skupno se razpoložljiva sredstva gibljejo v višini okoli 17,2 milijarde kun, od teh je 7,45 milijarde kun (43,3 odstotka) zagotovljenih v državnem proračunu (vključno z zadolževanjem z državnim poroštvom), 7,17 milijarde kun (44,85 odstotka) bo iz skladov EU, 1,19 milijarde kun (6,9 odstotka) iz prihodkov od prodaje, 674,3 milijona kun (3,9 odstotka) iz drugih poslovnih prihodkov in 174,4 milijona kun (1 odstotek) iz Svetovne banke.

Načrtovano je bilo, da bo od skupnega zneska v letu 2016 porabljenih 2,46 milijarde kun, v letu 2017 bo porabljenih 3,47 milijarde kun, 3,45 milijarde kun v letu 2018, 3,67 milijarde kun v letu 2019 in 4,14 milijarde kun v letu 2020 (vir: HŽ Infrastruktura, spletna stran).

Za programe obnove in posodobitve je namenjenih 13,17 odstotka sredstev, 58,70 odstotka teh bo namenjenih za gradnjo novih in razširitev obstoječih železniških tirov, stroški vzdrževanja (vključno s stroški upravljanja infrastrukture) pa so načrtovani v višini 28,13 odstotka vseh sredstev (vir: SZZ, spletna stran).

Dosedanja vlaganja v železniško infrastrukturo so bila usmerjena predvsem v nabavo materiala in rezervnih delov ter v ohranjanje funkcionalnosti in predpisanih pogojev za varno izvajanje prometa. Večina naložb je bila usmerjena v vzdrževanje omrežja in opreme na železniških progah v mednarodnem prometu, preostali del je bil namenjen sanacijam propadajočih objektov ob železniških progah za regionalni in lokalni promet, pri čemer je bila višina naložb zelo nizka. Celoten obseg dela je bil po ugotovitvah hrvaške vlade premajhen, da bi preprečili padec stopnje izkoriščenosti in funkcionalnosti celotnega železniškega omrežja. Z omenjenimi posegi so le vzdrževali varen pretok prometa (vir: hrvaški nacionalni program železniške infrastrukture).

5.1.3 ITALIJA

Premoženje večine italijanskih železnic je javno. Upravljavec je običajno državno podjetje. Nekatere proge upravljajo lokalna podjetja, ki so v javnem in zasebnem lastništvu. V primeru železnic gre za tipičen primer monopola, medtem ko so storitve lahko liberalizirane (vir: Carbonara in Pallegirino, spletna stran).

Leta 2009 se je v Italiji začel izvajati obširen (2 milijardi eurov vreden) srednjeročni načrt naložb. Polovico sredstev je prispevala država, drugo polovico pa deželne oblasti. Državni transferji so delno opredeljeni s pogodbami o javnih storitvah (PSC – Public Services Contracts), delno pa preko pavšalnih zneskov, ki so vezani na natančno določeno zadevo (vir: Beria, P. et al, spletna stran).

V Italiji so PPP za zagotavljanje javne infrastrukture začeli uporabljati v začetku 90. let prejšnjega stoletja. Takrat so novi zakoni o železniških storitvah spodbudili razvoj železniškega omrežja visokih hitrosti. Vrednost prometnih projektov v okviru PPP je v obdobju 2002–2012 znašala okoli 30 milijard eurov, kar pomeni 44,6 odstotka vrednosti vseh PPP. Trend v obdobju 2002–2012 kaže na povečanje števila ponudb in vrednosti projektov PPP. Italijanska vlada se je na finančno krizo odzvala z več ukrepi, ki predvidevajo dodatna javna sredstva za infrastrukturo, ki jo šteje kot strateško orodje za gospodarsko rast in družbeni napredek, zato spodbuja zasebni sektor k sodelovanju z javnimi institucijami (vir: PPP Transport, spletna stran).

V Italiji je za leto 2016 in tudi za naprej načrtovanih nekaj večjih železniških infrastrukturnih projektov. Eden med njimi je modernizacija najstarejše italijanske mednarodne železniške povezave (ki je tudi med najstarejšimi na svetu) Lyon–Torino s predorom Fréjus. Zgodovinska proga, ki je začela obratovati leta 1871, povezuje Italijo in Francijo. Omenjeni predor je eno največjih inženirskih del 19. stoletja, za to železniško povezavo pa se načrtuje modernizacija do proge visoke hitrosti in visoke zmogljivosti (AV/AC). Projekt oblikovanja čezmejnega odseka nove železniške proge med Torinom in Lyonom je bil predstavljen januarja 2013 na odboru za javne gradnje ministrstva za infrastrukturo in promet. Dokument je bil pripravljen za zgraditev strateške infrastrukture, ki se bo priključila v evropsko omrežje TEN-T, upošteval pa je tudi lokalne potrebe in vplive na okolje (nov projekt mora ustvariti dodano vrednost za to območje, ne da bi negativno vplival na kakovost okolja). Skupaj z lokalnimi oblastmi so bile obravnavane alternativne poti proge. Tudi na podlagi predlogov lokalnih skupnosti je bil kot najboljši izbran koridor, ki skoraj v celoti poteka pod zemljo, zunanji deli proge pa bodo večinoma potekali na lokacijah, ki se že uporabljajo za prevoz, z minimalno uporabo še nedegradiranega ozemlja.

Projekt gradnje predora bo obsegal:

- osnovni predor v dolžini 57 km (dva enotirna predora);
- del na italijanski strani meri 18,1 km, od tega 12,5 km v predoru in 3 km priključka na staro progo v Bussolenu.

Nekaj prednosti nove proge Torino–Lyon:

- prepolovitev potovalnega časa za potnike;
- povečana zmogljivost tovornega prometa (v razponu od 1.050 do 2.050 ton in dolžine vlakovne kompozicije do 750 metrov s skoraj prepolovljenimi stroški);
- zmanjšanje števila tovornjakov na cesti v občutljivem alpskem okolju;
- preoblikovanje obstoječe proge za potrebe prebivalcev doline;
- zmanjšanje prometnih nesreč in s tem povezanih socialnih stroškov;
- letno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov;
- ustvarjanje novih delovnih mest (več kot 1.000 ljudi bo neposredno vključenih v gradnjo nove proge na italijanski strani) (vir: MIT1, spletna stran).

Skupna ocenjena vrednost projekta (predora) je bila 8,5 milijarde eurov. Italijanska vlada je za projekt namenila skoraj 3 milijarde eurov, od teh bo 840 milijonov porabljenih v obdobju 2013–2015, v obdobju 2016–2029 pa še 150 milijonov eurov na leto. To ustreza 34,7-odstotnemu deležu celotne vrednosti gradnje predora. Francoska vlada bo vanj vložila nekaj več kot 2 milijardi eurov (25,3 odstotka celotne vrednosti), Evropska unija pa naj bi iz fonda, ki je namenjen financiranju prometnih projektov, ki so v korist več držav (European Interconnection Mechanism), sofinancirala 40 odstotkov vseh stroškov (leta 2013 ocenjenih na 3,4 milijarde eurov) (vir: MIT2, spletna stran).

Projekt bo obsegal skupaj 140 km prog, od tega 87 km v predorih. Skupna vrednost projekta je ocenjena na 26 milijard eurov. Francija in Italija sta za izvedbo projekta ustanovili skupno podjetje Tunnel Euralpine Lyon–Turin (TELT), lastnika katerega so v enakih deležih Italijanske državne železnice in francoska vlada. Pričakujejo, da bo proga, ki bo skrajšala potovalni čas med Lyonom in Torinom s treh ur in pol na uro in 47 minut, začela obratovati leta 2028 (vir: IRJ1, spletna stran).

5.1.4 NEMČIJA

Železniško omrežje v Nemčiji obsega zmogljivosti za promet na dolge razdalje in regionalni promet in je v lasti družbe Deutsche Bahn AG. Omrežje vključuje več kot 30.000 km standardnih prog (od tega približno 20.000 km elektrificiranih ter skoraj 1.500 km novozgrajenih in nadgrajenih prog visokih hitrosti (npr. Köln–Frankfurt, Nürnberg–München, Berlin–Hamburg), ki omogočajo hitrosti do 250 km/h in več.

Julija 2015 je nemško zvezno ministrstvo za promet in digitalno infrastrukturo izdalo publikacijo Implementacija prostorske agende 2020: Povečevanje regionalnih potencialov v kontekstu nadaljnjega razvoja TEN-T. Oblikovanje prometne mreže pomeni izvedbo velikih infrastrukturnih projektov. Zaradi njihovega velikega pomena za državljane in vključenosti regij in sektorskih politik je pri takih projektih pomembno sodelovanje vseh ravni upravljanja in javnosti (vir: BMVI, spletna stran).

Splošno pravilo v Nemčiji je, da vse projekte, ki spadajo v zvezni načrt prometne infrastrukture, financira zvezna vlada. Zakon o širitvi zvezne železniške infrastrukture v 8. členu namreč določa, da »zvezna vlada financira naložbe v železniške proge«. Naložbe vključujejo gradnjo, širitev in zamenjave železniških prog zveznih železnic v okviru razpoložljivih proračunskih sredstev. Od vseh sredstev morajo 20 odstotkov uporabiti za vlaganja v železniško infrastrukturo, ki služi železniškemu potniškemu prometu. Zvezne železnice nosijo tudi stroške vzdrževanja in popravil svojih železniških prog.

V nekaterih primerih pri financiranju sodelujejo tudi zvezne dežele (ko gre za notranji potniški promet), pri čezmejnih odsekih pa se sklenejo posebni sporazumi s sosednjimi državami. Tak primer je predor Fehmarn Belt (ki bo povezoval Skandinavijo in Nemčijo), pri katerem Danska financira celoten projekt (vir: Femern, spletna stran). Več o tem projektu je opisano v poglavju o Danski.

Reforma nemške železniške infrastrukture v 90. letih prejšnjega stoletja je vključevala tudi spremembe nemške ustave, sprejetje sedmih novih in spremembe 130 obstoječih zakonov. V ustavo je bilo zapisano, da se zvezne železnice upravljajo kot zasebno podjetje (Reichsbahn in Bundesbahn sta se preoblikovala v delniško družbo Deutsche Bahn AG), vlada pa prevzame odgovornost za zagotavljanje storitev v splošnem interesu

(87.e člen). V ustavi je navedeno tudi, da zvezne dežele prejmejo nepovratna sredstva za regionalni potniški železniški promet (106.a člen) in da ima vlada še naprej pooblastilo za sprejemanje zakonodaje na področju zadev zveznih železnic.

Kot je bilo že omenjeno, je železniška infrastruktura v lasti družbe Deutsche Bahn Netz AG, edina delničarka te korporacije pa je Zvezna republika Nemčija. Zvezna vlada je odgovorna za financiranje novogradenj, nadgradenj in obnove, železniška infrastrukturna podjetja Deutsche Bahn AG pa morajo kriti stroške vsakodnevnega vzdrževanja železniškega omrežja. Zato mora vsak prevoznik v železniškem prometu plačati pristojbine za uporabo omrežja. Novogradnje in nadgradnje železniških prog so financirane z nepovratnimi sredstvi na podlagi posebnih sporazumov. Na področju obnov je zvezna vlada vzpostavila sistem nadzora storitev – skladnost z dogovorjeno ravno kakovosti, ki se izvaja na podlagi večletnega sporazuma o ravni storitev in financiranju (LuFV), podpisanega z infrastrukturnimi družbami družbe Deutsche Bahn AG. V petletnem obdobju zvezna vlada na tej podlagi plača 2,5 milijarde eurov letno, infrastrukturna družba pa prispeva vzdrževanje (vir: Deutsche Bahn, spletna stran).

Pri projektih, ki so del vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T), nacionalna sredstva dopolnjuje evropsko financiranje v okviru sheme TEN-T ali instrumenta za povezovanje Evrope v okviru večletnega finančnega okvira (2014–2020) (vir: OECD, spletna stran).

5.1.5 DANSKA

Sporazum o gradnji predora Fehmarn Belt (omenjen tudi v poglavju o Nemčiji) je bil med Nemčijo in Dansko podpisan leta 2008. Celoten predor bo v lasti Danske. Projekt je financiran prek državnega poročstva. Ta model vključuje financiranje projekta s posojili, za katera jamči danska vlada in ki se bodo vračala prek prihodkov iz plačil uporabnikov predora. Vladno poročstvo omogoča pridobitev posojila z nizkimi obrestnimi merami in pogoji zadolževanja, enakovrednimi pogojem, ki se uporabljajo za danska državna posojila. Projekt bo sofinanciran tudi iz sredstev EU.

Gre za približno 18 km dolg predor pod morjem z železniško progo in štiripasovno avtocesto. Predor Fehmarn Belt naj bi poleg občutnega zmanjšanja potovalnih časov ustvaril nove priložnosti za mednarodni tovorni promet. Po njegovem odprtju bodo tovorni vlaki med Hamburgom in Skandinavijo obšli 160 kilometrski ovinek prek trenutne poti čez Veliki pas (Fehmarn Belt). Predvideno je, da bo predor Fehmarn Belt med drugim spodbudil prenos tovora s cest na železnico in tako zmanjšal škodljive emisije. Snovalci projekta Femern A/S24 navajajo, da bo gradnja predora ustvarila številna nova in stalna delovna mesta v okoliških regijah ter zaposlitvene priložnosti za nemška in danska svetovalna podjetja, podizvajalce in dobavitelje (vir: Femern, spletna stran).

Omeniti je treba, da je Danska svojevrsten primer, saj je relativno majhna država (43.000 km²) z več kot 400 otoki. Zagotavljanje mobilnosti in dostopnosti zato zahteva vključevanje vseh vrst prometnih poti, od katerih je več kot 2.500 km železniških prog.

Glavni danski prometni koridorji državo povezujejo z evropskimi sosedi preko dveh osi, ki potekata v smeri sever–jug in zahod–vzhod. Glavni koridor poteka na Jutlandiji od dansko-nemške meje na jugu do severnega dela Jutlandije, kjer se združi s trajektnimi povezavami s Švedsko in Norveško.

Drugi koridor sever–jug povezuje vzhodni del Danske (Zelandije) s sosednjimi državami. Od Helsingorja na severu preko Øresunda mimo Köbenhavna poteka skozi vzhodni del Danske proti jugu do trajektnih povezav z Nemčijo pri Fehmarn Beltu. Ko bo predor Fehmarn Belt odprt (predvidoma leta 2020), bo služil kot glavna povezava med Skandinavijo in celinsko Evropo.

Na zahodno-vzhodni osi so danske regije povezane z mostovoma Mali pas in Veliki pas, ki sta močno povečala prometno mobilnost s sistemom cestnih in železniških povezav med regijami, ki so bile prej ločene z morjem (vir: OECD, spletna stran).

Kljub temu Danska ugotavlja, da bi se morali bolje pripraviti na izpolnjevanje prihodnjih potreb v prometnem sektorju. Opažajo, da so številne evropske države v zadnjem desetletju znatno modernizirale svoje železniške mreže s povečanjem zmogljivosti in hitrosti. Na Danskem usmerjenost v razvoj in naložbe v železniško infrastrukturo ni bila prioriteta, izgradnja mostu Veliki pas je bila v tem primeru izjema (vir: TRM, spletna stran).

Leta 2013 je danska vlada ustanovila poseben sklad za železnico (Togfonden–Train Fund Denmark), ki mu nameni 28,5 milijarde DKK (približno 3,7 milijarde eurov, v desetih letih predvidoma 20 milijard eurov). Sredstva za sklad se pridobivajo iz davkov na dejavnost črpanja nafte v Severnem morju. Glavni prednostni nalogi železniškega sklada sta elektrifikacija glavnih prog (1,2 milijarde eurov) in skrajšanje potovalnih časov med petimi največjimi mesti na Danskem na eno uro. Drugi načrtovani projekti so še nova dvotirna proga visokih hitrosti čez zahodni Funen, nov most čez fjord Vejle in nova železniška proga na vzhodni Jutlandiji. Skupaj bosta v nove železniške proge investirani približno 2 milijardi eurov (Transportministeriet, spletna stran).

5.1.6 NIZOZEMSKA

Razvoj infrastrukture na Nizozemskem zaznamujeta predvsem varstvo pred poplavami in pomanjkanje prostora. Polovica ozemlja države leži pod enim metrom nadmorske višine, 20 odstotkov ozemlja pa je celo pod to ravnjo, kar zahteva posebne pristope k infrastrukturnim projektom. Poleg tega ima Nizozemska eno najgostejših poselitev na svetu.

Za načrtovanje prometne infrastrukture je na Nizozemskem pristojno ministrstvo za infrastrukturo in okolje, agencija Rijkswaterstaat pa je odgovorna za implementacijo politike. Večje naložbe v prometno infrastrukturo so posledica strogega procesa načrtovanja, in sicer gre za tako imenovani postopek MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport – večletni program za infrastrukturo, prostor in promet). Pred sprejetjem odločitve za vlaganje v infrastrukturo potekajo o predlogih in načrtih pogovori z občinami in vladami provinc.

Vlada za evalvacijo velikih infrastrukturnih projektov (nad 112,5 milijona eurov) uporablja standardna orodja ex-ante (analiza trga, javno-zasebni primerjalnik (PPC – public private comparator), primerjalnik za javni sektor (PSC - public sector comparator). Analiza trga vključuje evalvacijo potencialne dodane vrednosti vključevanja zasebnega sektorja v projekt v zgodnji fazi. Taka analiza je obvezna za projekte v okviru dolgoročnega programa infrastrukture. PPC je finančna ocena, obvezna za projekte nad vrednostjo 112,5 milijona eurov. Vlada z njo ugotovi, ali obstaja dodana vrednost uporabe PPP v primerjavi s tradicionalnimi javnimi naročili. V razpisni fazi in po zagotovitvi vlade, da je za projekt na voljo dovolj denarja, vlada naredi še PSC, s katerim oceni vrednost, ki jo bo

prinesel projekt, glede na vložena sredstva (value for money). Tako opravi pregled vseh stroškov v življenjskem ciklu projekta, ki je referenca za primerjavo končnih ponudb.

Nizozemska vlada je leta 1999 ustanovila posebno službo za PPP (PPP Kenniscentrum – Center znanja PPP), vzpostavila platforme, v okviru katerih javni in zasebni akterji delijo svoje znanje o PPP, ter sprejela standardne pogodbe (DBFM contract) in postopke, prilagojene nizozemskim razmeram. Vse to naj bi prispevalo k ustvarjanju zaupanja v PPP. Z zagotavljanjem aktivnega projektne portfelja in izboljšanjem sposobnosti oz. zmogljivosti javnega sektorja na nacionalni in lokalni ravni želi nizozemska vlada ohraniti nadaljnji razvoj javno-zasebnih partnerstev. Posebnega zakona o PPP nimajo. Postopki pri PPP se urejajo v skladu s civilnim pravom (vir: PPP Transport, spletna stran).

Leta 1999 so Fluor Infrastructure B.V., Siemens Nederland N. V. in Royal BAM Group N.V. (imenovani tudi industrijski sponzorji – Industrial Sponsors) ustanovili družbo Infrasppeed B. V. (Besloten Vennootschap – družba z omejeno odgovornostjo). Po podpisu memoranduma o soglasju maja 2001 je družba Infrasppeed decembra 2001 podpisala pogodbo z ministrstvom za promet, javna dela in upravljanje vod ter ministrstvom za finance za izgradnjo in vzdrževanje nadgradnje približno 125 km novih železniških povezav visokih hitrosti med Amsterdamom in belgijsko mejo (projekt HSL–Zuid (Hogesnelheidslijn-Zuid)).

Za projekt HSL–Zuid je bila podpisana največja pogodba o javno-zasebnem partnerstvu (Public Private Partnership–PPP), ki jo je nizozemska vlada kadar koli podpisala, projekt pa je bil eden največjih projektov izgradnje železniške proge visokih hitrosti v Evropi doslej. Pogodba je zajemala petletno obdobje (2001–2006) ter obsegala načrtovanje, gradnjo in financiranje proge HSL–Zuid, čemur sledi 25-letno obdobje vzdrževanja (2006–2031).

Država je sklenila ločene pogodbe še za izgradnjo podpornih struktur (substructure) in dodelila posebne koncesije za obratovanje vlakov visokih hitrosti (kar ni spadalo v okvir projekta HSL–Zuid). Vsak od industrijskih sponzorjev je v projektu prispeval svoje znanje in izkušnje v razvoju in vodenju železniških projektov. Siemens Nederland N. V. je zagotovil sistem dovoda energije (napajalni sistem), signalizacijski sistem ETCS (Evropski sistem za nadzor vlakov), komunikacijski sistem GSM-R in pomožno opremo. Royal BAM Group N. V. je dobavil sistem sledenja in protihrupnih ovir. Fluor Infrastructure B. V. je zagotovil storitve upravljanja programa.

Julija 2006 je bila končana gradnja odseka HSL-Zuid med belgijsko mejo in Rotterdamom. Minister za promet, javna dela in upravljanje vod je v imenu države izdal potrdilo o razpoložljivosti (Certificate of Availability) in vzpostavil režim »plačila po učinku«. Prek tega mehanizma družba Infrasppeed od nizozemske države prejema prihodke, katerih višina se določi na podlagi dogovorjenih ravni dnevne razpoložljivosti in neodvisno od dejanskega prometa. Ti prihodki zajemajo stroške financiranja, obratovanja, vzdrževanja, davkov in donosnost naložbe investitorjev (vir: Infrasppeed, spletna stran in odgovor predstavnika Allen & Overy LLP).

Trenutno na Nizozemskem ni drugih večjih naložb v železniško omrežje, vlada pa v sklopu projekta izboljševanja mobilnosti načrtuje razvoj kohezivne prometne mreže, ki bo vključevala vse razpoložljive načine prevoza. V obdobju 2021–2028 bo iz sklada za infrastrukturo dala prednost naložbam za izboljšanje standarda mobilnosti v urbanih območjih okoli pristanišč, tehnoloških parkov (Brainportov in Greenportov) ter njihovih povezav z zaledjem.

Naložbe bodo strateško usmerjene: težave z mobilnostjo se bodo reševale tam, kjer obstaja potencial največje ekonomske vrednosti. Vlada poudarja, da bodo naložbe tudi »pametne«. Tako modernizacija mreže ne bo temeljila le na načelih prometne stroke, ampak tudi na potrebah uporabnikov ter na prostorskih in gospodarskih značilnostih regije. Prepričana je, da širitev infrastrukture ni edini način za izboljšanje mobilnosti, saj se lahko prometne zmogljivosti povečajo tudi z boljšo uporabo obstoječih cest, železnic in vodnih poti. V ta namen bo vlada sprejela različne ukrepe, kot so:

- daljši čas obratovanja najbolj obremenjenih prog,
- uvajanje inteligentnih prometnih sistemov,
- dogovori z delodajalci o zmanjšanju obsega dnevnih migracij z uvedbo prožnejših delovnikov,
- povečanje parkirnih zmogljivosti za kolesa na železniških postajah.

Ključni dejavnik sektorja logistike je vizija omrežja nacionalnih in mednarodnih povezav in multimodalnih vozlišč. Mednarodno omrežje bo vključevalo povezave z zaledjem za blago iz pristanišč, brainportov in greenportov. Vlada pri oblikovanju projekta sodeluje z logistično stroko ter lokalnimi in regionalnimi oblastmi. To naj bi privedlo do enotnega logističnega sistema (za železniški, vodni in cestni promet), ki bo dobro povezan s sosednjimi državami.

Cilj vlade je tudi, da od leta 2020 potnikom v železniškem prometu med ključnimi destinacijami ne bo več treba uporabljati časovnih razporedov (dovolj zmogljivosti na najbolj obremenjenih progah – na voljo bo šest medmestnih (intercity) povezav na uro). Eden od ciljev je tudi ustvariti boljše povezave med različnimi sistemi (vlak, avtobus, tramvaj, podzemna železnica) ter prevoz do in iz pristanišč (vir: Government.nl, spletna stran).

Nizozemsko ministrstvo za infrastrukturo in okolje bo v letu 2019 v železniško infrastrukturo vložilo 2,4 milijarde eurov. Za upravljanje infrastrukture in njeno vzdrževanje bo na voljo 1,2 milijarde eurov. Približno milijarda eurov bo vložena v izgradnjo nove železniške infrastrukture. Sedanja raven naložb naj bi se nadaljevala tudi v prihodnjih letih. Nizozemska bo iz programa TEN-T prejela do 31,4 milijona eurov za sedem prometnih projektov (vir: Railtech, spletna stran).

5. 2 AVTOCESTNI PROJEKTI

Financiranje izgradnje avtocest in hitrih cest v državah članicah Evropske Unije ni enotno. Odvisno je od zgodovinskega razvoja financiranja izgradnje avtocestne infrastrukture po posameznih državah in specifičnih pristopov k njihovemu financiranju.

V nadaljevanju so opisani različni tipi financiranja avtocest in hitrih cest v različnih evropskih državah. Na kratko so opisane izkušnje na področju cestnih koncesij na lokalnem nivoju. Glavni vir financiranja avtocest so plačila s strani uporabnikov, česar se poslužuje večina srednjeevropskih držav, torej večina Sloveniji sosednjih držav. Nekatere države uporabljajo drugačne načine financiranja, in sicer po sistemu »shadow toll« ali po sistemu plačila za razpoložljivost – »availability payment«. Glede na razpoložljive podatke je opisana zakonodaja, ki se nanaša na koncesije in s tem povezan status koncesionarja, ki je bodisi v državni ali privatni lasti.

5.2. 1 AVSTRIJA

Financiranje prometnih projektov v Avstriji je večinoma javno. Podobno kot v Sloveniji ima Avstrija le enega avtocestnega koncesionarja, tj. ASFINAG, ki je v 100-odstotni lasti države. Glavni vir financiranja za izgradnjo, obnove in vzdrževanje avtocestne mreže predstavlja cestnina, ki jo pobirajo na različne načine. Za težka vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 t, kamor se poleg kamionov, avtobusov in dostavnih vozil všttevajo tudi večji avtodomi, uporabljajo elektronsko cestninjenje v prostem prometnem toku, ki temelji na mikrovalovni tehnologiji in tako cestninijo vsak prevoženi kilometer. Za osebna vozila z največjo dovoljeno maso do 3,5 t, kamor všttevajo tudi manjša dostavna vozila, enoprostorna vozila in motorna kolesa, se uporablja vinjetni sistem, ki predstavlja cestninjenje za neomejeno uporabo avtocestnega omrežja v določenem časovnem okviru. Poleg naštetega v Avstriji cestninijo tudi posebne odseke, kot so gorski prelazi, daljši tuneli in drugi okoljsko občutljivi odseki, na katerih lahko pribitek znaša tudi do 25 odstotkov osnovne cene po kilometru. Kupljena vinjeta na takih odsekih ne zadostuje, osebna vozila se morajo ustaviti pred cestninsko postajo in dodatno plačati vsak odsek posebej.

ASFINAG pridobiva vire financiranja na nacionalnem in mednarodnih finančnih trgih. Izdani dolžniški vrednostni papirji so v celoti pokriti z garancijo, ki jo zagotavlja Republika Avstrija. Pravna podlaga za to je ustrezní zvezni zakon o financah. Glavno jamstvo (Okvirno jamstvo) je podpora programu EMTN –»Euro Medium Term Note Programme« v okviru katerega izdajajo dolžniške vrednostne papirje.

5.2.2 FINSKA

Financiranje vseh javnih cest na Finskem, vključno z avtocestami, je zagotovljeno iz proračuna. Ker je Finska geografsko zelo obsežna država in relativno redko poseljena, je primerjalno tudi precej manj prometa na celotnem cestnem omrežju. Zato ni potrebe, da bi večino hitrih cest nadgradili v polni profil avtocest. Na javnih cestah ni cestnin, niti za tovornjake, ni cestninskih mostov in ni cestninjenja tunelov, niti dajatev za gost promet v mestih. Finska je sicer visoko razvita država severne

Evrope, kjer ni veliko tranzitnega prometa, največ prevozov predstavljajo domači uporabniki, zato je »shadow toll«, kot vir financiranja avtocest za uporabnika prijazen način. Pred uvedbo sistema »shadow toll« ni bilo treba sprejeti nobene posebne zakonodaje, država plačuje koncesionarjem povračila za izgradnjo, upravljanje in vzdrževanje posameznih odsekov skladno s številom uporabnikov.

5.2.3 FRANCIJA

Francija je ena večjih držav srednje Evrope, ki ima urejeno izgradnjo in vzdrževanje javnih cest (tudi cestninjene) na mnogo različnih načinov. Približno četrtina, tj. 2.337 km francoskih cest je javnih in zanje je zadolžena država. Financiranje se izvaja državnega proračuna in iz proračunov regijskih uprav, iz posameznih cestnin, kot tudi iz posebnih namenskih računov, ki so sestavni del državnega proračuna. (Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables - FITTVN).

Glavni vir financiranja za preostalih 9.174 km zgrajenih in vzdrževanih avtocest je zagotovljen s koncesijskimi pogodbami, brez javnega financiranja – celo za javne družbe. Cestnine pobirajo zasebna podjetja, ki jim je vlada zaupala koncesijo za vzdrževanje in gradnjo. Trenutno ima država podpisane pogodbe za 24, velikostno zelo različnih koncesijskih družb. Najmanjša med njimi je ALBEA, ki od leta 2011 pokriva le dobrih 17 km avtoceste A150, večje družbe, združene v skupine, pa upravljajo tudi med dva in tri tisoč km avtocest (Groupe APRR/AREA, Groupe ASF/ESCOTA). Gre za povsem zasebno financiranje, ves denar je izposojen in vrnjen na podlagi zbranih cestnin. Največ cestnin se pobira preko odprtega in zaprtega sistema cestninjenja s cestninskimi postajami. Približno 5 odstotkov teh prihodkov predstavljajo dajatve in uporabnine, kot recimo za most Pont de Normandie in Rungis. Za težka tovorna vozila je že od leta 1996 v veljavi tudi sistem elektronskega cestninjenja prek elektronske naprave TIS-PL (Télépéage InterSociété Poids lourds).

Zakonodajna podlaga za takšno ureditev je Generalni zakon iz leta 1955, nato Zakon št 93 -122 iz leta 1993 (»Sapin law«) in področni sklepi ministrov, nenazadnje pa je upoštevana tudi Evropska direktiva o koncesijah – Direktiva 2014/23/ES.

Status koncesionarjev se je z leti spreminjal. Od leta 2006 je večina družb privatiziranih, ostali sta le dve mednarodni predorski in avtocestni družbi v javni lasti in sicer: ATMB, ki upravlja del avtoceste in predor pod Mont Blanc in SFTRF, ki upravlja del avtoceste in tunel Frejus. Oba predora sta čezmejna predora z Italijo, kjer je upravljanje razdeljeno med obe državi in sta morda tudi zaradi tega ostala v državni lasti.

5.2.4 ITALIJA

Tudi v geografsko zelo obsežni Italiji, so glavni vir financiranja gradnje in vzdrževanja avtocest pobrane cestnine, nekaj pa se financira tudi iz državnega proračuna. Cestninjenje poteka pretežno preko zaprtega cestninskega sistema, za imetnike italijanskega bančnega računa lahko tudi elektronsko, s pomočjo mikrovalovne tehnologije sistema Telepass.

V državi je trenutno 26 koncesionarjev, ki imajo v upravljanju 6.003 km avtocest.

Med njimi je 8 podjetij, katerih delničarji so podjetja v večinski državni lasti ali so 100% javna in upravljajo približno 1.210 km avtocest. Dobri dve tretjini vseh podjetij (18) ima večinske zasebne delničarje ali pa so družbe popolnoma zasebne, te skupaj upravljajo približno 4.970 km avtocest. Med zasebnimi podjetji skupina „Autostrade per l'Italia S.p.A.“ upravlja okoli 3.020 km, kar je 47% celotne cestninske mreže. Druga pomembna zasebna skupina je »SIAS«, ki upravlja okoli 1.020 km avtocest, kar predstavlja 17% celotnega cestninjenega omrežja. Podobno kot v Franciji, tudi v Italiji manjši koncesionar upravlja le 5,8 kilometrski čezmejni predor pod Mont Blanc – »Societa Italiana Traforo Monte Bianco S.p.A.« in drugi, »Societa Italiana Traforo Autostradale Frejus«, ki upravlja čezmejni predor Frejus in odsek pripadajoče avtoceste. Poleg tega obstaja državni koncesionar–»ANAS S.p.A.«, ki brez cestnin upravlja okoli 955 km avtocestnega omrežja.

Zakonska podlaga, na katero se sklicujejo Italijani, je precej obsežna. Najbolj sveža je Zakonska uredba 109 iz leta 2018 (v veljavi); Zakonska uredba 50 iz leta 2016 (Kodeks javnih naročil); Zakonska uredba 2 iz leta 2009 (v veljavi); Zakon 101 iz leta 2008 (v veljavi); Zakonska uredba 262 iz leta 2006 (v veljavi); Zakonska uredba 162 iz leta 2006; Zakon 47 iz leta 2004; Medinstitucionalna (medministrska) direktiva 283 iz leta 1998; Zakon 109 iz leta 1994; Zakon 537, z dne 24.12.1993, Zakon 498 iz leta 1992; Zakon 531, z dne 12.8.1992, zakon 385, z dne 28.3.1968; zakon 729 iz leta 1961 in zakon 463 iz leta 1955.

5.2.5 NEMČIJA

Nemčija je med centralno evropskimi državami še vedno velika izjema. Glavni vir financiranja gradnje avtocest je še vedno državni proračun in nekatere začasne metode financiranja. Cestninijo dobrih 50.000 km avtocest in federalnih cest za težka tovorna vozila z največjo dovoljeno maso nad 7,5t. Daleč največji delež financiran iz proračuna, se izračuna na podlagi dejanskega prometa težkih tovornih vozil nad 7,5t, merjenega s satelitskim cestninskim sistemom. Za nekatere bolj obremenjene avtocestne odseke je nadomestilo iz proračuna vezano na razpoložljivost, za druge pa na dejanski promet. Slednje je limitirano na mostove, predore, prelaze in druge posebne cestne odseke.

Status koncesionarjev v zvezni republiki Nemčiji je različen; Leta 2015 je Minister Dobrindt vzpodbudil novo generacijo PPP projektov. Gre za 11 projektov z novimi ukrepi pri gradnji, vzdrževanju in upravljanju avtocest, med drugim tudi nova avtocesta A49 –A5 v Hesse-ju.

Nekaj primerov:

- Konzorcij VINCI Concessions in Hochtief PPP sta leta 2007 dobila 30 letno koncesijo na odseku "Horselberg" AC A4 med mesti Gotha in Eisenach;
- Fluor Consortium, s sedežem v Texasu, je prav tako dobil 30 letno koncesijo na AC A8 med Augsburgom in Münchnom za gradnjo in vzdrževanje, kot prvi primer PPP leta 2007;
- Privatna koncesijska družbe Bouygues pa ima koncesijo nad tunelom Rostock;

Nemčija je pred kratkim želela uvesti cestninjenje tudi za osebna vozila, ker pa bi nemški vozniki osebnih vozil te zneske dobili povrnjene (kompenzacija) pri letnih dajatvah za ceste ob registraciji avtomobilov, je ukrep na pobudo Avstrijcev in Nizozemcev romal na Evropsko sodišče, kjer je predlagani zakon padel zaradi

diskriminatornih pogojev, ki ovirajo prost pretok prometa in v EU niso dovoljeni.

5.2. 6 DANSKA

Danska je z vidika cestnih povezav zelo specifična, saj glede na številne naseljene otoke potrebuje dobre intermodalne povezave. Zatorej so vodne poti, številni trajekti, mostovi in viadukti ključni za učinkovito funkcioniranje transportnih poti. Z razvojem modernih tehnik gradnje Danci v zadnjem času investirajo v velike kombinirane projekte, ki občutno olajšujejo mobilnost. Z vidika avtocestnih povezav velja omeniti čezmejni projekt Fehmarn Belt - podvodni predor štiripasovne avtoceste z odstavnimi pasovi in dvotirne železnice, ki bo predvidoma zaključen do leta 2028 in bo predstavljal glavno povezavo Skandinavije z Nemčijo in s celinsko Evropo in bo najdaljši podvodni tunel na svetu. Leta 2015 je danski parlament sprejel ustrezen Zakon o gradnji in upravljanju Fehmarn Belt, ki je bil podlaga za začetek aktivnosti, dogovora z Nemčijo in podrobnih finančnih izračunov. Projekt se financira po modelu »Danish State guarantee model« - torej po modelu državnega poročstva, ki se je v zadnjih dvajsetih letih izkazal za zelo učinkovitega pri financiranju velikih transportno infrastrukturnih projektih, kot sta bila Storebælt in Øresund.

Za prvo, 18 km kombinirano cestno-železniško povezavo z dvema viaduktoma in tunelom pod morjem, ki so jo odprli v letih 1997/98, so najeli posojila tako na Danskem kot na mednarodnih kapitalskih trgih. Za najeta posojila jamči država prek državnega poročstva, prihodki za vračilo teh posojil pa pridejo izključno od uporabnikov – torej iz predornin oziroma uporabnin. Poroštvo danske vlade je jasen znak posojilodajalcem o stabilnosti projekta, ki tako nudijo boljše pogoje in ugodnejše obrestne mere. Ocenjena vrednost investicije je na 2,8 milijard € (21,4 milijarde danskih kron).

Za drugo investicijo (ocenjena investicijska vrednost v višini 724 mio € (5,4 milijarde danskih kron), 9 km dolgo Øresund povezavo, ki je bila odprta leta 1991, so najeli posojila in izdali vrednostne papirje prav tako z državnim poročtvom – tokrat Švedske in Danske in posledično, zaradi visoke bonitetne ocene držav (AAA), zelo ugodna dolgoročna posojila na mednarodnih finančnih trgih in tako so stroški financiranja bistveno nižji kot bi bili za privatno financiranje.

Koncesionarja za omenjeni fiksni povezavi sta združena v Sund & Bælt Holding A/S, ki imata v lasti obe kombinirani povezavi v skupni dolžini 34 km, za katere se zaračunava uporabnina – na eni strani od cestnih uporabnikov in na drugi od upravljavca železnice. Cestnina/predornina se zaračunava na cestninskih postajah po odprtem sistemu in sicer prek 5,8 GHz DSRC tehnologije in od leta 2018 tudi s prepoznavo registrskih tablic.

Vsi trije projekti so bili prepoznani tudi s strani EU kot zelo pomembne povezave tako na lokalni, regionalni kot mednarodni ravni in so/bodo prejeli sredstva iz TEN proračuna.

6. PRESOJA POSLEDIC, KI JIH BO IMELO SPREJETJE ZAKONA

6.1 Presoja administrativnih posledic

a) Presoja administrativnih posledic v postopkih ali poslovanju javne uprave ali pravosodnih organov:

Predlog zakona nima administrativnih posledic v postopkih ali poslovanju javne uprave ali pravosodnih organov.

b) Presoja administrativnih posledic pri obveznostih strank do javne uprave ali pravosodnih organov:

Predlog zakona nima posledic pri obveznostih strank do javne uprave ali pravosodnih organov.

6.2 Presoja posledic za okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki:

Predlog zakona nima neposrednih posledic na okolje. Posredno pa bodo vplivi na okolje pozitivni zaradi večje preusmerjenosti tovornega prometa na železnico.

6.3 Presoja posledic za gospodarstvo:

Učinki zakona na gospodarstvo bodo izključno pozitivni. Izvedba predvidenih investicij bo pozitivno prispevala k gospodarski razvitosti in mednarodni povezanosti. Izvedba predvidenega projekta bo omogočala boljši in učinkovitejši pretok blaga in razvoj koprskega tovornega pristanišča (drugi tir železniške proge Divača – Koper). Projekt 3. razvojne osi izboljšuje dostopnost in medsebojno povezanost regij in širšega evropskega prostora, kar ima neposredne učinke tudi na gospodarstvo. Posredni dolgoročni ekonomski učinki vključujejo širše ekonomske koristi izgradnje prometne infrastrukture in izhajajo iz koristi, ki nastajajo z uporabo prometne infrastrukture s strani gospodarskih subjektov.

6.4 Presoja posledic za socialno področje:

Predlog zakona nima posledic za socialno področje

6.5 Presoja posledic za dokumente razvojnega načrtovanja:

Predlog zakona nima posledic za dokumente razvojnega načrtovanja

6.6 Presoja posledic za druga področja

Predlog zakona nima posledic za druga področja.

6.7 Izvajanje sprejetega predpisa:

a) Predstavitev sprejetega zakona:

Posebna predstavitev zakona ne bo potrebna

b) Spremljanje izvajanja sprejetega predpisa:

Ministrstvo, pristojno za finance, bo zagotovilo spremljanje izvajanja sprejetega predpisa tako, da bo pri izdaji poročev Republike Slovenije po tem zakonu ravnalo v skladu z določbami predlaganega zakona.

Ministrstvo za infrastrukturo bo izvajalo nadzor nad namensko porabo sredstev, za katera se daje poročstvo po tem zakonu.

6.8 Druge pomembne okoliščine v zvezi z vprašanji, ki jih ureja predlog zakona

V zvezi s predlogom zakona ni drugih pomembnih okoliščin.

7. PRIKAZ SODELOVANJA JAVNOSTI PRI PRIPRAVI PREDLOGA ZAKONA:

8. PODATEK O ZUNANJEM STROKOVNJAKU OZIROMA PRAVNI OSEBI, KI JE SODELOVALA PRI PRIPRAVI PREDLOGA ZAKONA, IN ZNESKU PLAČILA ZA TA NAMEN:

Pri pripravi zakona niso sodelovali zunanji strokovnjaki.

9. PREDSTAVNIKI PREDLAGATELJA ZAKONA, KI BODO SODELOVALI PRI DELU DRŽAVNEGA ZBORA IN DELOVNIH TELES

Pri delu Državnega zbora in delovnih teles bodo sodelovali:

- mag. Alenka Bratušek, ministrica za infrastrukturo
- Nina Mauhler, državna sekretarka na Ministrstvu za infrastrukturo
- mag. Andreja Knez, v. d. generalne direktorice Direktorata za kopenski promet
- dr. Anita Goršek, namestnica generalne direktorice Direktorata za kopenski promet, Ministrstvo za infrastrukturo
- mag. Zvonko Zavasnik, vodja Sektorja za ceste
- Drago Bregar, sekretar

II. BESEDILO ČLENOV

ZAKON

O POROŠTVU REPUBLIKE SLOVENIJE ZA OBVEZNOSTI 2TDK D.O.O. IZ NASLOVA KREDITOV IN DOLŽNIŠKIH VREDNOSTNIH PAPIRJEV, NAJETIH OZIROMA IZDANIH ZA FINANCIRANJE IZGRADNJE DRUGEGA TIRA ŽELEZNIŠKE PROGE DIVAČA - KOPER IN ZA OBVEZNOSTI DARS D.D. IZ NASLOVA KREDITOV IN DOLŽNIŠKIH VREDNOSTNIH PAPIRJEV, NAJETIH OZIROMA IZDANIH ZA FINANCIRANJE IZGRADNJE TRETJE RAZVOJNE OSI

1. člen

(1) Republika Slovenija daje poroštvo za obveznosti 2TDK, Družbe za razvoj projekta, d.o.o. (v nadaljnjem besedilu: 2TDK d. o. o.), iz naslova najetih kreditov oziroma izdanih dolžniških vrednostnih papirjev za financiranje izgradnje drugega tira železniške proge Divača–Koper.

(2) Republika Slovenija daje poroštvo iz prejšnjega odstavka do skupne višine 417 mio eurov glavnice kreditov ali izdanih dolžniških vrednostnih papirjev in za pripadajoče obresti.

2. člen

(1) Republika Slovenija daje poroštvo za obveznosti Družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji d.d. (v nadaljnjem besedilu: DARS d.d.) iz naslova najetih kreditov oziroma izdanih dolžniških vrednostnih papirjev za financiranje projekta tretje razvoje osi.

(2) Republika Slovenija daje poroštvo iz prejšnjega odstavka do skupne višine 714 mio eurov glavnice kreditov ali izdanih dolžniških vrednostnih papirjev in za pripadajoče obresti.

3. člen

(1) Republika Slovenija daje poroštvo iz prvega odstavka 1. člena tega zakona pod naslednjimi pogoji:

- sredstva se lahko črpajo v več obrokih do pridobitve uporabnega dovoljenja;
- rok odplačila je največ 37 let in najmanj 15 let od dneva sklenitve posamezne kreditne pogodbe ali dneva izdaje posameznega dolžniškega vrednostnega papirja;
- ne glede na prejšnjo alinejo je v primeru refinanciranja obstoječih obveznosti s poroštvom, izdanim po tem zakonu, rok odplačila lahko krajši od 15 let;
- končna zapadlost kreditov ali dolžniških vrednostnih papirjev ne sme biti daljša kot do 31. decembra 2063;
- stroški, povezani z najemom kredita, ne smejo presegati 0,5 odstotka vrednosti glavnice kredita;
- stroški organizacije izdaje dolžniških vrednostnih papirjev ne smejo presegati 1 odstotka nominalne vrednosti izdaje;
- donosi na dolžniške vrednostne papirje 2TDK d. o. o. morajo biti primerljivi z donosi državnih vrednostnih papirjev primerljive ročnosti, povečani za pribitek.

(2) Obveznosti 2TDK d.o.o. iz najetih kreditov z ročnostjo do 20 let, zavarovanih s poroštvom po tem zakonu, se lahko refinancirajo z državnim poroštvom po tem zakonu če se izpostavljenost Republike Slovenije ob refinanciranju ne poveča.

(3) Republika Slovenija daje poroštvo iz 2. člena tega zakona pod naslednjimi pogoji:

- sredstva se lahko črpajo v več obrokih, največ do leta 2030,

- ne glede na prejšnjo alinejo se v primeru refinanciranja obstoječih obveznosti nastalih s poroštvom, izdanim po tem zakonu, sredstva lahko črpajo v več obrokih največ do 31. decembra 2055;
- rok odplačila je največ 25 let od dneva sklenitve posamezne kreditne pogodbe ali dneva izdaje posameznega dolžniškega vrednostnega papirja,
- končna zapadlost kreditov ali dolžniških vrednostnih papirjev ne sme biti daljša od 3. decembra 2060,
- stroški, povezani s pripravo in izdajo dolžniških vrednostnih papirjev, ne smejo presežati 1% nominalne vrednosti izdaje;
- vsi stroški, povezani z najetjem kredita ne smejo presežati 0,5% od vrednosti glavnice posameznega kredita,
- obrestna mera kreditov mora biti primerljiva obrestnim meram primerljivih kreditov z državnim poroštvom,
- pri izdaji dolžniških vrednostnih papirjev morajo biti pogoji zadolževanja primerljivi s pogoji primerljivih državnih vrednostnih papirjev.

(4) Obveznosti DARS d.d. iz najetih kreditov, zavarovanih s poroštvom po tem zakonu, se lahko refinancirajo z državnim poroštvom po tem zakonu, če se izpostavljenost Republike Slovenije ob refinanciranju ne poveča.

4. člen

(1) Sredstva kreditov oziroma dolžniških vrednostnih papirjev iz 1. člena tega zakona bodo namenjena za financiranje gradnje javne železniške infrastrukture, grajene na podlagi gradbenega dovoljenja št. 35105/118/2011/162 1093-05 z dne 31. 3. 2016, vključno z vsemi morebitnimi poznejšimi obnovitvami, posodobitvami ali dograditvami na isti progi.

(2) Sredstva kreditov oziroma dolžniških vrednostnih papirjev iz 2. člena tega zakona bodo namenjena za financiranje izgradnje novih odsekov na 3. razvojni osi - sever (odsek 1: AC A2 Šentrupert – Velenje jug in odsek 2: Velenje jug – Slovenj Gradec jug) in novih odsekov na 3. razvojni osi –jug (odsek 1: Novo Mesto vzhod – Osredek; 1. in 2. etapa in odsek 2: Osredek – Maline; 3. in 4. etapa).

5. člen

(1) Če 2TDK d. o. o. ne bo poravnal obveznosti iz naslova najetih kreditov, za katere je Republika Slovenije dala poroštvo po tem zakonu, bo Republika Slovenija, namesto 2TDK d. o. o., na podlagi predhodnega pisnega poziva kreditodajalca ali drugega upravičenca poravnala zapadlo obveznost.

(2) Če DARS d.d. ne bo poravnal obveznosti iz naslova najetih kreditov, za katere je Republika Slovenije dala poroštvo po tem zakonu, bo Republika Slovenija, namesto DARS d.d., na podlagi predhodnega pisnega poziva kreditodajalca ali drugega upravičenca brezpogojno, nepreklicno in na prvi poziv poravnala zapadlo obveznost.

6. člen

(1) Če 2TDK d. o. o. ne bo sposoben poravnati obveznosti iz naslova izdanih dolžniških vrednostnih papirjev, za katere je Republika Slovenija dala poroštvo po tem zakonu, bo Republika Slovenija, namesto 2TDK d. o. o., na podlagi njegovega predhodnega pisnega obvestila poroku na dan zapadlosti poravnala zapadlo obveznost zakonitemu imetniku dolžniškega vrednostnega papirja ali drugemu upravičencu.

(2) Če 2TDK d.o.o. ne bo poravnal obveznosti iz naslova izdanih dolžniških papirjev, za katere je Republika Slovenija dala poroštvo po tem zakonu, in ne bo predhodno pisno obvestil poroka, da ne bo sposoben poravnati obveznosti, bo Republika Slovenija namesto njega na podlagi predhodnega pisnega poziva zakonitega imetnika dolžniškega vrednostnega papirja ali drugega upravičenca, poravnala zapadlo obveznost zakonitemu imetniku dolžniškega vrednostnega papirja ali drugemu upravičencu.

(3) Če DARS d.d. ne bo sposoben poravnati obveznosti iz naslova izdanih dolžniških vrednostnih papirjev, za katere je Republika Slovenija dala poroštvo po tem zakonu, bo Republika Slovenija, namesto DARS d.d. na podlagi njegovega predhodnega pisnega obvestila poroku na dan zapadlosti posamezne obveznosti brezpogojno in nepreklicno poravnala zapadlo obveznost zakonitemu imetniku dolžniškega vrednostnega papirja ali drugemu upravičencu.

(4) Republika Slovenija in DARS d.d. podrobneje opredelita način in vsebino obvestila iz prejšnjega odstavka s pogodbo.

(5) Če DARS d.d. ne bo poravnal obveznosti iz naslova izdanih dolžniških vrednostnih papirjev, za katere je Republika Slovenija dala poroštvo po tem zakonu, in DARS d.d. ne bo predhodno pisno obvestil poroka, da ne bo sposoben poravnati obveznosti, bo Republika Slovenija namesto njega na podlagi predhodnega pisnega poziva zakonitega imetnika dolžniškega vrednostnega papirja ali drugega upravičenca, brezpogojno in nepreklicno poravnala zapadlo obveznost zakonitemu imetniku dolžniškega vrednostnega papirja ali drugemu upravičencu.

7. člen

Sredstva za poravnavo poroštvenih obveznosti po tem zakonu se zagotovijo v proračunu Republike Slovenije.

8. člen

(1) Obseg izdajanja poroštev Republike Slovenije po tem zakonu se zmanjšuje z vsakokratnim zneskom najetega kredita oziroma izdanih dolžniških vrednostnih papirjev, za katerega bo dano poroštvo Republike Slovenije, razen če je poroštvo izdano za najeti kredit ali izdajo dolžniških vrednostnih papirjev za refinanciranje dolga s poroštvom, ki je bilo izdano na podlagi tega zakona.

(2) Obseg izdajanja poroštev 1. členu tega zakona se všteva v kvoto izdajanja poroštev države, ki jo za posamezno leto določa zakon, ki ureja izvrševanje državnega proračuna, razen če je poroštvo izdano za najeti kredit ali izdajo dolžniških vrednostnih papirjev za refinanciranje dolga s poroštvom, ki je bilo izdano na podlagi tega zakona.

(3) Obseg izdajanja poroštev po 2. členu tega zakona se ne všteva v kvoto izdajanja poroštev države, ki jo za posamezno leto določa zakon, ki ureja izvrševanje državnega proračuna.

9. člen

(1) V primeru zadolžitve s krediti sklene pogodbo o poroštvu s kreditodajalci v imenu in za račun Republike Slovenije ministrica ali minister (v nadaljnjem besedilu: minister), pristojen za finance, ali oseba, ki jo za to pooblasti Vlada Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: vlada).

(2) V primeru zadolžitve z izdajo dolžniških vrednostnih papirjev izda poroštveno izjavo v imenu in za račun Republike Slovenije minister, pristojen za finance, ali oseba, ki jo za to pooblasti vlada.

10. člen

(1) Najpozneje ob sklenitvi poroštvene pogodbe oziroma izdaji poroštvene izjave skleneta 2TDK d. o. o. oziroma DARS d.d. ter v imenu in za račun Republike Slovenije minister, pristojen za finance, ali oseba, ki jo za to pooblasti vlada, pogodbo, s katero uredita način zavarovanja poroštva Republike Slovenije.

(2) Če Republika Slovenija za poroštvo iz 2. člena tega zakona izpolni poroštveno obveznost po tem zakonu, pridobi pravico regresiranja izplačanih zneskov od DARS, d.d. skupaj z vsemi stroški, ki so v zvezi s tem nastali.

(3) Pravico do regresiranja Republika Slovenija uresniči iz sredstev po vseh prihodkih družbe DARS d.d. (sredstva iz cestnin in drugih virov trženja avtocest).

11. člen

(1) Za izvajanje tega zakona in vseh pravic ter obveznosti Republike Slovenije, ki iz njega izhajajo, skrbi ministrstvo, pristojno za finance.

(2) Ne glede na prejšnji odstavek izvaja nadzor nad namensko porabo sredstev, za katere se daje poroštvo s tem zakonom, ministrstvo, pristojno za infrastrukturo.

KONČNA DOLOČBA

12. člen

Ta zakon začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

III. OBRAZLOŽITEV ČLENOV

K 1. členu

V prvem odstavku je naveden namen poročstva, ki ga po tem zakonu daje Republika Slovenija družbi 2TDK.

Drugi odstavek določa dovoljeno skupno višino glavnice kreditov ali vrednost izdanih dolžniških vrednostnih papirjev, do katere se sme izdati poročstvo po tem zakonu. Poleg poročstva za glavnice kreditov ali za vrednost izdanih dolžniških vrednostnih papirjev, se poročstvo lahko izda tudi za pripadajoče stroške obresti

K 2. členu

V 2. členu je naveden namen poročstva, ki ga po tem zakonu daje Republika Slovenija družbi DARS d.d.

Določena je dovoljena skupna višina glavnice kreditov ali vrednost izdanih dolžniških vrednostnih papirjev, do katere se sme izdati poročstvo po tem zakonu. Poleg poročstva za glavnice kreditov ali za vrednost izdanih dolžniških vrednostnih papirjev, se poročstvo lahko izda tudi za pripadajoče stroške obresti.

K 3. členu

V tem členu so določeni pogoji glede najetih kreditov ali izdanih vrednostnih papirjev, za katere daje Republika Slovenije poročstvo po tem zakonu.

Določen je maksimalen in minimalen rok odplačila dolga po posamezni kreditni pogodbi ali izdaji posameznega dolžniškega vrednostnega papirja, in tudi končna zapadlost kreditov ali dolžniških vrednostnih papirjev, zavarovanih s poročstvom po tem zakonu. Minimalen rok odplačila dolga pa ni določen za kredite, s katerimi se refinancirajo obstoječe obveznosti s poročstvom, izdanim po tem zakonu.

K 4. členu

Četrti člen določa namen uporabe sredstev, pridobljenih z najetjem kreditov ali izdajo vrednostnih papirjev s poročstvom po tem zakonu.

K 5. členu

Ta člen določa poročstveno obveznost Republike Slovenije, če družbi ne bi poravnali svojih obveznosti iz kreditnih pogodb z izpolnjevanjem kriterijev primernosti Eurosistema. Banke bodo lahko finančno premoženje s tem poročstvom dale v zavarovanje za kreditne operacije denarne politike Eurosistema.

K 6. členu

Ta člen določa poročstveno obveznost Republike Slovenije, če družbi ne bi poravnali svojih obveznosti iz izdanih dolžniških vrednostnih papirjev, z izpolnjevanjem kriterijev primernosti Eurosistema. Zakoniti imetniki dolžniškega vrednostnega papirja ali drugi upravičenci bodo lahko finančno premoženje s tem poročstvom dali v zavarovanje za kreditne operacije denarne politike Eurosistema.

K 7. členu

Ta člen določa, da se sredstva za poravnavo poroštvenih obveznosti zagotovijo v državnem proračunu.

K 8. členu

V prvem odstavku tega člena je določeno, da se z vsakokratnim izdanim poroštvom za najeti kredit ali za izdane vrednostne papirje obseg izdajanja poroštev po tem zakonu zmanjšuje. Izjema je izdano poroštvo za refinanciranje obveznosti, ki so zavarovane s poroštvom, izdanim na podlagi tega zakona.

V drugem odstavku je določeno, da se zadolževanje s poroštvom po tem zakonu šteje v kvoto izdajanja poroštev države, ki je določena z zakonom za izvrševanje državnega proračuna. Če se poroštvo po tem zakonu izda za kredit, ki se najame, ali vrednostne papirje, ki se izdajo za refinanciranje obveznosti s poroštvom države, izdanim na podlagi tega zakona, se tako izdano poroštvo ne šteje v kvoto izdajanja poroštev države, ki je določena z zakonom za izvrševanje državnega proračuna.

K 9. členu

Poroštvene pogodbe s kreditodajalci ali poroštvene izjave v primeru izdaje vrednostnih papirjev sklepa ali podpisuje minister, pristojen za finance, ali oseba, ki jo za to pooblasti Vlada Republike Slovenije.

K 10. členu

Ta člen določa, da najpozneje ob sklenitvi poroštvene pogodbe ali izdaji poroštvene izjave sklene zadevna družba ter v imenu in za račun Republike Slovenije minister, pristojen za finance, ali oseba, ki jo za to pooblasti Vlada Republike Slovenije, pogodbo, s katero uredita način zavarovanja poroštva Republike Slovenije. V primeru DARS d.d. je urejena pravica do regresiranja zneskov.

K 11. členu

V tem členu je določeno, da je za izvajanje zakona, zlasti vseh pravic in obveznosti Republike Slovenije, ki izhajajo iz poroštva, pristojno Ministrstvo za finance. Ministrstvo za infrastrukturo kot resorno ministrstvo pa je pristojno za izvajanje nadzora nad namensko porabo sredstev, za katera se daje poroštvo.

K 12. členu

Ta člen določa, da začne zakon veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.