



Tržaška cesta 19, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 39
E: gp.mzi@gov.si
www.mzi.gov.si

Številka: 007-453/2022/8
Ljubljana, 16.5.2024
EVA 2022-2430-0094
GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE Gp.gs@gov.si
ZADEVA: Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper – REDNI POSTOPEK - predlog za obravnavo
1. Predlog sklepov vlade:
Na podlagi drugega odstavka 2. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 - ZDU - 1G, 65/14, 55/17 IN 163/22) je Vlada Republike Slovenije na svoji seji dne sprejela naslednji
SKLEP:
Vlada Republike Slovenije je določila besedilo predloga Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper ter ga pošlje Državnemu zboru Republike Slovenije v obravnavo in sprejetje po rednem zakonodajnem postopku.
Barbara Kolenko Helbl Generalna sekretarka
Priloga: - Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper
Sklep prejmejo: - Ministrstvo za infrastrukturo - Ministrstvo za finance - Služba vlade za zakonodajo - Urad Vlade Republike Slovenije za komuniciranje - Generalni sekretariat Vlade RS
2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:
/
3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:
- mag. Alenka Bratušek, državna sekretarka; - Monika Pintar Mesarič, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet; - Vladimírka Jošić, svetovalka.
3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:
Pri pripravi gradiva niso sodelovali zunanji strokovnjaki.
4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:

Pri delu Državnega zbora in njegovih delovnih teles bodo sodelovali:

- mag. Alenka Bratušek, ministrica
- mag. Andrej Rajh, državni sekretar
- Monika Pintar Mesarič, generalna direktorica Direktorata za železnice žičnice in upravljanje prometa,
- Irena Škrlič, sekretarka;
- Vladimirka Jošič, svetovalka v Sektorju za ključne projekte.

5. Kratek povzetek gradiva:

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 pripravljalnih del in začetek gradnje.

6. Presoja posledic za:

a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	DA/NE
b)	usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	DA/NE
c)	administrativne posledice	DA/NE
č)	gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij	DA/NE
d)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki	DA/NE
e)	socialno področje	DA/NE
f)	dokumente razvojnega načrtovanja: <ul style="list-style-type: none">– nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja– razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna– razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij	DA/NE

7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR:

(Samo če izberete DA pod točko 6.a.)

7I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu				
	Tekoče leto (t)	t + 1	t + 2	t + 3
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) obveznosti za druga javnofinančna sredstva				
II. Finančne posledice za državni proračun				
II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t) (t=2018)	Znesek za t + 1
SKUPAJ				
II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
SKUPAJ				
II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:				
Novi prihodki	Znesek za tekoče leto (t)		Znesek za t + 1	
SKUPAJ				
OBRAZLOŽITEV:				
I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu				
V zvezi s predlaganim vladnim gradivom se navedejo predvidene spremembe (povečanje, zmanjšanje):				
<ul style="list-style-type: none"> - prihodkov državnega proračuna in občinskih proračunov, - odhodkov državnega proračuna, ki niso načrtovani na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov, - obveznosti za druga javnofinančna sredstva (drugi viri), ki niso načrtovana na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov. 				
II. Finančne posledice za državni proračun				

Prikazane morajo biti finančne posledice za državni proračun, ki so na proračunskih postavkah načrtovane v dinamiki projektov oziroma ukrepov:

II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:

Navedejo se proračunski uporabnik, ki financira projekt oziroma ukrep; projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in proračunske postavke (kot proračunski vir financiranja), na katerih so v celoti ali delno zagotovljene pravice porabe (v tem primeru je nujna povezava s točko II.b). Pri uvrstitvi novega projekta oziroma ukrepa v načrt razvojnih programov se navedejo:

- proračunski uporabnik, ki bo financiral novi projekt oziroma ukrep,
- projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in
- proračunske postavke.

Za zagotovitev pravic porabe na proračunskih postavkah, s katerih se bo financiral novi projekt oziroma ukrep, je treba izpolniti tudi točko II.b, saj je za novi projekt oziroma ukrep mogoče zagotoviti pravice porabe le s prerazporeditvijo s proračunskih postavk, s katerih se financirajo že sprejeti oziroma veljavni projekti in ukrepi.

II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:

Navedejo se proračunski uporabniki, sprejeti (veljavni) ukrepi oziroma projekti, ki jih proračunski uporabnik izvaja, in proračunske postavke tega proračunskega uporabnika, ki so v dinamiki teh projektov oziroma ukrepov ter s katerih se bodo s prerazporeditvijo zagotovile pravice porabe za dodatne aktivnosti pri obstoječih projektih oziroma ukrepih ali novih projektih oziroma ukrepih, navedenih v točki II.a.

II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:

Če se povečani odhodki (pravice porabe) ne bodo zagotovili tako, kot je določeno v točkah II.a in II.b, je povečanje odhodkov in izdatkov proračuna mogoče na podlagi zakona, ki ureja izvrševanje državnega proračuna (npr. priliv namenskih sredstev EU). Ukrepanje ob zmanjšanju prihodkov in prejemkov proračuna je določeno z zakonom, ki ureja javne finance, in zakonom, ki ureja izvrševanje državnega proračuna.

7.b Predstavitev ocene finančnih posledic pod 40.000 EUR:

Gradivo nima finančnih posledic.

8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:

Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na:

- pristojnosti občin,
- delovanje občin,
- financiranje občin.

DA/NE

Gradivo (predpis) je bilo poslano v mnenje:

- Skupnosti občin Slovenije SOS: DA/NE
- Združenju občin Slovenije ZOS: DA/NE
- Združenju mestnih občin Slovenije ZMOS: DA/NE

9. Predstavitev sodelovanja javnosti:

Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja:

DA

Gradivo se objavi objavljeno na spletni strani e-demokracija.

10. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:

DA/NE

11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:	DA/NE
mag. Alenka Bratušek MINISTRICA	

Priloga:

- Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper

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 SPREJETJE 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 preovor, 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 izgradnje nove enotirne proge, ki je bila v ustrezni stopnji zrelosti, da je omogočila 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 prvi polovici leta 2024.

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, tveganji, povezanimi z iztirjenjem, ter tveganjem v zvezi s kakovostjo pitne vode 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 zadevnih območjih. Kljub izvedeni protihrupni zaščiti so mejne vrednosti kazalcev hrupa še vedno presežene pri večjem številu stavb, kar predstavlja težave predvsem v nočnem času in v višjih nadstropjih stavb.

Obstoječa proga predstavlja tveganje tudi za pretočnost prometa, saj so zaradi njene dotrajanosti potrebna številna vzdrževalna dela. Proga je namreč močno prometno obremenjena, tako da so bila na njej v zadnjih letih izvajana le najnujnejša vzdrževalna dela, ki jih je še mogoče opraviti pod prometom ali s krajšimi, nekajurnimi prekinitvami prometa. Obstoječa 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 sosednjih 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 koprskega pristanišča na Madžarsko, v Avstrijo, Nemčijo in Ukrajino. Hkrati bo nova proga z dodatnim vzporednim levim tirom lahko prevzela del cestnega prometa iz koprskega pristanišča (prestavitve s ceste na železnico) in s tem zmanjšala eksterne stroške prevoza med Koprom in Divačo ali Koprom 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 prestavitve 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 318,12 mio EUR brez DDV (stalne cene oktober 2023) oziroma 354,23 mio EUR brez DDV (tekoče cene) (vir. Investicijska zasnova, oktober 2023).

Predvideno je, da bi se dela na projektu dodatnega tira lahko začela v letu 2026, in bi se zaključila do leta 2030.

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 uporabljalo 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–Koper. 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 tire (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 zgrajenih 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. Alenka Bratušek, ministrica
- mag. Andrej Rajh, državni sekretar
- Monika Pintar Mesarič, generalna direktorica Direktorata za železnice žičnice in upravljanje prometa,
- Irena Škrj, sekretarka v Sektorju za ključne projekte;
- Vladimirka Jošić, svetovalka v Sektorju za ključne projekte.

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 enotima ali dvotima 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;«.

V četrti alineji se besedilo »iz tretjega odstavka 15.d člena Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo; v nadaljnjem besedilu: ZZelP)« nadomesti z besedilom »v skladu z zakonom, ki ureja železniški promet«.

V šesti alineji se besedilo »11.c členom ZZelP« nadomesti z besedilom »zakonom, ki ureja železniški promet«.

2. člen

V 4. členu se doda peti odstavek, ki se glasi:

»(5) Družba lahko v svojem imenu in za svoj račun ob smiselnem upoštevanju določb tega zakona, skladno s koncesijsko pogodbo, sklenjeno na podlagi koncesijskega akta, ki vsebuje vsebine iz 23. člena tega zakona ter investicijskega programa za projekt, ki ga sprejme Vlada Republike Slovenije, zagotovi izgradnjo in gospodarjenje tudi drugih projektov javne železniške infrastrukture, če investicijska vrednost posameznega projekta presega 500 milijonov eurov, investicija pa je ekonomsko upravičena.»

3. člen

Drugi odstavek 5. člena se črta.

4. 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.

5. 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«.

Četrti odstavek se spremeni tako, da se glasi:

»(4) V aktu o ustanovitvi mora biti zagotovljeno, da družbenik odločilno vpliva na strateške cilje in pomembne odločitve družbe.«.

6. 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.

7. člen

V sedmi alineji drugega odstavka 12. člena se besedilo »začetek obratovanja« nadomesti z besedilom »začetek gradnje in obratovanja«.

8. člen

V prvi alineji drugega odstavka 13. člena se besedilo »(druga alineja tretjega odstavka 11. člena ZZelP)« nadomesti z besedilom »v skladu z zakonom, ki ureja železniški promet«.

V drugi alineji drugega odstavka 13. člena se črta besedilo »(četrti alineja drugega odstavka 11.a člena ZZelP)«.

9. člen

V prvem odstavku 14. člena se beseda »ZZelP« nadomesti z besedilom »zakonom in drugimi predpisi ki ureja železniški promet,«.

V drugem odstavku 14. člena se beseda »ZZelP« nadomesti z besedo »zakonom«.

10. člen

Prvi odstavek 16. člena se spremeni tako, da se glasi:

»(1) Uporabnino za drugi tir določi upravljavec drugega tira v skladu z zakonom, ki ureja železniški promet in drugimi predpisi, ki urejajo določanje uporabnine, skladno z metodologijo, ki jo določi in objavi v programu omrežja.«.

V drugem odstavku se besedilo »v skladu s četrto alinejo petega odstavka 15.d člena ZZelP« nadomesti z besedilom »v skladu z zakonom, ki ureja železniški promet«.

11. člen

V prvem odstavku 19. člena se besedilo »določbe drugega odstavka 9. člena ZZelP« nadomesti z besedilom »zakon, ki ureja železniški promet«.

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, vložiti ministrstvo«.

12. člen

V petem odstavku 20. člena se besedilo »Zakon o stvarnem premoženju države in samoupravnih lokalnih skupnosti (Uradni list RS, št. 86/10, 75/12, 47/13 – ZDU-1G, 50/14, 90/14 – ZDU-1I, 14/15 – ZUUJFO in 76/15)« nadomesti z besedilom »zakon, ki ureja stvarno premoženje države«.

13. člen

V drugem odstavku 21. člena se besedilo »iz četrtega odstavka 9. člena ZZelP« nadomesti z besedilom »ki jih je dovoljeno ustanavljati na javni železniški infrastrukturi«.

14. člen

V četrtem odstavku 22. člena se za prvim stavkom doda nov drugi stavek, ki se glasi:

»Če se koncesijska pogodba v času trajanja koncesijskega razmerja spremeni zaradi pomembne nadgradnje drugega tira (izgradnja dodatnega tira), se celotno koncesijsko obdobje podaljša, tako da traja 45 let od takšne spremembe koncesijske pogodbe.«.

V petem odstavku 22. člena se besedilo »2. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/06)« nadomesti z besedilom »zakona, ki ureja javno-zasebno partnerstvo«.

15. člen

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

16. člen

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

17. člen

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

V petem odstavku 29. člena se besedilo »določata koncesijski akt in koncesijska pogodba« nadomesti z besedilom »določa investicijski program«.

18. člen

V prvi in drugi alineji prvega odstavka 30. člena se beseda »družbenikov« nadomesti z besedilom »edinega družbenika«.

19. člen

V prvem odstavku 33. člena se besedilo »v programu omrežja iz šestega odstavka 15.d člena ZZelP« nadomesti z besedilom »v skladu z zakonom in predpisi, ki urejajo železniški promet«.

20. člen

V prvem odstavku 34. člena se besedilo »iz tretjega odstavka 15.d člena ZZelP« nadomesti z besedilom »v skladu z zakonom, ki ureja železniški promet«.

21. člen

V prvem odstavku 35. člena se besedilo »v Zakonu o cestninjenju (Uradni list RS, št. 24/15; v nadaljnjem besedilu: ZCestn)« nadomesti z besedilom »zakonu, ki ureja cestninjenje«.

V drugem odstavku 35. člena se besedilo »18. členom ZCestn« nadomesti z besedilom »zakonom, ki ureja cestninjenje«.

V tretjem odstavku 35. člena se besedilo »18. člena ZCestn« nadomesti z besedilom »zakonom, ki ureja cestninjenje«.

22. člen

V prvem odstavku 37. člena se besedilo »ZCestn« zamenja z besedilom »zakonom, ki ureja cestninjenje«.

23. člen

V tretjem odstavku 43. člena se besedilo »Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo.« zamenja z besedilom »inšpekcijski organ, določen v zakonu, ki ureja železniški promet.«.

PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

24. člen

Z dnem uveljavitve državnega prostorskega načrta za dodaten vzporedni tir na odseku Divača–Koper prevzame družba 2TDK, Družba za razvoj projekta, d.o.o. (v nadaljnjem besedilu: družba 2TDK) vse naloge investitorja dodatnega vzporednega tira po tem zakonu, po predpisih, ki urejajo gradnjo objektov in po predpisih, ki urejajo javno naročanje.

Z dnem prevzema investitorstva iz prejšnjega odstavka družba kot investitor dodatnega vzporednega tira izvaja vse pristojnosti in upravičenja investitorja objekta, pri čemer lahko pripravljala dela povezana z izdajo gradbenega dovoljenja in pripravo dokumentacije za oddajo naročila za izvajanje glavnih gradbenih del izvaja še pred sprejetjem koncesijskega akta in sklenitvijo koncesijske pogodbe ter pred sprejetjem investicijskega programa

Od prevzema investitorstva in do izdaje gradbenega dovoljenja se šteje, da je dodaten vzporedni tir opredeljen z državnim prostorskim načrtom iz prvega odstavka tega člena.

25. člen

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

Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo prenese, družba 2TDK, družba za razvoj projekta, d.o.o. pa prevzame v 30 dneh od uveljavitve uredbe o državnem prostorskem načrtu vso dokumentacijo v zvezi z dodatnim vzporednim tirom.

26. člen

Najkasneje v 60 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 se nanašajo na 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 investicijski program iz drugega odstavka 11. člena Zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača-Koper, ki se nanaša na investicijo dodatnega vzporednega tira, najkasneje v 90 dneh od uveljavitve tega zakona.

27. člen

Najkasneje v enem letu po začetku rednega obratovanja dodatnega vzporednega tira se del železniške proge od cepišča Prešnica do ENP Dekani opusti in odstrani tirna infrastruktura z vsemi pripadajočimi ureditvami in napravami.

Najkasneje v enem letu po odstranitvi infrastrukture iz prejšnjega odstavka se v okviru trase opuščenega dela železniške proge med Prešnico in Dekani vzpostavi državna kolesarska povezava z izvedbo vse potrebne infrastrukture.

Najkasneje v šestih mesecih po zagotovitvi pravnih podlag za vzpostavitev državne kolesarske povezave se v skladu z zakonom, ki ureja stvarno premoženje države in samoupravnih lokalnih skupnosti, lastninska pravica na objektih opuščenih železniških postaj Rižana, Dol pri Hrastovljah in Črnotiče s pripadajočimi funkcionalnimi površinami prenese na Mestno občino Koper za namene izvajanja spremljajočih dejavnosti rekreacijske in turistične infrastrukture.

28. 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 gradi oziroma tira, s katerim bo omogočena dvotirna proga. Druge morebitne investicije v okviru te trase, razen kasnejših, obnovitev, posodobitev ali dograditev na isti trasi že zgrajenih tirov, se s tem zakonom ne urejajo in v tem okviru niso dopustne kot investicija družbe 2TDK.

Določba obsega tudi dva nomotehnična popravka.

K 2. členu:

Dopolnitev 4. člena omogoča, da lahko družba 2TDK ob upoštevanju določb koncesijske pogodbe, sklenjene na podlagi koncesijskega akta in investicijskega programa, ki je sprejme Vlada Republike Slovenije, zagotovi izgradnjo in gospodarjenje tudi drugih projektov javne železniške infrastrukture, če investicijska vrednost posameznega projekta presega 500 mio eurov, investicija pa je ekonomsko upravičena. S tem bi se pridobljeno znanje in izkušnje družbe 2TDK lahko uporabila tudi za hitrejše in učinkovitejše financiranje in izvedbo pomembnih projektov javne železniške infrastrukture. Takšen projekt bi lahko na primer predstavljale proge za visoke hitrosti (hitre železniške proge), ki bi povezovale pomembna središča v RS (npr. Ljubljana – Maribor) ali bi se navezovale na železniško omrežje hitrih prog v sosednjih državah. Izrecno je treba poudariti, da mora biti takšna odločitev strogo vezana na uredbo o koncesiji in investicijski program, oba dokumenta pa sprejme vlada Republike Slovenije, ki s tem tudi zagotavlja ustrezno podporo projektu.

K 3. 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 4. 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 drugega družbenika v družbo. Z navedeno vsebino je povezana tudi veljavna določba šestega odstavka, ki se zato črta.

K 5. 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 6. 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, zato veljaven zakon takšne določbe ne vsebuje). Prav tako mora investitor predhodno pridobiti vse upravne akte, potrebne za začetek izvajanja gradbenih del. Pripravljala dela izvaja investitor v svojem imenu in za svoj račun.

K 7. členu:

Ker bo investitor pridobival tudi gradbeno dovoljenje in ne le uporabno in obratovalno, se dopolnjuje določba 12. člena.

K 8. členu:

Spremembi v 13. členu sta nomotehnične narave.

K 9. členu:

Spremembi v 14. členu sta nomotehnične narave, in sicer se spreminja način sklicevanja na zakon.

K 10. členu:

Sprememba v 16. členu je nomotehnične narave. Spreminja se način sklicevanja na predpis, ki ureja uporabnino.

K 11. členu:

Sprememba v prvem odstavku 19. člena je nomotehnične narave, in sicer se spreminja način sklicevanja na predpis.

Sprememba v drugem odstavku je potrebna zaradi uskladitve s splošnimi predpisi, kot sta Zakon o železniškem prometu in Gradbeni zakon. Ne obstaja več nobena utemeljena potreba, da se status javnega dobra na bi določal na način, kot velja za vse druge objekte s tem statusom. Določba veljavnega zakona je bila pripravljena ob predvidevanju, da bi bil investitor v mešanem lastništvu, in bi bila potreba večja zaščita investitorja.

K 12. členu:

Sprememba v 20. členu je nomotehnične narave, spreminja se način sklicevanja na zakon.

K 13. členu:

Določba 21. člena se vsebinsko ne spreminja, določa pa se splošno sklicevanje na ureditev, ki velja za javno železniško infrastrukturo.

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 dvotirnosti trase.

K 14. členu:

Ta določba omogoča podaljšanje koncesijskega razmerja v primeru pomembnejše spremembe koncesijske pogodbe, pri čemer je izrecno predvidena izgradnja dodatnega tira. Glede na dopolnjeno določbo 4 člena (investitorstvo drugih projektov) je treba poudariti, da bi se za vsak posamezen projekt sklepala posebna koncesijska pogodba, zato navedeno podaljšanje glede na veljavno koncesijsko pogodbo za morebitne dodatne projekte ne velja.

Sprememba v petem odstavku je nomotehnične narave, saj se spreminja način sklicevanja na relevantni zakon.

K 15. členu:

Določba v 27. členu je redakcijske narave in se nanaša na kakršenkoli spremembe gradbenega dovoljenja. Ob tem je treba poudariti, da bo za vzporedni tir izdano povsem novo gradbeno dovoljenje,

K 16. členu:

Poseg v določbo v prvem odstavku 28. člena je redakcijske narave, tako da se urejanje pravice graditi lahko nanaša tudi na vzporedni drugi tir.

K 17. členu:

Poseg v določbo v prvem odstavku 29. člena je redakcijske narave, tako da se določbe o izvedbi gradbenih in drugih del lahko nanašajo tudi na vzporedni drugi tir.

V petem odstavku je določeno da roke za izvedbo posameznih del določa investicijski program projekta. Končni rok izgradnje in trajanje koncesijskega razmerja pa je določeno v koncesijski pogodbi.

K 18. členu:

Sprememba v 30. členu je redakcijske narave in se usklajuje s 5. členom (obstoj zgolj enega družbenika).

K 19. členu:

Sprememba v 33. členu je nomotehnične narave, saj se spreminja način sklicevanja na relevantni zakon.

K 20. členu:

Sprememba v 34. členu je nomotehnične narave, saj se spreminja način sklicevanja na relevantni zakon.

K 21. členu:

Spremembe v 35. členu so nomotehnične narave, saj se spreminja način sklicevanja na relevantni zakon.

K 22. členu:

Sprememba v 37. členu je nomotehnične narave, saj se spreminja način sklicevanja na zakon.

K 23. členu:

Sprememba v 43. členu je nomotehnične narave, spreminja se način sklicevanja na organ (opisno sklicevanje).

K 24. členu:

Skladno s prehodno določbo postane družba 2TDK d.o.o. investitor tudi dodatnega vzporednega tira z uveljavitvijo državnega prostorskega načrta, in s tem pridobi pristojnosti in upravičenja za izvajanje del, ki jih sme na podlagi področnih predpisov izvajati katerikoli investitor. Družba 2TDK lahko kot investitor izvaja pripravljalna dela povezana z izdajo gradbenega dovoljenja in pripravo dokumentacije za oddajo del za glavna gradbena dela še pred sprejetjem investicijskega programa in pred sprejetjem koncesijskega akta ter sklenitvijo koncesijske pogodbe. Od sprejetja državnega prostorskega načrta do izdaje gradbenega dovoljenja se šteje, da je dodaten vzporedni tir opredeljen z državnim prostorskim načrtom, ki do izdaje gradbenega dovoljenja predstavlja formalni akt z najbolj določno definirano vsebino projekta.

K 25. členu:

Prehodna določba 25. člena določa, da Direkcija RS za infrastrukturo opravlja pristojnosti investitorja državnega prostorskega načrta za dodatni vzporedni tir do sprejetja prostorskega akta. V 30 dneh po prevzemu investitorstva se uredi prenos dokumentacije.

K 26. členu:

V prehodni določbi 26. člena se urejajo roki, za sprejem ključnih dokumentov, povezanih z investicijo v dodaten vzporedni tir.

K 27. členu:

V prehodni določbi 27. člena se ureja postopek opustitve obstoječega tira med Prešnico in Dekani. To odločitev je vlada sprejela s potrditvijo variante 2, ki predvideva opustitev tega dela proge in vzpostavitev kolesarske povezave v okviru opuščene trase. Del železniške proge od cepišča Prešnica do ENP Dekani se opusti in tirna infrastruktura z vsemi pripadajočimi ureditvami in napravami odstrani najkasneje v enem letu po začetku rednega obratovanja proge dodatnega vzporednega tira.

Najkasneje v enem letu po odstranitvi infrastrukture se v okviru trase opuščene tira med Prešnico in Dekani vzpostavi državna kolesarska povezava, v okviru katere se izvede vsa potrebna kolesarska infrastruktura.

Najkasneje v šestih mesecih po zagotovitvi pravnih podlag za vzpostavitev državne kolesarske povezave se v skladu s postopki in pogoji iz zakona, ki ureja stvarno premoženje, lastninska pravica na objektih opuščeni železniških postaj Rižana, Dol pri Hrastovljah in Črnotiče s pripadajočimi funkcionalnimi površinami prenese na Mestno občino Koper za namene izvajanja spremljajočih dejavnosti rekreacijske in turistične infrastrukture. Pogoji prenosa se bodo izvedli skladu z določbami zakona, ki ureja stvarno premoženje

K 28. členu:

Končna določba 28. 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.

4. člen

(namen družbe)

(1) Družba zagotovi izgradnjo in gospodarjenje z drugim tirom, in sicer v času trajanja koncesijske pogodbe iz tega zakona. Če tako določa zakon, izvaja družba tudi druge naloge, povezane z drugim tirom.

(2) Družba sme opravljati druge gospodarske dejavnosti le v tolikšnem obsegu, kot to dopuščajo omejitve iz prvega odstavka 8. člena tega zakona.

(3) Naloge iz prvega odstavka tega člena opravlja družba v splošnem interesu.

(4) Družba ne sme ustanoviti druge gospodarske družbe, pridobiti njenega poslovnega deleža ali delnice, ali ustanoviti druge pravne osebe.

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 nezdružljivosti 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

(pripravljalna 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 predvropa v Divači in Črnem kalu;
- izgradnjo objektov za prečkanje reke Glinščice;
- predstavitev komunalnih vodov.

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

12. člen

(organizacija in izvedba gradenj)

(1) Družba je v svojem imenu in za svoj račun investitor vseh gradbenih in drugih del za izvedbo investicije v drugi tir.

(2) Družba v tem okviru, brez poseganja v naloge upravljavca drugega tira, zlasti:

- pridobiva pravico graditi na zemljiščih, potrebnih za gradnjo drugega tira;
- skrbi za oddajo gradbenih in drugih del za gradnjo drugega tira;
- sklepa pogodbe z izvajalci za izvedbo gradbenih in drugih del za gradnjo drugega tira;
- skrbi za izvedbo gradbenega nadzora nad izvedbo gradbenih in drugih del za gradnjo drugega tira;
- skrbi za uresničevanje pravic in obveznosti po pogodbah z izvajalci gradbenih in drugih del za gradnjo drugega tira;
- izvaja vse akte in dejanja za prevzem objektov in naprav po dokončanju del, skupaj z uveljavljanjem pravic v zvezi z jamstvi in odpravo napak;
- skrbi za pridobitev vseh potrebnih dovoljenj in drugih aktov za začetek obratovanja drugega tira;
- sklepa vse druge akte in izvaja druga dejanja, potrebna za začetek in dokončanje investicije v drugi tir in za začetek njegovega obratovanja.

(3) Posamezne storitve za izvajanje nalog iz prejšnjega odstavka, ki se nanašajo na investicijo v drugi tir, lahko družba s pogodbo prenese na gospodarsko družbo iz 13.a člena ZZelP kot notranjemu izvajalcu, če so za to izpolnjeni pogoji po predpisih o javnem naročanju.

13. člen

(gospodarjenje z drugim tirom)

(1) Družba izvaja gospodarjenje z javno železniško infrastrukturo, ki sestavlja drugi tir.

(2) Gospodarjenje z drugim tirom obsega:

- organiziranje obnov drugega tira in oddajanje javnih naročil za izvedbo obnovitvenih del (druga alineja tretjega odstavka 11. člena ZZelP);
- sklepanje pravnih poslov povezanih z gospodarjenjem z drugim tirom, v primeru in obsegu, ko ti ne služijo ali niso nujni za izvajanje njihovega osnovnega namena (četrti alineja drugega odstavka 11.a člena ZZelP).

(3) Gospodarjenje z drugim tirom opravlja družba na podlagi koncesijske pogodbe iz 24. člena tega zakona.

(4) Prihodki iz gospodarjenja z drugim tirom so prihodki družbe in jih družba uporablja skladno s prvim odstavkom 15. člena tega zakona.

14. člen

(upravljanje z drugim tirom)

(1) Upravljavca drugega tira izvaja naloge upravljavca javne železniške infrastrukture na drugem tiru, skladno z ZZelP in drugimi predpisi, ki urejajo železniški promet ter varnost železniškega prometa, v kolikor ta zakon ne določa drugače.

(2) Naloge upravljanja z drugim tirom, vključno z izvajanjem gospodarske javne službe vzdrževanja javne železniške infrastrukture na njem, razen nalog iz prve alineje drugega odstavka prejšnjega člena, ter zagotavljanjem nemotenega obratovanja drugega tira, kot tudi pobiranje povečanja uporabnine iz drugega in tretjega odstavka 16. člena tega zakona, se financirajo iz uporabnine za drugi tir in drugih virov upravljavca drugega tira, skladno z ZZelP in drugimi predpisi, ki urejajo železniški promet ter varnost železniškega prometa.

16. člen

(uporabnina za drugi tir)

(1) Uporabnino za drugi tir določi upravljavec drugega tira v skladu s 15.d členom ZZelP in Uredbo o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabnini in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi (Uradni list RS, št. 44/16), skladno z metodologijo, ki jo določi in objavi v programu omrežja.

(2) Uporabnina iz prejšnjega odstavka se v skladu s četrto alinejo petega odstavka 15.d člena ZZelP poveča na podlagi dolgoročnih stroškov projekta drugi tir po tem zakonu, saj povečuje učinkovitost železniškega transporta na relaciji Divača–Koper, projekta pa drugače ni mogoče izvesti.

(3) Povečanje iz prejšnjega odstavka se uporablja tudi za uporabnino za obstoječi tir Divača–Koper, lahko pa tudi za enega ali več drugih odsekov železniškega omrežja v Republiki Sloveniji.

(4) Povečanje uporabnine iz drugega in tretjega odstavka tega člena se določi skladno s predpisi in metodologijo iz prvega odstavka tega člena. O uvedbi povečanja uporabnine odloča vlada.

(5) Povečanje uporabnine iz drugega in tretjega odstavka tega člena je prihodek 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.

20. člen

(stavbna pravica)

(1) Republika Slovenija ustanovi v korist družbe stavbno pravico na zemljiščih, potrebnih za zgraditev objektov javne železniške infrastrukture, ki sestavlja drugi tir.

(2) Stavbna pravica iz prejšnjega odstavka se ustanovi skladno z zakonom, ki ureja stvarnopravna razmerja, in sicer najkasneje do začetka gradnje posameznega objekta ali njegovega dela.

(3) Stavbna pravica iz prvega odstavka tega člena se ustanovi za čas trajanja koncesijske pogodbe in ne glede na določbe zakona, ki ureja stvarnopravna razmerja, preneha s prenehanjem koncesijske pogodbe, tudi v primeru predčasnega prenehanja te pogodbe.

(4) Stavbna pravica iz prvega odstavka tega člena se ustanovi v javno korist in je neodplačna. Ne glede na določbe zakona, ki ureja stvarnopravna razmerja, ob prenehanju stavbne pravice Republika Slovenija kot lastnik zemljišča imetniku stavbne pravice ne plača nadomestila.

(5) Za ustanovitev stavbne pravice po tem členu se Zakon o stvarnem premoženju države in samoupravnih lokalnih skupnosti (Uradni list RS, št. 86/10, 75/12, 47/13 – ZDU-1G, 50/14, 90/14 – ZDU-11, 14/15 – ZUUJFO in 76/15) ne uporablja.

21. člen

(prepoved obremenjevanja in razpolaganja)

(1) Družba s premoženjem iz prvega odstavka 19. člena tega zakona in s stavbno pravico iz prejšnjega člena ne sme razpolagati ali ju obremenjevati, razen če ta zakon določa drugače.

(2) Ne glede na določbo prejšnjega odstavka lahko družba na premoženju iz prejšnjega odstavka ustanavlja služnosti iz četrtega odstavka 9. člena ZZelP. Pred ustanovitvijo služnosti je potrebno pridobiti soglasje lastnika zemljišča.

(3) Če je služnost iz prejšnjega odstavka ustanovljena za nedoločen čas ali za čas, ki je daljši od trajanja stavbne pravice, na zemljišču, na katerem ima družba stavbno pravico, ali na objektu, ki je zgrajen na tem zemljišču, ta služnost po prenehanju stavbne pravice še naprej bremeni zemljišče ali objekt.

22. člen

(vsebina koncesijskega razmerja)

(1) Družba izvaja naloge iz 10. do 13. člena tega zakona v okviru koncesijskega razmerja, sklenjenega med Republiko Slovenijo kot koncedentom in družbo kot koncesionarjem (v nadaljnjem besedilu: koncesija za drugi tir).

(2) Koncesija za drugi tir obsega:

- koncesijo gradnje drugega tira;
- koncesijo storitev gospodarjenja z drugim tirom.

(3) Koncesiji iz prejšnjega odstavka sestavljata enovito koncesijsko razmerje, ki nastane ali preneha le skupaj za celotno koncesijo za drugi tir.

(4) Koncesija za drugi tir se podeli za čas 45 let od sklenitve koncesijske pogodbe.

(5) Koncesija za drugi tir ni javno-zasebno partnerstvo v smislu 2. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/06).

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 Republikli 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.

30. člen

(financiranje izgradnje)

(1) Družba zagotavlja financiranje izgradnje drugega tira iz naslednjih virov:

- vplačanega osnovnega kapitala družbenikov;
- morebitnih drugih vplačil kapitala družbenikov;
- sredstev posojil;
- sredstev proračuna Evropske unije.

(2) Družba je dolžna pravočasno vlagati pravilne in popolne vloge in storiti vse drugo, kar je potrebno za pridobitev sredstev proračuna Evropske unije za namen izgradnje drugega tira, kadar je v pogojih programa za dodelitev sredstev predvideno, da je prejemnik sredstev neposredno investitor infrastrukture. Če družba po svoji krivdi takih sredstev ne pridobi, mora Republikli Sloveniji vrniti dodatna sredstva, ki jih je ta iz proračuna namenila za namen izgradnje drugega tira, ker sredstva proračuna Evropske unije niso bila zagotovljena. Obveznost dokazovanja, da sredstva niso bila dodeljena brez krivde družbe, je na strani družbe.

(3) Če je prejemnik sredstev proračuna Evropske unije Republika Slovenija, je družba dolžna prevzeti vse pravice in obveznosti iz pogodbe, ki jo z Evropsko unijo sklene Republika Slovenija kot prejemnik sredstev.

(4) Do začetka obratovanja drugega tira družba iz virov iz prvega odstavka tega člena financira tudi svoje poslovanje.

(5) Če družba že pred začetkom obratovanja drugega tira ustvarja katere od prihodkov iz prvega odstavka 15. člena tega zakona, jih uporabi za financiranje izgradnje, kolikor presegajo potrebno financiranje poslovanja družbe.

33. člen

(pobiranje in plačevanje uporabnine)

(1) Uporabnino iz prvega odstavka 16. člena tega zakona, skupaj s povečanjem uporabnine iz drugega in tretjega odstavka 16. člena tega zakona, obračuna prevozniku upravljavec drugega tira skladno z načinom obračunavanja uporabnine, določenem v programu omrežja iz šestega odstavka 15.d člena ZZelP.

(2) Povečanje uporabnine iz drugega in tretjega odstavka 16. člena tega zakona je prihodek družbe in jo mora upravljavec drugega tira v celoti plačati družbi na podlagi izdanega računa za uporabo infrastrukture drugega tira.

(3) Družba in upravljavec drugega tira skleneta pogodbo, s katero uredita medsebojna razmerja v zvezi z upravljanjem drugega tira. V pogodbi mora biti natančno razmejena odgovornost med upravljavcem in lastnikom infrastrukture v zvezi z zagotavljanjem kvalitete storitev na drugem tiru. S pogodbo družba in upravljavec dogovorita rok in način izdajanja računov za plačilo povečanja uporabnine družbi.

34. člen

(obračunavanje in plačevanje plačila za dosegljivost)

(1) Plačilo za dosegljivost se obračuna na podlagi mesečnega poročila družbe o času obratovanja drugega tira, času ko drugi tir ni obratoval in razlogih, zaradi katerih ni obratoval. Za čas obratovanja se štejejo ure v posameznem dnevu, ko je v trajanju cele ure drugi tir v celoti bil na razpolago za izvedbo prevozov v okviru najmanj minimalnega paketa storitev dostopa iz tretjega odstavka 15.d člena ZZelP.

(2) Poročilo iz prejšnjega odstavka mora vsebovati tudi vse podatke o kvaliteti storitev dostopa, ki skladno s koncesijskim aktom in koncesijsko pogodbo vplivajo na določitev plačila za dosegljivost. Sestavni del koncesijske pogodbe so tudi določbe o zagotavljanju ustrezne ravni kvalitete storitev.

(3) Plačilo za dosegljivost se plačuje mesečno za pretekli mesec.

(4) Podrobneje se uredi način plačevanja plačila za dosegljivost in roki plačil v koncesijskem aktu in koncesijski pogodbi.

35. člen

(uvedba pribitka)

(1) Za zagotavljanje sredstev za financiranje gradnje drugega tira se na določenih odsekih cestninskih cest, kot so opredeljene v Zakonu o cestninjenju (Uradni list RS, št. 24/15; v nadaljnjem besedilu: ZCestn) uvede pribitek k cestnini.

(2) Pribitek se uvede skladno z 18. členom ZCestn, kolikor ta zakon ne določa drugače.

(3) O uvedbi pribitka odloči vlada na predlog ministrstva, pristojnega za cestninjenje, ko so izpolnjeni pogoji iz 18. člena ZCestn. Sklep o uvedbi pribitka se objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

(4) V sklepu iz prejšnjega odstavka vlada določi odseke cestninskih cest, na katerih se plačuje pribitek, višino pribitka in čas začetka ter konca plačevanja pribitka.

37. člen

(obveznosti plačila pribitka)

(1) Pribitek plačujejo cestninski zavezanci po ZCestn, ki uporabljajo cestninsko cesto z vozilom, katerega največja dovoljena masa presega 3.500 kg, ne glede na največjo dovoljeno maso priklopnega vozila, ki je namenjeno ali se uporablja za prevoz tovora oziroma oseb v cestnem prometu.

(2) Obveznost plačila pribitka nastane z nastankom obveznosti plačila cestnine cestninskega zavezanca iz prejšnjega odstavka.

(3) Plačilo pribitka obračuna zavezancu upravljavec cestninskih cest hkrati z naložitvijo plačila cestnine in ga pobere skupaj s cestnino.

43. člen

(pristojnost za izvajanje nadzora)

(1) Nadzor nad izvajanjem tega zakona izvaja ministrstvo.

(2) Računsko sodišče je pristojno za opravljanje revizij pravilnosti in smotrnosti poslovanja družbe v skladu s pristojnostmi, kot jih določa zakon, ki ureja računsko sodišče. Glede postopkovnih vprašanj revizije in dolžnosti revidiranca se uporabljajo določbe zakona, ki ureja računsko sodišče.

(3) Inšpekcijski nadzor nad izvajanjem tega zakona izvaja Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo.

(4) Ne glede na prvi in drugi odstavek tega člena, izvaja nadzor nad izvajanjem določb 35. do 42. člena tega zakona Finančna uprava Republike Slovenije. Finančna uprava Republike Slovenije pri opravljanju nadzora uporablja zakon, ki ureja davčni postopek.