

**ZAKON O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O IZGRADNJI, UPRAVLJANJU IN  
GOSPODARJENJU Z DRUGIM TIROM ŽELEZNIŠKE PROGE DIVAČA – KOPER**

**I UVOD**

**1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJEM ZAKONA**

Državni zbor Republike Slovenije je 20. aprila 2017 sprejel Zakon o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper (v nadaljnjem besedilu: ZIUGDT). Zakon je začel veljati 21. julija 2018. V njem so urejeni pogoji in način izvedbe investicije v gradnjo drugega tira železniške povezave na odseku med Divačo in Koperom, upravljanje in gospodarjenje z drugim tirom kot javno železniško infrastrukturo, ustanovitev, organizacija in delovanje projektnega podjetja, zadolženega za financiranje, izvedbo in gospodarjenje s projektom, ter dajatve, povezane s financiranjem projekta (pribitek k cestnini, taksa na pretovor, povečana uporabnina v železniškem prometu).

ZIUGDT se izrecno nanaša zgolj na projekt, za katerega je bilo v času sprejetja zakona že izdano gradbeno dovoljenje, torej na projekt, ki je bil v ustrezni stopnji zrelosti, ki je omogočala pripravo finančne konstrukcije in začetek izvedbe. Zato se vse relevantne zakonske določbe nanašajo le na enotirno progo med Divačo in Koperom, kar velja tako glede investitorja, koncesije in posebnih določb o financiranju.

Po uveljavitvi ZIUGDT je v prvi polovici leta 2019 Ministrstvo za infrastrukturo podalo prvo uradno pobudo za spremembe in dopolnitve državnega lokacijskega načrta za drugi tir železniške proge na odseku Divača–Koper. Za izvedbo dvotirne proge je namreč predhodno treba spremeniti in dopolniti obstoječi prostorski akt. Vlada Republike Slovenije je 23. januarja 2020 sprejela Sklep o izvedbi državnega prostorskega načrtovanja za spremembe in dopolnitve omenjenega državnega lokacijskega načrta. Postopki, predpisani z Zakonom o urejanju prostora, potekajo in naj bi bili predvidoma zaključeni v letu 2023.

Dvotirna proga na trasi med Divačo in Koperom bo imela številne pozitivne učinke na pretočnost in varnost železniškega prometa. Pomembno pa je izpostaviti tudi pozitivne vplive na lokalne prebivalce, ki živijo ob progi, in so izpostavljeni stalnemu tveganju zaradi povečane nevarnosti požarov ter tveganjem, ki obstajajo za pitno vodo na obalno-kraškem območju. Za prebivalce ob progi je pereča tudi obremenitev s hrupom, ki presega dopustne obremenitve pri večjem številu stavb. V okviru modernizacije železniške proge so bili sicer že izvedeni aktivni protihrupni ukrepi ob progi, ki pa jih ni bilo mogoče izvesti na vseh tangiranih območjih. Kljub izvedeni protihrupni zaščiti so mejne vrednosti kazalcev hrupa še vedno presežene pri več stavbah, kar se izraža predvsem v nočnem času in v višjih etažah stavb.

Obstoječa proga predstavlja tveganje tudi za pretočnost prometa, saj so zaradi njene dotrajanosti potrebna številna vzdrževalna dela. Obstoječa proga je namreč močno prometno obremenjena, tako da so bila na njej v zadnjih letih izvajana le najnujnejša vzdrževalna dela, ki jih je mogoče opraviti pod prometom ali s krajšimi, nekajurnimi prekinitvami prometa. Proga je potrebna temeljite in celostne preнове. Velik del proge poleg tega poteka preko morfološko in geološko razgibanega in zahtevnega terena, zato je bilo pri gradnji izvedenih veliko usekov, nasipov, pa tudi predorov, ki zaradi takratnega nižjega standarda projektiranja ne dosegajo več zahtev za moderno železniško progo.

Ključni cilj projekta je zagotoviti dolgoročno zmogljivost infrastrukture železniškega prometa v Sloveniji, to pa bi bilo na tem odseku mogoče doseči z odstranitvijo ozkega grla na železniškem odseku Divača-Koper. Projekt je del vseevropskega jedrnega omrežja TEN-T in njegova gradnja je bistvena za doseganje cilja povečanja konkurenčnosti evropskega gospodarstva, ker bo vplivala tudi na druge državne ali zasebne naložbe (z boljšo železniško povezavo koprškega pristanišča čez Slovenijo v Avstrijo, na Češko, Slovaško in Madžarsko se bo povečala tudi privlačnost regij za nove naložbe). Pozitivni učinki bodo, kot že omenjeno, tudi manjši okoljski stroški in zmanjšan ogljični odtis, kar bo prispevalo k doseganju ciljev blaženja podnebnih sprememb, ki jih je določila Evropska unija. Hkrati bo izpolnjen tudi cilj interoperabilnosti v skladu z evropskimi standardi, ob tem pa bosta optimizirani zmogljivost in učinkovitost železniške infrastrukture.

Nova proga z dodatnim vzporednim levim tirom bo znatno prispevala k nadaljnji krepitvi povezav za tranzit tovora iz koprškega pristanišča na Madžarsko, v Avstrijo, Nemčijo in Ukrajino. Hkrati bo nova proga z dodatnim vzporednim levim tirom lahko prevzela del cestnega prometa iz koprškega pristanišča (prestavitev s ceste na železnico) in s tem zmanjšala eksterne stroške prevoza med Koprom in Divačo ali Koperom in Ljubljano.

Načrtovane prostorske ureditve predstavljajo vzporedni tir na celotni progi, dodatno umestitev treh krajših predorov, enega mostu, treh galerij, dveh viaduktov in umestitev treh dostopnih poti ter delno prestavitev dveh cest, ki sta že umeščeni v veljavnem prostorskem načrtu.

Ker so najdaljši trije predori železniške proge drugega tira, ki jo trenutno gradi družba 2TDK d.o.o., načrtovani v širšem profilu zaradi izvedbe servisnih cevi, bo za pretežni del dvotirne proge že v tej fazi izvedena gradnja (predori), kar pomeni le nadaljnjo gradnjo treh manjših predorov in dodatnih premostitvenih objektov. V treh najdaljših predorih (ki skupaj predstavljajo 15,99 km od skupaj 27 km) se bo vzpostavila zgolj vozna mreža s potrebnimi napravami. Investicija v vzporedni tir je ocenjena na 340 mio EUR brez DDV.

Predvideno je, da bi se dela na projektu dodatnega tira lahko začela v letu 2027, in bi po ocenah projektanta proga trajala do leta 2031.

Po sprejetju sprememb in dopolnitev prostorskega akta bo torej treba izvesti aktivnosti za pridobitev gradbenega dovoljenja in pripraviti investicijski projekt. Določiti je treba investitorja projekta. Glede na dejstvo, da bosta oba tira povezana (med drugim tudi preko cca 16 km skupnih predorov) in bosta oskrbovala isto traso, je smiselno, da se za investitorja določi družba 2TDK d.o.o. Smiselno je, da se tej družbi podeli koncesija tudi za vzporedni tir, in da ostanejo pogoji koncesije (izgradnja in financiranje) identični kot za tir, za katerega družba 2TDK že ima koncesijo, ter da ostanejo vsi drugi pogoji, povezani s to železniško progo, identični za oba tira. V zakonu je torej treba vzpostaviti ustrezno pravno podlago, da lahko družba 2TDK d.o.o. čimprej začne s potrebnimi aktivnostmi, ki bodo omogočile takojšen začetek izvajanja nalog nemudoma po sprejetju prostorskega akta.

Ker se sprejemanje prostorskega akta in s tem povezane naloge umeščanja vzporednega tira že bližajo koncu, ni videti utemeljenih razlogov, da bi naloge, ki jih trenutno opravlja Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (in ki so tudi po predpisih o urejanju prostora v pristojnosti države) prenesli na družbo 2TDK. To bi pomenilo dodatne zamude zaradi postopkov prenosa že izvedenih aktivnosti na družbo 2TDK in nujen čas uvajanja sodelavcev te družbe v nove naloge in postopke. V tej fazi je vsekakor najbolj realno in racionalno, da strokovne naloge v postopku prostorskega umeščanja do konca izvede Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, družba 2TDK pa nadaljuje z nalogami investitorja, to je pridobivanje gradbenega dovoljenja, projektiranje, izvedba pripravljanih del in začetek gradnje.

Predlog zakona zato v druge zakonske določbe ne posega, razen v možnost sodelovanja druge države (zaledne države) v okviru upravljanja in lastništva družbe 2TDK d.o.o. Glede na trenutno stanje projekta, postavljeno in zagotovljeno finančno konstrukcijo in že izvedene aktivnosti ter učinkovito strukturo upravljanja projekta, bi bilo v tej fazi nesmiselno to možnost ohranjati ali jo celo realizirati. To bi povzročilo nepotrebne motnje v projektnem sistemu in poslovni organizaciji, kar bi lahko privedlo tudi do resnih zamud. Ker bo v družbi 2TDK udeležen zgolj en lastnik z jasno določenimi pravicami, pristojnostmi in odgovornostmi (tj. Republika Slovenija) ne bo treba do konca koncesijskega obdobja zmanjševati osnovnega kapitala družbe z namenom, da se ta v ustreznem deležu do zaključka

koncesijskega obdobja izplača drugemu družbeniku oziroma ne bo potrebno vsakoletno izplačilo dobička. Projektno podjetje bo lahko sredstva uporabljajo za učinkovito gospodarjenje z drugim tirom in v javnem interesu,. S tem bodo v zadnji fazi koncesijskega obdobja lahko doseženi precejšnji prihranki glede na obveznosti, ki bi jih družba sicer morala izpolniti drugemu družbeniku.

## **2. CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA**

### **2.1. CILJI**

Cilj predlaganega zakona je vzpostaviti zakonsko pravno podlago za investitorstvo družbe 2TDK, d.o.o. v projektu drugega tira kot celote, torej tudi za vzporedni levi tir proge na odseku Divača– oper. Cilj predlaganega zakona je tudi odpraviti zdaj že nepotrebno možnost sodelovanja druge države pri lastništvu proge Divača–Koper in upravljanju projektnega podjetja.

### **2.2. NAČELA**

Predlog zakona upošteva zlasti naslednja načela:

- vodenje železniške povezave Divača–Koper kot enovit projekt dvotirne proge;
- enotna koncesija za oba tira;
- jasna razmejitev odgovornosti in pristojnosti vseh deležnikov na kateremkoli delu projekta.

### **2.3. POGLAVITNE REŠITVE**

Predlog zakona vzpostavlja pravno podlago, ki omogoča, da družba 2TDK d.o.o. pridobi koncesijo za izgradnjo in gospodarjenje z novim vzporednim tirom (torej na dvotirni progi kot celoti) pod enakimi pogoji, kot veljajo za enotirno progo, ki je trenutno v gradnji. Družba 2TDK d.o.o. takoj pridobi status investitorja, kar pomeni, da lahko takoj začne z aktivnostmi, ki jih po predpisih o gradnji lahko investitor izvaja že pred pridobitvijo gradbenega dovoljenja.

Naloge investitorja državnega prostorskega akta izvede do konca Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo.

Odpravlja se tudi možnost sodelovanja druge države v lastništvu in upravljanju družbe 2TDK, d.o.o.

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

Predlog zakona sam po sebi nima finančnih posledic za državni proračun. Zakon kot tak ne predstavlja odločitve o gradnji vzporednega tira na odseku železniške proge Divača–Koper (to je vsebina prostorskega akta, ki je v pripravi).

Predlog zakona prav tako nima posledic za druga javnofinančna sredstva.

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

Predlog zakona ne predvideva novih oziroma dodatnih 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**

##### **5. 1. Prilagojenost predlagane ureditve pravu Evropske unije**

S predlogom zakona se v slovenski pravni red ne prenaša zakonodaja EU. Predlog zakona je v celoti usklajen s pravnim redom EU.

##### **5. 2. Prikaz ureditve v najmanj treh pravnih sistemih držav članic EU**

###### **5. 2. 1. Francija (proga Tours–Bordeaux)**

Izgradnja proge hitre železnice na relaciji Tours–Bordeaux se je začela v letu 2012, gradnja pa je bila zaključena v letu 2017. Vrednost projekta je 7.8 mlrd EUR. Projekt obsega 320 km železniške proge med mestoma Tours in Bordeaux ter 38 km povezav na obstoječe železniško omrežje. Predstavlja dvotirno progo, ki omogoča hitrosti vožnje do 320 km/h, vključuje pa 19 viaduktov in 7 predorov. Izgradnja proge je bila leta 2011 zaupana koncesionarju družbi LISEA, ki je posebno projektno podjetje. Koncesionar LISEA je v lasti več pomembnih strateških partnerjev, med drugim družbe VINCI (zasebni partner pri številnih projektih javno-zasebnega partnerstva na področju prometne infrastrukture), CDC Infrastructure (pomemben avtocestni in železniški koncesionar), in AXA Private Equity (sedaj Ardian), ki je investicijski sklad. Koncesija je podeljena za obdobje 50 let. Kot del projekta se gradi še hitra proga Bordeaux–Toulouse z navezavo na špansko mejo, ki naj bi bila zaključena do leta 2029

###### **5. 2. 2 Švedska (proga Stockholm–Arlanda)**

Proga povezuje mesto Stockholm z letališčem Arlanda. Zgrajena je bila po modelu javno-zasebnega partnerstva z državnimi poroštvi. Koncesionar A-Train (hčerinska družba skupine Macquarie Group) je dobil izključne pravice za upravljanje vseh železniških prevozov na progi in pravico do uporabnine od prevoznikov, ki ustavljajo na postaji Arlanda.

###### **5.2.3. Nemčija (modernizacija železniškega omrežja)**

V letu 2024 je predviden začetek intenzivne modernizacije železniškega omrežja na območju Nemčije, ki stremi tudi k doseganju okoljskih ciljev. Modernizacija bo potekala do leta 2030, vrednost investicije je ocenjena na 86 milijard evrov. Od tega bo država investirala 62 milijard evrov.

###### **5.2.4. Avstrija (nadgradnja proge Marchtrenk – Wells)**

Dela na projektu bodo potekala med leti 2022 in 2027, investicija pa je ocenjena na 277 milijonov evrov. Investitorji so družba ÖBB-Infrastruktur, Republika Avstrija, izvaja se tudi s sofinanciranjem iz sredstev Evropske unije. Po nadgradnji bo proga imela štiri tiri (obstoječa proga je dvotirna). Tretji tir naj bi začel obratovati že leto prej, torej v letu 2026. V sklopu tega projekta bodo prenovljene tudi železniške postaje in zgrajeni več mest za sistem Park & Ride.

## **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 za okolje, projekt izvedbe dvotirne proge pa bo imel opustitvi obstoječe proge na relaciji Divača – Koper, številne pozitivne učinke za okolje.

### **6.3 Presoja posledic za gospodarstvo:**

Predlog zakona ima pozitivne posledice za gospodarstvo, saj se omogoča stabilno in učinkovito izvajanje in financiranje investicije.

### **6.4 Presoja posledic za socialno področje:**

Predlog zakona nima neposrednih posledic za socialno področje.

### **6.5 Presoja posledic za dokumente razvojnega načrtovanja:**

Predlog zakona nima posledic za dokumente razvojnega načrtovanja, omogoča pa njihovo izvajanje.

### **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:**

Izvajanje predpisa bo spremljalo Ministrstvo za infrastrukturo.

### **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:**

Predlog zakona je bil objavljen na portalu e-demokracija ....

## **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 oziroma pravne osebe.

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

Pri delu državnega zbora in njegovih delovnih teles bodo sodelovali:

- mag. Bojan Kumer, minister
- mag. Alenka Bratušek, državna sekretarka,
- mag. Tina Seršen, državna sekretarka
- Monika Pintar Mesarič, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet,
- Aleš Zabukovec, podsekretar.

## **II. BESEDILO ZAKONA:**

### **1. člen**

V Zakonu o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper (Uradni list RS, št. 51/18) se v 2. členu spremeni prva alineja, tako da se glasi:

»– drugi tir« je vsa enotirna ali dvotirna javna železniška infrastruktura, zgrajena na podlagi enega ali več gradbenih dovoljenj, vključno z vsemi morebitnimi kasnejšimi obnovitvami, posodobitvami ali dograditvami na trasi enega ali dveh tirov;«.

### **2. člen**

Drugi odstavek 5. člena se črta.

### **3. člen**

Drugi odstavek 7. člena se spremeni tako, da se glasi:

»(2) Za organe družbe se uporabljajo določbe zakona, ki ureja gospodarske družbe, kolikor ta zakon ne določa drugače.«.

Šesti odstavek 7. člena se črta.

Dosedanji sedmi odstavek postane šesti odstavek.

### **4. člen**

V prvem odstavku 8. člena se besedilo »kateri od družbenikov, ali oseba, ki jo ta družbenik obvladuje« nadomesti z besedilom »družbenik, ali oseba, ki jo družbenik obvladuje«.

V tretjem odstavku se besedilo »Družba ali družbeniki ne smejo« nadomesti z besedilom »Družba ali družbenik ne smeta«.

V četrtem odstavku se besedilo »družbenik oziroma družbeniki odločilno vplivajo« nadomesti z besedilom »družbenik odločilno vpliva«.

### **5. člen**

V prvem odstavku 10. člena se za prvo alinejo doda nova druga alineja, ki se glasi:

»– pridobitev vseh dovoljenj in drugih upravnih aktov, potrebnih za začetek izvajanja gradbenih del,«.

Dosedanje druga do osma alineja postanejo tretja do deveta alineja.

### **6. člen**

V drugem odstavku 11. člena, se za besedilom »Investicijski program« doda besedilo »oziroma drugo investicijsko dokumentacijo«.

## **7. člen**

Tretji odstavek 19. člena se spremeni tako, da se glasi:

»Zahtevo vladi za izdajo sklepa o pridobitvi statusa grajenega javnega dobra v skladu s predpisi, ki urejajo graditev objektov, vloži ministrstvo ali družba«.

## **8. člen**

V drugem odstavku 27. člena se besedilo »iz prejšnjega odstavka« nadomesti z besedilom »za drugi tir«.

## **9. člen**

V tretjem odstavku 28. člena se črta besedilo »iz 27. člena tega zakona«.

## **10. člen**

V prvem odstavku 29. člena se črta besedilo »iz 27. člena tega zakona«.

## **PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE**

## **11. člen**

Z dnem uveljavitve tega zakona družba prevzame vse naloge investitorja dodatnega vzporednega tira po tem zakonu, po predpisih, ki urejajo gradnjo objektov in po predpisih, ki urejajo javno naročanje.

Z dnem uveljavitve tega zakona družba kot investitor dodatnega vzporednega tira izvaja vse pristojnosti in upravičenja investitorja objekta, ki se v skladu z zakonom, ki ureja gradnjo in zakonom, ki ureja prostor, lahko izvedejo še pred uveljavitvijo državnega prostorskega načrta oziroma izdajo gradbenega dovoljenja, kakor tudi pred sprejetjem investicijskega programa.

Od uveljavitve tega zakona in do izdaje gradbenega dovoljenja se šteje, da je dodaten vzporedni tir opredeljen z vsakokratno zadnjo veljavno investicijsko oziroma prostorsko dokumentacijo, sprejeto v zvezi z dodatnim vzporednim tirom.

## **12. člen**

Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo opravlja naloge investitorja državnega prostorskega načrta za dodatni vzporedni tir do sprejetja uredbe o državnem prostorskem načrtu.

Do sprejetja uredbe o državnem prostorskem načrtu iz prejšnjega odstavka družba za svoj račun sodeluje z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo in Ministrstvom za infrastrukturo pri vseh aktivnostih, povezanih s pripravo načrta.

### **13. člen**

Najkasneje v 30 dneh od uveljavitve tega zakona sprejme Vlada Republike Slovenije spremembe koncesijskega akta iz 23. člena Zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača-Koper, ki urejajo koncesijo za investicijo dodatnega vzporednega tira.

Vlada in družba skleneta dodatek h koncesijski pogodbi iz 24. člena Zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača-Koper najkasneje v 60 dneh od uveljavitve koncesijskega akta iz prejšnjega odstavka.

Skupščina družbe sprejme dopolnitve investicijskega programa iz drugega odstavka 11. člena Zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača-Koper, ki vključuje investicijo dodatnega vzporednega tira, najkasneje v 60 dneh od uveljavitve državnega prostorskega načrta, ki ureja dodatni vzporedni tir.

### **14. člen**

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



### III. OBRAZLOŽITEV

#### K 1. členu:

Spreminja se definicija projekta drugi tir, tako da vključuje tudi dvotirno progo. Glede na to, da bosta za tire na progi izdani vsaj dve gradbeni dovoljenji (veljavno gradbeno dovoljenje za tir, ki se gradi in bodoče gradbeno dovoljenje za dodaten vzporedni tir), je sklicevanje splošno, na gradbena dovoljenja, kot bodo izdana. Vsa gradnja pa se navezuje izključno zgolj na traso tira, ki se gradni oziroma tira, s katerim bo omogočena dvotirna proga. Druge investicije, razen kasnejših, obnovitev, posodobitev ali dograditev, se s tem zakonom ne urejajo in v tem okviru niso dopustne kot investicija družbe 2TDK.

#### K 2. členu:

V drugem odstavku 5. člena je predvidena možnost sodelovanja druge države članice EU pri projektu drugi tir Divača – Koper, na način, da druga država članica pod pogoji, ki jih določa ratificiran meddržavni sporazum, pridobi poslovni delež v družbi 2TDK.

Meddržavni sporazum, kakršnega omenja zakon, ni bil sklenjen. Investicijski program družbe vzpostavlja stabilno finančno konstrukcijo projekta, ki se lahko izvede brez finančnega sodelovanja druge države. Zavedati se je treba, da je kapitalski delež druge države v finančni konstrukciji projekta kot vir še nejasen in nezagotovljiv, saj ga brez jasnih pravnih podlag ni mogoče aktivirati, zato je z vidika jasnosti in trdnosti finančne konstrukcije v času, ko je izvedba projekta že v polnem teku, utemeljeno, da se navedeni vir izloči. Sodelovanje druge države v družbi 2TDK bi pomenilo soodločanje drugega družbenika o vprašanih, pomembnih za investicijo in v nadaljevanju pri gospodarjenju s projektom drugi tir, kar v času, ko je družba vzpostavljena in izvajanje projekta v teku, takšna reorganizacija ne bi prispevala k pozitivnim učinkom.

#### K 3. členu:

Določba 3. člena tega zakona je nomotehnično povezana s spremembo 5. člena zakona, in sicer se črta sklicevanje na ratificiran meddržavni sporazum z zaledno državo in na možnost vstopa druge družbenika v družbo.

#### K 4. členu:

Ta določba je nomotehnično povezana s spremembo 5. člena zakona, tako da se sklicevanje na več družbenikov nadomesti s sklicevanjem na edinega družbenika, ki je Republika Slovenija.

#### K 5. členu:

Gre za dopolnitev določbe o pripravljalnih delih, ki v primeru dodatnega vzporednega tira vključujejo tudi aktivnosti za pridobivanje gradbenega dovoljenja (pri projektu enotirne proge je gradbeno dovoljenje že bilo izdano). Prav tako obsega vse upravne akte, potrebne za začetek izvajanja gradbenih del. Pripravljalna dela izvaja investitor v svojem imenu in za svoj račun.

#### K 6. členu:

Določa se, da skupščina družbe (to je vlada) sprejema tudi drugo investicijsko dokumentacijo v zvezi z drugim tirom. Morebitno drugo investicijsko dokumentacijo, ki bi se sprejemala pred investicijskim

programom za dodaten vzporedni tir, bo prav tako sprejemala Vlada Republike Slovenije kot skupščina družbe.

**K 7. členu:**

19. člen se spreminja zaradi prenehanja veljavnosti Zakona o graditvi objektov, na katerega se zakon sklicuje.

**K 8. členu:**

Določba se usklajuje z ureditvijo, ko bo za dodaten vzporedni tir izdano posebno dovoljenje. S tem se zagotavlja identična ureditev za vsa dela v okviru dvotimosti trase.

**K 9. členu:**

Poseg v določbo je redakcijske narave, tako da se urejanje pravice graditi lahko nanaša tudi na vzporedni drugi tir.

**K 10. členu:**

Poseg v določbo je redakcijske narave, tako da se določbe o izvedbi gradbenih in drugih del lahko nanašajo tudi na vzporedni drugi tir.

**K 11. členu:**

Skladno s prehodno določbo postane družba 2TDK d.o.o. investitor tudi dodatnega vzporednega tira in takoj pridobi pristojnosti in upravičenja za izvajanje del, ki jih sme na podlagi področnih predpisov izvajati katerikoli investitor. Ker ob sprejetju zakona še ne bo izdano gradbeno dovoljenje oziroma sprejet prostorski načrt, se šteje, da je dodatni vzporedni tir opredeljen z vsakokratno zadnjo veljavno investicijsko ali prostorsko dokumentacijo. V času sprejemanja zakona je zadnja dokumentacija predinvesticijska zasnova (avtorja Elea IC in Urbis d.o.o.) potrjena julija 2021.

**K 12. členu:**

Prehodna določba 12. člena določa pristojnosti investitorja državnega prostorskega načrta za dodatni vzporedni tir. Do sprejetja prostorskega akta te naloge opravlja Direkcija RS za infrastrukturo, družba pa z direkcijo in ministrstvom sodeluje. Ker bo prostorski akt sprejet prej kot v enem letu, ni smotno prenašati investitorstvo državnega prostorskega akta na družbo 2TDK d.o.o.

**K 13. členu:**

V prehodni določbi 13. člena se urejajo roki, za sprejem ključnih dokumentov, povezanih z investicijo v dodaten vzporedni tir.

**K 14. členu:**

Končna določba 14. člena določa rok za uveljavitev zakona. Gre za splošen petnajstdnevni vakacijski rok:

#### IV. BESEDILO ČLENOV, KI SE SPREMINJAJO ALI DOPOLNJUJEJO:

##### 2. člen

(pomen izrazov)

Izrazi, uporabljeni v tem zakonu, imajo naslednji pomen:

- »drugi tir« je vsa javna železniška infrastruktura, zgrajena na podlagi gradbenega dovoljenja št. 35105/118/2011/162 1093-05 z dne 31. 3. 2016, vključno z vsemi morebitnimi kasnejšimi obnovitvami, posodobitvami ali dograditvami na isti trasi;
- »družba« je družba 2TDK, družba za razvoj projekta, d.o.o., ki jo je ustanovila Vlada Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: vlada) s sklepom št. 01406-4/2016/15 z dne 31. 3. 2016, kot se preoblikuje skladno s tem zakonom;
- »finančni inženiring« predstavlja izdajanje oziroma sklepanje pravnih aktov in opravljanje materialnih dejanj, ki so po tem zakonu ali drugih predpisih naloga družbe oziroma jih družba lahko izvede, in ki so potrebni za nemoteno zagotavljanje finančnih sredstev za projekt drugi tir, vodenje in upravljanje teh sredstev, odplačevanje posojil in upravljanje z njimi ter skrb za pravočasno poravnavanje ostalih obveznosti družbe v zvezi z drugim tirom;
- »obratovanje« je vzpostavitev in zagotavljanje dejanskih in pravnih pogojev, da je drugi tir v celoti na razpolago za izvedbo prevozov v okviru najmanj minimalnega paketa storitev dostopa iz tretjega odstavka 15.d člena Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo; v nadaljnjem besedilu: ZZelP);
- »projekt drugi tir« so vsi akti in dejanja, ki jih mora izvesti družba, da zagotovi izvedbo investicije v drugi tir in gospodarjenje z njim v času koncesijske pogodbe;
- »upravljavec drugega tira« je družba, ki je z 11.c členom ZZelP določena za upravljavca javne železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji.

##### 5. člen

(družbeniki)

(1) Ustanovitelj in edini družbenik družbe je Republika Slovenija.

(2) Pod pogoji, ki jih določa meddržavni sporazum, ki ga ratificira Državni zbor Republike Slovenije, lahko pridobi poslovni delež v družbi druga država ali druge države članice Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: tuji družbenik), vendar njihov delež v osnovnem kapitalu skupaj ne sme doseči ali preseči posamičnega deleža Republike Slovenije.

##### 7. člen

(posebne določbe o organih družbe)

(1) Družba ima naslednje organe:

- upravo;
- nadzorni svet;
- skupščino.

(2) Za organe družbe se uporabljajo določbe zakona, ki ureja gospodarske družbe, kolikor ta zakon ali ratificiran meddržavni sporazum iz drugega odstavka 5. člena tega zakona ne določata drugače.

(3) Za upravo družbe se poleg določb, po zakonu, ki ureja integriteto in preprečevanje korupcije, smiselno uporabljajo tudi določbe glede nezdržljivosti opravljanja funkcije, prepovedi članstva in dejavnosti, prepovedi in omejitev sprejemanja daril in omejitev poslovanja, ki veljajo za poklicne funkcionarje, prijava premoženjskega stanja in določbe o lobiranju.

(4) Naloge in pristojnosti skupščine družbe uresničuje vlada.

(5) Za člana uprave ali nadzornega sveta je lahko imenovana fizična oseba, ki poleg pogojev, ki jih določa zakon, ki ureja gospodarske družbe, izpolnjuje še naslednje pogoje in merila:

- odlikuje ga osebna integriteta in poslovna etičnost;
- njegove izkušnje potrjujeta poslovna uspešnost in ugled;
- ima izobrazbo, pridobljeno po študijskih programih za pridobitev izobrazbe druge bolonjske stopnje, ali raven izobrazbe, pridobljene po študijskih programih, ki v skladu z zakonom ustreza izobrazbi druge bolonjske stopnje;
- ima najmanj deset let ustreznih delovnih izkušenj iz vodenja ali upravljanja gospodarskih družb in dosega pri svojem delu dobre primerljive rezultate;
- ne opravlja funkcije, ki je po zakonu, ki ureja integriteto in preprečevanje korupcije, po tem ali drugem zakonu nezdržljiva s članstvom v nadzornem organu, organu upravljanja ali organu poslovanja gospodarske družbe, in take funkcije ni opravljal v preteklih šestih mesecih;
- ne sme biti v poslovnem razmerju z družbo.

(6) Določbe prejšnjega odstavka se uporabljajo za tiste člane nadzornega sveta, ki predstavljajo Republiko Slovenijo kot družbenika, tudi po vstopu drugega družbenika ali drugih družbenikov v družbo skladno z drugim odstavkom 5. člena tega zakona.

(7) Za imenovanje članov nadzornega sveta, ki so predstavniki delavcev, se uporabljajo določbe zakona, ki ureja sodelovanje delavcev pri upravljanju družb.

## 8. člen

(zagotavljanje pogojev za neposredno oddajo koncesijske pogodbe)

(1) Družba mora ves čas trajanja koncesijske pogodbe zagotavljati, da najmanj 80 odstotkov njenega skupnega povprečnega prometa v treh zaporednih letih izhaja iz dejavnosti za izpolnitev nalog iz tega zakona ali drugih nalog, ki jih je dal družbi kateri od družbenikov, ali oseba, ki jo ta družbenik obvladuje.

(2) V družbi ne sme biti poslovnih deležev v lasti fizičnih oseb ali pravnih oseb zasebnega prava.

(3) Družba ali družbeniki ne smejo skleniti pravnega posla, ki bi omogočal fizičnim osebam ali pravnim osebam, da pridobijo poslovni delež v družbi (posojilne pogodbe z možnostjo konverzije terjatve v poslovni delež, pogodbe o opciji za nakup poslovnega deleža, in podobno).

(4) V ustanovnem aktu oziroma družbeni pogodbi mora biti zagotovljeno, da družbenik oziroma družbeniki odločilno vplivajo na pomembne odločitve družbe.

(5) Družba je naročnik po predpisih o javnem naročanju.

## 10. člen

(pripravljala dela)

(1) Pripravljalna dela projekta drugi tir obsegajo:

- pripravo projektne dokumentacije za izvedbo del;
- izvedbo arheoloških izkopavanj;
- izvedbo geološko-tehničnih in hidrogeoloških raziskav;
- izgradnjo deviacije obstoječe proge v Divači;
- izgradnjo dostopnih cest;
- izgradnjo predkopa v Divači in Črnem kalu;
- izgradnjo objektov za prečkanje reke Glinščice;
- prestativte komunalnih vodov.

(2) Posamezna pripravljala dela lahko izvede družba še pred sklenitvijo koncesijske pogodbe.

#### 11. člen

(finančni inženiring)

(1) Finančni inženiring projekta drugi tir obsega zlasti:

- pripravo investicijskega programa ter druge investicijske dokumentacije;
- pripravo letnih in drugih finančnih načrtov za izvedbo investicije v drugi tir;
- izvedbo vseh aktov in dejanj za prenos pravic in dolžnosti v zvezi z nepovratnimi evropskimi sredstvi z Republike Slovenije na družbo, in za pridobitev evropskih sredstev, ki jih lahko pridobi družba kot investitor;
- zagotavljanje sredstev za izvedbo vseh potrebnih gradbenih in drugih del za izvedbo investicije, nakup in vgradnjo vse potrebne opreme in vsa druga dela, potrebna za dokončanje in pridobitev vseh potrebnih dovoljenj za začetek obratovanja drugega tira;
- pridobitev posojil in drugih oblik zagotavljanja dolžniškega kapitala, vključno s sklenitvijo poslov za njihovo zavarovanje;
- redno odplačevanje posojil in drugih obveznosti v zvezi z dolžniškim kapitalom;
- druge naloge, potrebne za zagotavljanje sredstev za izvedbo investicije v drugi tir.

(2) Investicijski program ter letne in druge finančne načrte za izvedbo investicije v drugi tir sprejme skupščina družbe.

#### 19. člen

(status grajenega javnega dobra državnega pomena)

(1) Ne glede na določbe drugega odstavka 9. člena ZZelP je javna železniška infrastruktura, ki sestavlja drugi tir, razen pripadajočih zemljišč, na katerih so zgrajeni objekti te infrastrukture ali ki funkcionalno služijo objektom in napravam te infrastrukture, grajeno javno dobro državnega pomena v lasti družbe.

(2) Pripadajoča zemljišča iz prejšnjega odstavka so grajeno javno dobro državnega pomena v lasti Republike Slovenije.

(3) Zahtevo vladi za izdajo sklepa vlade o pridobitvi statusa grajenega javnega dobra iz drugega odstavka 21. člena Zakona o graditvi objektov (Uradni list RS, št. 102/04 – uradno prečiščeno besedilo, 14/05 – popr., 92/05 – ZJC-B, 111/05 – odl. US, 93/05 – ZVMS, 120/06 – odl. US, 126/07, 108/09, 61/10 – ZRud-1, 76/10 – ZRud-1A, 20/11 – odl. US, 57/12, 101/13 – ZDavNepr, 110/13, 22/14 – odl. US in 19/15) za javno železniško infrastrukturo iz prvega odstavka tega člena lahko poleg ministrstva vloži tudi družba.

(4) Javni železniški infrastrukturi iz prvega odstavka tega člena status grajenega javnega dobra ne preneha, ko jo družba prenese v skladu s koncesijsko pogodbo na Republiko Slovenijo ali ko na drugi pravni podlagi preide v last Republike Slovenije, pač pa z dnem prenosa postane grajeno javno dobro v lasti Republike Slovenije.

(5) V primeru stečaja družbe ima Republika Slovenija kot koncedent izločitveno pravico za objekte in naprave javne železniške infrastrukture, ki sestavljajo drugi tir. O tem, kateri so objekti in naprave iz prejšnjega odstavka, odloči ministrstvo z odločbo v upravnem postopku. Ministrstvo lahko odloči, da objekti in naprave ostanejo del stečajne mase.

(6) Republika Slovenija je dolžna v primeru uveljavitve izločitvene pravice v stečajno maso vplačati tolikšen delež vrednosti objektov in naprav iz prejšnjega odstavka, kot je še preostalo časa od prenehanja koncesije zaradi stečaja družbe do poteka roka koncesije v primerjavi s celotnim rokom koncesije, zmanjšan za morebitne terjatve, ki jih ima do družbe.

(7) Za določitev vrednosti objektov in naprav koncesije po tem členu se uporabljajo pravila, ki veljajo za določitev vrednosti nepremičnin v postopku razlastitve.

(8) O višini in roku plačila objektov in naprav koncesije odloči stečajni senat, pri čemer rok plačila ne sme biti krajši od enega leta.

(9) Javna železniška infrastruktura iz prvega odstavka tega člena ne more biti predmet izvršbe.

## 27. člen

(prenos gradbenega dovoljenja)

(1) Gradbeno dovoljenje za objekte drugega tira št. 35105/118/2011/162 1093-05 z dne 31. 3. 2016, ki je bilo izdano Ministrstvu za infrastrukturo, Direkciji RS za infrastrukturo kot investitorju, se v skladu s 47. členom tega zakona spremeni tako, da se prenese na družbo kot investitorja.

(2) V postopku spremembe gradbenega dovoljenja iz prejšnjega odstavka se šteje, da družba kot investitor izkazuje pravico graditi na zemljiščih, potrebnih za zgraditev objektov in naprav drugega tira, če so ta zemljišča v lasti Republike Slovenije ali je Republika Slovenija na njih pred izdajo gradbenega dovoljenja izkazala pravico graditi.

## 28. člen

(pridobitev pravice graditi)

(1) Ne glede na drugi odstavek prejšnjega člena, mora družba pred začetkom gradbenih del za posamezen objekt ali del objekta drugega tira pridobiti na zemljiščih, potrebnih za njihovo zgraditev, pravico graditi.

(2) Družba pridobi pravico graditi bodisi z ustanovitvijo stavbne pravice iz 20. člena tega zakona, ali s pridobitvijo druge stvarnopravne ali obligacijske pravice na zemljiščih v lasti Republike Slovenije, ki omogoča uporabo zemljišča za nameravano gradnjo.

(3) Družba pridobi pravico graditi na zemljišču, ki ni v lasti Republike Slovenije, pa je Republika Slovenija na njem pridobila stvarnopravno ali obligacijsko pravico, ki omogoča uporabo zemljišča za nameravano gradnjo, pred izdajo gradbenega dovoljenja iz 27. člena tega zakona tako, da to pravico prenese

Republika Slovenija nanjo s pravnim poslom. Če prenos te pravice graditi na družbo s pravnim poslom pravno ali dejansko ni mogoč, ali ga ni mogoče izvesti v razumnem času, ravna družba skladno s četrtem odstavkom tega člena.

(4) Družba mora izvesti vse akte in dejanja, ki so potrebna, da na zemljišču, ki ni v lasti Republike Slovenije, pa je za zgraditev objektov drugega tira na njej treba pridobiti lastninsko pravico, pridobi lastninsko pravico v imenu in za račun Republike Slovenije. Če na takem zemljišču zadošča za zgraditev objektov drugega tira druga stvarnopravna ali obligacijska pravica, mora družba izvesti vse akte in vsa dejanja, da tako pravico pridobi v svojem imenu in za svoj račun. Če lastninske pravice ali druge pravice iz prejšnjega stavka ni mogoče pridobiti s pravnim poslom, družba predlaga Republiki Sloveniji, da vloži zahtevo za razlastitev ali ustanovitev služnosti v javno korist.

## 29. člen

(izvedba gradbenih in drugih del)

(1) Družba mora skleniti vse potrebne posle ter izvesti druge akte in dejanja, da zgradi pravočasno, kvalitetno in skladno s predpisi ter gradbenim dovoljenjem iz 27. člena tega zakona vse objekte drugega tira, izvede vse potrebne napeljave in vgradnje naprav, ter izvede vse druge prostorske ureditve, potrebne za dokončanje drugega tira.

(2) Družba je dolžna kot investitor nadzirati izvedbo gradbenih in drugih del in v razmerju do izvajalcev teh del uveljavljati vse pravice in odgovornosti za zagotovitev pravočasne in kvalitetne izvedbe del, ki izhajajo iz predpisov in sklenjenih pogodb.

(3) Republika Slovenija ne odgovarja za škodo, ki jo tretjim osebam povzroči izvajalec del z njihovo izvedbo pri gradnji drugega tira.

(4) Po izvedenih delih je družba dolžna pridobiti vsa potrebna dovoljenja za začetek obratovanja drugega tira.

(5) Roke za izvedbo posameznih del določata koncesijski akt in koncesijska pogodba.

## **V. PREDLOG, DA SE PREDLOG ZAKONA OBRAVNAVA PO SKRAJŠANEM ZAKONODAJNEM POSTOPKU**

Predlagatelj zakona v skladu s 142. členom Poslovnika državnega zbora (št. 92/07 – uradno prečiščeno besedilo, 105/10, 80/13, 38/17, 46/20, 105/21 – odl. US in 111/21) predlaga, naj Državni zbor Republike Slovenije obravnava predlog zakona po skrajšanem postopku, ker gre za manj zahtevne spremembe zakona.

Predlog zakona vsebuje zgolj dve vsebinski spremembi, in sicer ureditev investitorstva družbe 2TDK d.o.o. za financiranje in izgradnjo dodatnega vzporednega tira na identičen način, kot je urejeno za izgradnjo enotirne proge na podlagi veljavnega zakona, ter odpravo možnosti sodelovanja drugih držav pri projektu in lastništvu drugega tira in družbi 2TDK.