



REPUBLIKA SLOVENIJA
**MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN
ENERGETIKO**

Langusova ulica 4, 1000 Ljubljana

T: 01 478 80 00
E: gp.mzie@gov.si
<https://www.gov.si/drzavni-organi/ministrstva/ministrstvo-za-infrastrukturo-in-energetiko/o-ministrstvu/>

**GENERALNI SEKRETARIAT VLADE
REPUBLIKE SLOVENIJE**
gp.gs@gov.si

Številka: ST_DOKUMENTA
Ljubljana, 02. 10. 2026
EVA: 2026-2440-0012

ZADEVA: **Zakon o poroštvu Republike Slovenije za obveznosti družbe 2TDK d. o. o. iz naslova kreditov in dolžniških vrednostnih papirjev, najetih oziroma izdanih za financiranje izgradnje vzporednega levega tira železniške proge Divača– Koper – predlog za obravnavo**

1. Predlog sklepa vlade

Na podlagi drugega odstavka 2. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/5 – uradno prečiščeno besedilo, 109/8, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13-ZDU -1G, 65/14 in 55/17, 163/22, 57/25 – ZF in 555/26) je Vlada Republike Slovenije na svoji seji dne sprejela naslednji

SKLEP:

Vlada Republike Slovenije je določila besedilo predloga Zakona o poroštvu Republike Slovenije za obveznosti družbe 2TDK d. o. o. iz naslova kreditov in dolžniških vrednostnih papirjev, najetih oziroma izdanih za financiranje izgradnje vzporednega levega tira železniške proge Divača–Koper ter ga pošilja Državnemu zboru Republike Slovenije v obravnavo in sprejetje po nujnem zakonodajnem postopku.

Janja Garvas
GENERALNA SEKRETARKA

Sklep prejmejo:

- Ministrstvo za infrastrukturo in energetiko
- 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

Predlagamo obravnavo in sprejem predloga zakona po nujnem postopku v skladu s prvim odstavkom 143. člena Poslovnika državnega zbora, da se preprečijo težko popravljive posledice za delovanje države. Pomembno je, da je zakonska podlaga za izdajo porošstva Republike Slovenije vzpostavljena pravočasno in da zakonodajni postopek ne postane dejavnik, ki bi lahko vplival na časovnico zagotavljanja financiranja projekta. Morebitna zamuda pri sprejetju zakona

bi namreč lahko povzročila zamik pri postopkih pridobivanja kreditnih sredstev in s tem tudi tveganje za časovno izvedbo projekta.

3. Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva

- Monika Pintar Mesarič, direktorica Direktorata za železnice in žičnice in upravljanje prometa
- Irena Škrli, p. p. vodja Sektorja za ključne projekte

4. Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva, in s tem povezani stroški

Pri pripravi predpisa niso sodelovali zunanji strokovnjaki.

5. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora

- Jernej Vrtovec, minister za infrastrukturo in energetiko;
- mag. Damijan Jaklin, Ministrstvo za infrastrukturo in energetiko, državni sekretar;
- Monika Pintar Mesarič, direktorica Direktorata za železnice in žičnice in upravljanje prometa
- Irena Škrli, p. p. vodja Sektorja za ključne projekte

6. Kratek povzetek gradiva

S predlogom zakona se ureja podelitev državnega poročstva družbi 2TDK d. o. o. za financiranje projekta izgradnje vzporednega levega tira železniške proge Divača–Koper do skupne višine 252,4 mio evrov.

7. Presoja posledic za

a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih,	ne
b)	usklajenost pravnega reda Republike Slovenije s pravnim redom Evropske unije,	ne
c)	administrativne posledice,	ne
č)	gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij,	ne
d)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki,	ne
e)	socialno področje,	ne
f)	dokumente razvojnega načrtovanja.	ne

8. Predstavitev ocene finančnih posledic

- **Predpis ima pozitiven učinek na odhodke podjetij/ustanov, ki ne vplivajo neposredno na javne finančne blagajne (odstopljena dajatev, prenos stroškov ukrepa).**

Zaradi izdanega poročstva bo strošek financiranja najetih kreditov družbe 2TDK d. o. o. nižji kot bi bil brez izdanega poročstva.

- **Predpis ima še druge učinke za državni proračun in druga javnofinančna sredstva, ki niso zajeti v odgovorih na predhodna vprašanja.**

Poročstvo samo po sebi nima neposrednih finančnih posledic za državni proračun. Finančne posledice bi lahko nastale le v primeru neizpolnjevanja obveznosti družbe 2TDK iz naslova kreditnih pogodb ali vrednostnih papirjev, ko bi bila država na podlagi poročstva dolžna poravnati neporavnane obveznosti družbe.

9. Predstavitev sodelovanja z združenji občin

/

10. Predstavitev sodelovanja javnosti

/

11. Spoštovanje Resolucije o normativni dejavnosti

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

12. Vključitev v okvirni načrt normativne dejavnosti

Predlog predpisa, ki je predmet gradiva, ni vključen v okvirni načrt normativne dejavnosti.

PREDLAGATELJ
__PREDLAGATELJ__

**ZAKON O POROŠTVU REPUBLIKE SLOVENIJE ZA OBVEZNOSTI DRUŽBE 2TDK D. O. O.
IZ NASLOVA KREDITOV IN DOLŽNIŠKIH VREDNOSTNIH PAPIRJEV, NAJETIH OZIROMA
IZDANIH ZA FINANCIRANJE IZGRADNJE VZPOREDNEGA LEVEGA TIRA ŽELEZNIŠKE
PROGE DIVAČA– KOPER**

PREDLOG

EVA: 2026-2440-0012

I. UVOD

1. Ocena stanja in razlogi za sprejetje predloga zakona

1. OCENA STANJA

VZPOREDNI LEVI TIR ŽELEZNIŠKE PROGE DIVAČA–KOPER

Slovenski železniški sistem je zastarel zaradi nezadostnih naložb v preteklosti. Eno izmed ozkih grl v slovenskem in vseevropskem jedrnem železniškem omrežju TEN-T je železniška proga Divača–Koper. Obstoječa železniška proga na odseku Divača–Koper ne izpolnjuje sodobnih transportnih zahtev in zaradi omejenih prepustnih zmogljivosti predstavlja ozko grlo v slovenskem in vseevropskem jedrnem železniškem omrežju TEN-T.

Enotirna proga med Divačo in Koprom je vse bolj obremenjena zaradi naraščajočega pretoka tovora. Leta 2024 je bilo na tem odseku prepeljanega 11,2 mio neto ton tovora, kar ustreza povprečno 62 tovrnim vlakom na dan. V letu 2024 je po progi povprečno dnevno peljalo 9 potniških, 18 lokomotivskih in 62 tovrnih vlakov, kar skupaj pomeni 89 vlakov/dnevno. Največja dovoljena hitrost na progi za tovrne vlake je med 65 in 75 km/h, dejansko pa je povprečna potovalna hitrost tovrnega vlaga na obstoječi progi okoli 40 km/h. Čisti čas vožnje vlaka (brez postankov) med Divačo in Koprom znaša od 45 do 60 min, odvisno od smeri. Gre za značilno gorsko železniško progo z majhnimi krivinskimi radiji in strmim vzponom. Največji naklon obstoječe proge je 26 ‰, najmanjši radij krivine pa je 250 m v Hrastovljah. Trenutno je največja dovoljena dolžina vlakov omejena na 525 m, samo postaje Koper tovarna, Divača in Hrpelje–Kozina pa omogočajo sprejem vlakov dolžine 740 m. Zaradi gorskih karakteristik proge in mase vlakov, mora približno 75 % vlakov v smeri Koper–Divača imeti po dve lokomotivi. Vlaki premagajo 525 m razlike v nadmorski višini, ker je najvišja točka proge na postaji Rodik, in je za 94 m višja kot postaja Divača. Tudi v smeri Divača–Rodik je zaradi nagiba proge potrebno pri določenih vlakih zagotavljati po dve lokomotivi. Upravljavec JŽI v RS, SŽ-Infrastruktura d. o. o., je v juliju 2018, na podlagi prvega odstavka 27. člena Uredbe o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabnosti in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi (Uradni list RS, št. 44/16) izdal sklep, da se proga Divača–Koper razglašča za preobremenjeno infrastrukturo.

Vzporedni levi tir med Divačo in Koprom (tir bo vzporeden desnemu tiru Divača–Koper, ki je trenutno v fazi izvedbe) predstavlja del Sredozemskega, Baltsko-Jadranskega in Zahodno Balkanskega-Vzhodno Sredozemskega koridorja jedrnega omrežja TEN-T. Namen projekta je izboljšati učinkovitost železniškega tovrnega prometa v Sloveniji ter omogočiti neoviran in trajnostni razvoj slovenske in srednjeevropske transportne in logistične panoge. Projekt je ena od glavnih prednostnih nalog za izboljšanje konkurenčnosti slovenskega železniškega omrežja v okviru Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (SRP). V kontekstu EU železniška povezava Divača–Koper pomeni povezavo jedrnega morskega pristanišča Luka Koper (LK) s tremi evropskimi prometnimi koridorji (Sredozemski, Baltsko-Jadranski in Zahodno Balkanski-Vzhodno Sredozemski koridor).

Investitor projekta je projektno podjetje 2TDK, ki ga je Vlada RS ustanovila marca 2016 za potrebe implementacije projekta gradnje drugega tira Divača–Koper. Dne 23. 11. 2024 je začel veljati Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper (Uradni list RS, št. 95/24 - ZIUJDT-A). Novela zakona omogoča izvedbo vzporednega tira ter družbi 2TDK, Družba za razvoj projekta, d. o. o., daje status investitorja tudi za vzporedni levi tir. Družba 2TDK je z navedenim zakonom zadržana, da zagotovi izgradnjo in gospodarjenje z drugim tirom, in sicer v času trajanja koncesijske pogodbe iz tega zakona. Z izgradnjo vzporednega levega tira se bo omogočila opustitev neustreznega odseka in vzpostavila popolnoma skladna, dvotirna in sodobna proga med Divačo in Koprom.

Vzporedni levi tir je, skladno z veljavno uredbo, umeščen vzporedno z desnim tirom v istem koridorju z vsemi objekti in posegi potrebni za obratovanje levega tira. Glavni cilj načrtovane železniške povezave je vzpostavitev dvotirnosti drugega tira železniške proge Divača–Koper in sicer na način, da se izvede vzporedni levi tir k desnemu tiru, ki je trenutno v izgradnji.

Projekt obsega gradnjo novega 26,95 km dolgega levega tira, od katerega bo 20,95 km v 6 predorih, od tega so najdaljši trije že zgrajeni (T1L - 6,7 km, T2L - 6,0 km, T8L - 3,8 km (skupaj

16,5 km)) kot servisne cevi v sklopu desnega tira. Dodatni trije bodo zgrajeni na novo (T1A, T3-6L, T7L), dolžina teh bo znašala 4,5 km. Poleg predorov obsega projekt gradnjo dveh viaduktov v skupni dolžini 1.060,43 m (Gabrovica in Vinjan) in mosta (Glinščica) z dolžino 64 m.

Vzporedni levi tir bo v celoti nadomestil obstoječo progo Divača-Koper z naslednjimi učinki:

- skrajšanje potovalne razdalje s 45 km na 26,95 km;
- skrajšanja povprečnega potovalnega časa s trenutnih 100 - 110 minut na okoli 30 min;
- povečanje progovnih hitrosti na levem tiru do 160 km/h;
- povečanja prepustne zmogljivosti odseka Divača-Koper s 212 na približno 252 vlakov na dan;
- povečanja povprečne obremenitve vlaka s tovorom na več od trenutno povprečnih 565 neto ton;
- povečanja dolžine vlakov, možnosti vožnje 740 m vlakov.

Vzporedni levi tir bo krajši in bo imel največji naklon 17 ‰ v primerjavi s sedanjim največjim naklonom 26 ‰, kar bo omogočalo vožnjo daljših in težjih vlakov. Z največjo dovoljeno progovno hitrostjo do 160 km/h bo levi tir znatno skrajšal potovalni čas na odseku Divača-Koper.

Pogoje in način izvedbe investicije v izgradnjo vzporednega levega tira železniške povezave na odseku Divača-Koper določa Zakon o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača-Koper (Uradni list RS, št. 51/18 in 95/24 - ZIUOGDT). Ta tudi določa upravljanje drugega tira in gospodarjenje z njim kot javno železniško infrastrukturo, družbo za razvoj projekta drugega tira (projektna družba) in dajatve, namenjene financiranju drugega tira, pri čemer je definicija »drugega tira« opredeljena skladno s 1. alinejo 2. člena tega zakona kot »vsa javna železniška infrastruktura dveh enotirnih prog, zgrajenih na podlagi gradbenega dovoljenja št. 35105/118/2011/162 1093-5 z dne 31. 3. 2016 in gradbenega dovoljenja za vzporedni levi tir. Za drugi tir se štejejo tudi vse obnovitve, posodobitve ali dograditve objektov, zgrajenih na podlagi gradbenih dovoljenj iz prejšnjega stavka, opravljene na isti trasi, ki jih je dopustno izvesti brez ali s spremembo gradbenega dovoljenja«. Ustanovitelj in edini družbenik družbe 2TDK, d. o. o., je Republika Slovenija. Družba 2TDK, d. o. o., skladno z ZIUOGDT v zvezi z drugim tirom v svojem imenu in za svoj račun opravlja tudi finančni inženiring projekta drugi tir, ki med drugim obsega pridobitev posojil in drugih oblik zagotavljanja dolžniškega kapitala, vključno s sklenitvijo poslov za njihovo zavarovanje, ter redno odplačevanje posojil in drugih obveznosti v zvezi z dolžniškim kapitalom.

2. RAZLOGI ZA SPREJETJE ZAKONA

Železniška infrastruktura je infrastruktura v javnem interesu, katere koristi niso omejene zgolj na neposredne prihodke od uporabe infrastrukture. Izgradnja dodatnih železniških zmogljivosti na povezavi Divača-Koper ima širši pomen za zagotavljanje ustrezne prepustnosti železniškega omrežja, razvoj železniškega tovornega prometa, povezovanje Luke Koper z zaledjem ter vključevanje Republike Slovenije v evropske prometne tokove.

Zaradi navedenih značilnosti financiranja takšnih projektov ni mogoče v celoti prepustiti tržnemu financiranju brez javne podpore. Dolga življenjska doba železniške infrastrukture, visoka začetna vrednost investicije in dejstvo, da prihodki od uporabe infrastrukture praviloma ne odražajo vseh njenih širših gospodarskih in družbenih koristi, utemeljujejo pomembno vlogo države pri zagotavljanju finančnih pogojev za izvedbo investicije.

Državno poroštvo predstavlja instrument, s katerim država ne zagotovi neposrednega financiranja celotne investicije iz državnega proračuna, temveč omogoči družbi 2TDK, da na finančnem trgu pridobi potrebna sredstva pod ugodnejšimi pogoji, kot bi jih lahko pridobila brez državne podpore. S tem država zmanjšuje strošek financiranja investicije ter hkrati zagotavlja stabilnejše in učinkovitejše izvajanje strateško pomembne investicije.

Za pravočasno izvedbo projekta, kot je opredeljen v Investicijskem programu Vzporedni levi tir Divača-Koper, ki ga je Vlada RS kot skupščina družbe 2TDK, d. o. o., sprejela 7. maja 2026 (v nadaljnjem besedilu: investicijski program) je treba med gradnjo zagotoviti dodatne vire v obliki posojil ali morebitne izdaje dolžniških vrednostnih papirjev v skupni vrednosti 252,4 milijonov evrov.

Skupna investicijska vrednost projekta »Vzporedni levi tir Divača–Koper« znaša 388,9 mio EUR (brez DDV) po stalnih cenah oziroma 430,2 mio EUR (brez DDV) po tekočih cenah. K temu znesku so zajeti tudi stroški nabav zemljišč, kar pa ne bo strošek družbe 2TDK.

Tabela 1: Ocena investicijskih stroškov v stalnih in tekočih cenah (v milijonih evrov)

Investicijski stroški brez DDV	Stalne cene v EUR	Tekoče cene v EUR
A. Izvedbena dela	308.078.932	343.618.880
B. Nabave*	1.687.269	1.745.902
C. Storitve	63.564.963	67.496.000
D. SKUPAJ (A+B+C)	373.331.164	412.860.782
E. Rezerve za nepredvidene izdatke	15.542.669	17.335.670
F. SKUPAJ Z REZERVAMI	388.873.833	430.196.452

**Opomba: ni strošek družbe 2TDK*

Vir. Investicijski program Vzporedni levi tir Divača–Koper (Novi tretji tir), april 2026

Projektna družba 2TDK, ustanovljena za izvajanje projekta, bo imela med gradnjo poleg investicijskih tudi druge stroške, kot so stroški financiranja in operativni stroški. Operativni stroški, kot so plače, intelektualne in druge storitve, licence, IT, nabava osnovnih sredstev in drugi operativni stroški se ocenjujejo na 25,9 mio EUR. Medtem ko se bo v času gradnje potrebno dogovoriti glede odloga za odplačilo glavnice bankam (MFI, komercialne banke), bo imel 2TDK še stroške obresti in drugih provizij do omenjenih institucij, kot npr. predhodna nadomestila, nadomestila za zagotovitev sredstev itd. (21,8 mio EUR). Nazadnje, proti koncu gradnje bo morala družba 2TDK, d. o. o., položiti določen znesek denarja (0,1 mio EUR) na račun za rezervo za vzdrževanje (MRA) in s tem zagotoviti, da bo imela družba dovolj sredstev za pokrivanje prihodnjih prenov infrastrukture (predvideva se, da bo 2TDK začel zbirati denar 5 let pred glavnimi prenovami). Hkrati bo družba morala s financiranjem računa rezerv za servisiranje dolga (DSRA, ang. Debt Service Reserve Account) poskrbeti, da bodo v zadostnem obsegu izpolnjene zaveze v povezavi z bančnimi dolgi, in sicer stopnja kritja odplačevanja dolga (DSCR, ang. Debt Service Coverage Ratio). V kolikor v kateremkoli obdobju, preteklem ali prihodnjem, sposobnost odplačevanja dolga pade pod določeno stopnjo, se primanjkljaj pokrije z rezervnimi sredstvi na DSRA računu. Polnjenje tega računa bo povzročilo dodatne potrebe po financiranju (9,5 mio EUR). Nazadnje bo potrebno zagotoviti, da ima družba 2TDK, d. o. o., pri projektu izgradnje vzporednega tira skozi celotno obdobje na voljo vsaj 0,5 mio EUR denarnih sredstev. Opisani stroški so prikazani v naslednji tabeli.

Tabela 2: Potrebe po financiranju v obdobju gradnje v tekočih cenah (v mio EUR)

Uporaba	Vrednost brez DDV
Stroški gradnje	428,5
Operativni stroški 2TDK ter nabava licenc in osnovnih sredstev	25,9

Depoziti na račun MRA	0,1
Posojila – nadomestila in obresti	21,8
Depoziti za predhodno financiranje DSRA	9,5
Minimalna denarna sredstva na bilanci 2TDK	0,5
Skupaj uporaba	486,2

Vir: Investicijski program Vzporedni levi tir Divača–Koper (Novi tretji tir), april 2026

Projekt bo financiran s kombinacijo različnih finančnih instrumentov, vključno s kapitalnim vložkom RS, nepovratnimi sredstvi EU in bančnimi posojili.

Tabela 3: Viri financiranja v tekočih cenah (v mio EUR)

Viri	Vrednost brez DDV
Kapital Slovenije – državni proračun	43,5
Nepovratna sredstva EU	190,3
Posojila (komercialne banke / MFI)	252,4
Skupaj viri	486,2

Vir: Investicijski program Vzporedni levi tir Divača–Koper (Novi tretji tir), april 2026

Najmanjši delež financiranja pri izgradnji vzporednega levega tira predstavljal kapital, in sicer 43,5 mio EUR. Dokapitalizacija družbe 2TDK, d. o. o., je že bila izvedena v višini 21,75 mio EUR v letu 2025 in 21,75 mio EUR v letu 2026.

Podpora v skupni vrednosti 190 mio EUR zajema različna nepovratna sredstva za investicijske projekte v prometnem sektorju. Ocenjuje se, da bo šlo za razpise v okviru naslednjega večletnega finančnega okvirja (MFF), ki ga je Evropska komisija oblikovala za obdobje 2028 - 2034.

Preostanek financiranja predstavljajo posojila. Financiranje dolga bodo predvidoma zagotovili dve skupini posojilodajalcev, in sicer:

- mednarodna finančna institucija (MFI (EIB)) in
- komercialne banke.

Družba 2TDK je za potrebe priprave investicijskega programa pridobila pisma komercialnih bank o nameri za zagotavljanje sredstev v obliki dolgoročnega dolga, medtem ko pripravljalne aktivnosti za pridobitev posojila mednarodne finančne inštitucije še tečejo.

Pričakovani viri financiranja projekta in časovni načrt črpanja so predstavljeni v tabeli v nadaljevanju. Kapitalni vložek Slovenije se vlaga v družbo 2TDK do leta 2026, medtem ko se bodo posojila črpala v obdobju 2026 - 2030. Nepovratna sredstva EU so načrtovana v skladu z dinamiko gradnje vzporednega tira, kar temelji na izkušnjah pri gradnji trenutne enotirne proge.

Treba je opozoriti, da sta kljub načrtu, da se gradnja vzporednega tira konča z letom 2030, črpanje in poraba denarja za določene postavke odložena po tem obdobju zaradi že omenjenih razlogov.

Ustvarjeno v MOPED-DOCS, 02. 10. 2026 09:27:36, delovna verzija

Tabela 4: Viri financiranja v obdobju gradnje v tekočih cenah (v mio EUR)

Viri financiranja	Skupaj brez DDV	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Kapital Slovenije	43,5	21,75	21,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nepovratna sredstva EU	190,3	0,00	0,00	0,00	57,08	38,05	38,05	57,08
Posojila	252,4	0,00	0,00	152,4	100,00	0,00	0,00	0,00
SKUPAJ	486,2	21,75	41,75	20,00	57,08	138,05	150,49	57,08

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

2. CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

2.1 Cilji

Cilj predlaganega zakona je omogočiti zagotovitev vseh potrebnih virov sredstev, ki so temeljni pogoj za izvedbo projekta vzporednega levega tira železniške proge Divača–Koper.

Na podlagi predlaganega zakona bo Republika Slovenija kreditodajalcem ali kupcem dolžniških vrednostnih papirjev jamčila izpolnitev obveznosti družbe 2TDK, d. o. o. Na tej podlagi bo družbi omogočeno zagotoviti vire financiranja iz naslova zadolževanja v obliki kreditov ali izdaje dolžniških vrednostnih papirjev v skupni višini, kot je opredeljena z zakonom, kar bo zagotovilo tekoče izvajanje projekta.

Kazalnik za spremljanje doseženega cilja je zagotovitev vseh potrebnih virov sredstev, ki so temeljni pogoj za izvedbo projekta vzporednega levega tira železniške proge Divača–Koper.

2.2 Načela

Predlog zakona zasleduje zlasti naslednja načela:

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

2.3 Poglavitne rešitve

Predlog zakona daje poroštvo za obveznosti družbe 2TDK d. o. o. Skupna višina poroštva po tem zakonu je 252,4 milijonov evrov.

Družbi 2TDK, d. o. o., se iz naslova posojil oziroma izdaje dolžniških vrednostnih papirjev daje poroštvo do skupne višine 252,4 milijonov evrov glavnice posojil ali izdanih vrednostnih papirjev in za pripadajoče obresti.

Družba 2TDK, d. o. o., bo začela črpati posojila predvidoma v letu 2027. Črpanje je predvideno do leta 2030. Pričakuje se, da bodo posojilodajalci zaračunali tudi enkratna predhodna nadomestila v višini do 0,25% od odobrenega kredita, lahko pa tudi nadomestila za rezervacijo sredstev za nečrpane zneske med gradnjo.

Za del posojilodajalcev, ki spadajo med razvojne institucije, se pričakuje, da bodo zagotovili daljše dospelosti in ugodnejše obrestne mere kot drugi posojilodajalci. Pri oceni predvidenih stroškov financiranja se izhaja iz dosedanjih izkušenj pri financiranju projekta drugega tira Divača–Koper, na podlagi katerih je mogoče pričakovati, da bo letna obrestna mera najetih kreditov znašala približno 3,36 %.

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

- sredstva se lahko črpajo v več obrokih do pridobitve uporabnega dovoljenja,
- rok odplačila je največ 35 let in najmanj 15 let od dneva sklenitve posamezne kreditne pogodbe ali dneva izdaje posameznega dolžniškega vrednostnega papirja,
- ne glede na prejšnjo alinejo je lahko v primeru refinanciranja obstoječih obveznosti s poroštvom, izdanim po tem zakonu, rok odplačila krajši od 15 let,
- končna zapadlost kreditov ali dolžniških vrednostnih papirjev ne sme biti daljša kot do 31. decembra 2063,
- stroški, povezani z najemom kredita, ne smejo presegati 0,5 odstotka vrednosti glavnice kredita,
- stroški organizacije izdaje dolžniških vrednostnih papirjev ne smejo presegati 1 odstotka nominalne vrednosti izdaje,
- obrestna mera kreditov mora biti primerljiva obrestnim meram primerljivih kreditov z državnim poroštvom,
- donosi na dolžniške vrednostne papirje 2TDK, d. o. o., morajo biti primerljivi z donosi državnih vrednostnih papirjev primerljive ročnosti, povečani za pribitek.

3. Ocena finančnih posledic predloga zakona za državni proračun in druga javna finančna sredstva

- **Predpis ima pozitiven učinek na odhodke podjetij/ustanov, ki ne vplivajo neposredno na javne finančne blagajne (odstopljena dajatev, prenos stroškov ukrepa).**

Zaradi izdanega poroštva bo strošek financiranja najetih kreditov družbe 2TDK d. o. o. nižji kot bi bil brez izdanega poroštva.

- **Predpis ima še druge učinke za državni proračun in druga javnofinančna sredstva, ki niso zajeti v odgovorih na predhodna vprašanja.**

Poroštvo samo po sebi nima neposrednih finančnih posledic za državni proračun. Finančne posledice bi lahko nastale le v primeru neizpolnjevanja obveznosti družbe 2TDK iz naslova kreditnih pogodb ali vrednostnih papirjev, ko bi bila država na podlagi poroštva dolžna poravnati neporavnane obveznosti družbe.

4. Navedba, da so sredstva za izvajanje zakona v državnem proračunu zagotovljena, če predlog zakona predvideva porabo proračunskih sredstev v obdobju, za katero je bil državni proračun že sprejet

Zagotovitev finančnih sredstev v sprejetem državnem proračunu ni potrebna.

5. Prikaz ureditve v drugih pravnih sistemih in prilagojenosti predlagane ureditve pravu Evropske unije

5.1 Prikaz ureditve v drugih pravnih sistemih

Podrobna primerjalna analiza je bila narejena pred sprejemom Zakona o poročanju Republike Slovenije za obveznosti družbe 2TDK d.o.o. iz naslova kreditov in dolžniških vrednostnih papirjev, najetih oziroma izdanih za financiranje izgradnje drugega tira železniške proge Divača–Koper in za obveznosti družbe DARS d.d. iz naslova kreditov in dolžniških vrednostnih papirjev, najetih oziroma izdanih za financiranje izgradnje dela 3. razvojne osi (Uradni list RS, št. 81/19). Ker gre za stabilne dolgoletne projekte in ker se ne nacionalni, ne evropski pravni predpisi, ki so podlaga za ta zakon v tem času niso spremenili, pa tudi dejanske okoliščine ostajajo primerljive, se v nadaljevanju sklicujemo na navedeno analizo.

Financiranje izgradnje železniške infrastrukture v članicah Evropske unije ni enotno. Odvisno je od zgodovinskega razvoja financiranja izgradnje železniške infrastrukture po posameznih državah in specifičnih pristopov k financiranju železniške infrastrukture. V nadaljevanju so povzeti različni načini financiranja železniške infrastrukture (povzeto po študiji Financiranje železniških infrastrukturnih projektov, Primerjalni pregled (PP) mag. Mojca Pristavec Đogič (Državni zbor RS, Raziskovalno-dokumentacijski sektor), 28. oktober 2015).

5.2 Prikaz ureditve v pravnem redu Evropske unije

Predlog ni predmet usklajevanja s pravnim redom EU.

5.3 Prikaz ureditve v posameznih državah članicah Evropske unije

Avstrija

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

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

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

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

Januarja 2013 je ocenjena vrednost projekta znašala 7.999 milijonov evrov, ocenjena vrednost projekta ob upoštevanju pričakovanih tveganj pa 8.661 milijonov evrov. Leta 2015 je bila ocenjena vrednost (ob upoštevanju inflacije) postavljena na 8,8 milijona evrov.

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

Italija

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

Leta 2009 se je v Italiji začel izvajati obširen (2 milijardi evrov vreden) srednjeročni načrt naložb. Polovico sredstev je prispevala država, drugo polovico pa deželne oblasti. Državni transferji so delno opredeljeni s pogodbami o javnih storitvah (ti. PSC – Public Services Contracts), delno pa s pavšalnimi zneski, ki so vezani na natančno določeno zadevo (vir: Beria, P. idr, povzeto s spletne strani).

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

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

Projekt gradnje predora bo obsegal:

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

Nekaj prednosti nove proge Torino–Lyon:

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

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

sofinancirala 40 odstotkov vseh stroškov (leta 2013 ocenjenih na 3,4 milijarde evrov) (vir: MIT2, spletna stran).

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

Nemčija

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

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

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

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

Reforma nemške železniške infrastrukture v devetdesetih letih prejšnjega stoletja je vključevala tudi spremembe nemške ustave, sprejetje sedmih zakonov in spremembe 130 veljavnih zakonov. V ustavo je bilo zapisano, da se zvezne železnice upravljajo kot zasebno podjetje (Reichsbahn in Bundesbahn sta se preoblikovala v delniško družbo Deutsche Bahn AG), vlada pa prevzame odgovornost za zagotavljanje storitev v splošnem interesu (87.e člen). V ustavi je navedeno še, da zvezne dežele prejmejo nepovratna sredstva za regionalni potniški železniški promet (106.a člen) in da ima vlada še naprej pooblastilo za sprejemanje zakonodaje na področju zadev zveznih železnic.

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

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

Danska

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

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

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

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

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

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

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

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

Nizozemska

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

Za načrtovanje prometne infrastrukture je na Nizozemskem pristojno ministrstvo za infrastrukturo in okolje, agencija Rijkswaterstaat pa je odgovorna za izvajanje politike. Večje naložbe v prometno infrastrukturo so posledica skrbnega procesa načrtovanja, in sicer gre za tako

imenovani postopek MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport – večletni program za infrastrukturo, prostor in promet). Pred sprejetjem odločitve za vlaganje v infrastrukturo potekajo o predlogih in načrtih pogovori z občinami in vladami provinc.

Vlada za evalvacijo velikih infrastrukturnih projektov (katerih vrednost presega 112,5 milijona evrov) uporablja standardna orodja *ex-ante* (analiza trga, javno-zasebni primerjalnik (*PPC – public private comparator*), primerjalnik za javni sektor (*PSC – public sector comparator*). Analiza trga vključuje evalvacijo potencialne dodane vrednosti vključevanja zasebnega sektorja v projekt v zgodnji fazi. Taka analiza je obvezna za projekte v okviru dolgoročnega programa infrastrukture. Javno-zasebni primerjalnik (PPC) je finančna ocena, obvezna za projekte, katerih vrednost presega 112,5 milijona evrov. Vlada z njo ugotovi, ali obstaja dodana vrednost uporabe javno-zasebnega partnerstva v primerjavi s tradicionalnimi javnimi naročili. V razpisni fazi in po zagotovitvi vlade, da je za projekt na voljo dovolj denarja, vlada naredi še primerjalnik za javni sektor (PSC), s katerim oceni vrednost, ki jo bo prinesel projekt, glede na vložena sredstva (*value for money*). Tako opravi pregled vseh stroškov v življenjskem ciklu projekta, ki je referenca za primerjavo končnih ponudb.

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

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

Za projekt HSL-Zuid je bila podpisana največja pogodba o javno-zasebnem partnerstvu nizozemske vlade do tedaj, projekt pa je bil eden največjih projektov izgradnje železniške proge visokih hitrosti v Evropi doslej. Pogodba je zajemala petletno obdobje (2001–2006) ter obsegala načrtovanje, gradnjo in financiranje proge HSL-Zuid, čemur sledi 25-letno obdobje vzdrževanja (2006–2031).

Država je sklenila ločene pogodbe še za izgradnjo podpornih struktur (*substructure*) in dodelila posebne koncesije za obratovanje vlakov visokih hitrosti (kar ni spadalo v okvir projekta HSL-Zuid). Vsak od industrijskih sponzorjev je v projektu prispeval svoje znanje in izkušnje v razvoju in vodenju železniških projektov. Siemens Nederland N. V. je zagotovil sistem dovoda energije (napajalni sistem), signalizacijski sistem ETCS (Evropski sistem za nadzor vlakov), komunikacijski sistem GSM-R in pomožno opremo. Royal BAM Group N. V. je dobavil sistem sledenja in protihrupnih ovir. Fluor Infrastructure B. V. je zagotovil storitve upravljanja programa. Julija 2006 je bila končana gradnja odseka HSL-Zuid med belgijsko mejo in Rotterdamom. Minister za promet, javna dela in upravljanje vod je v imenu države izdal potrdilo o razpoložljivosti (*Certificate of Availability*) in vzpostavil režim plačila po učinku. Prek tega mehanizma družba Infrasppeed od nizozemske države prejema prihodke, katerih višina se določi na podlagi dogovorjenih ravni dnevne razpoložljivosti in neodvisno od dejanskega prometa. Ti prihodki zajemajo stroške financiranja, obratovanja, vzdrževanja, davkov in donosnost naložbe investitorjev (vir: Infrasppeed, spletna stran in odgovor predstavnika Allen %AMP% Overy LLP).

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

Naložbe bodo strateško usmerjene: težave z mobilnostjo se bodo reševale tam, kjer je potencial največje gospodarske vrednosti. Vlada poudarja, da bodo naložbe tudi pametne. Tako posodobitev mreže ne bo temeljila le na načelih prometne stroke, ampak tudi na potrebah uporabnikov ter na prostorskih in gospodarskih značilnostih regije. Prepričana je, da širitev

infrastrukture ni edini način za izboljšanje mobilnosti, saj se lahko prometne zmogljivosti povečajo tudi z boljšo uporabo obstoječih cest, železnic in vodnih poti. V ta namen bo vlada sprejela različne ukrepe, kot so:

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

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

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

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

6. Zunanji strokovnjak oziroma pravna oseba, ki je sodelovala pri pripravi predloga zakona

Pri pripravi predpisa niso sodelovali zunanji strokovnjaki.

7. Navedba, kateri predstavniki predlagatelja bodo sodelovali pri delu državnega zbora in delovnih teles

- Jernej Vrtovec, minister za infrastrukturo in energetiko;
- mag. Damijan Jaklin, Ministrstvo za infrastrukturo in energetiko, državni sekretar;
- Monika Pintar Mesarič, direktorica Direktorata za železnice in žičnice in upravljanje prometa
- Irena Škrlić, p. p. vodja Sektorja za ključne projekte

II. BESEDILO ČLENOV

Zakon o poroštvu Republike Slovenije za obveznosti družbe 2TDK d. o. o. iz naslova kreditov in dolžniških vrednostnih papirjev, najetih oziroma izdanih za financiranje izgradnje vzporednega levega tira železniške proge Divača–Koper

1. člen (predmet zakona)

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

(2) Republika Slovenija daje poroštvo iz prejšnjega odstavka do skupne višine 252,4 milijonov evrov glavnice kreditov ali izdanih dolžniških vrednostnih papirjev in za pripadajoče obresti.

2. člen (pogoji)

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

- sredstva se lahko črpajo v več obrokih do pridobitve uporabnega dovoljenja,
- rok odplačila je največ 35 let in najmanj 15 let od dneva sklenitve posamezne kreditne pogodbe ali dneva izdaje posameznega dolžniškega vrednostnega papirja,
- ne glede na prejšnjo alinejo je v primeru refinanciranja obstoječih obveznosti s poroštvom, izdanim po tem zakonu, rok odplačila lahko krajši od 15 let,
- končna zapadlost kreditov ali dolžniških vrednostnih papirjev ne sme biti daljša kot do 31. decembra 2063,
- stroški, povezani z najemom kredita, ne smejo presegati 0,5 odstotka vrednosti glavnice kredita,
- stroški organizacije izdaje dolžniških vrednostnih papirjev ne smejo presegati 1 odstotka nominalne vrednosti izdaje,
- obrestna mera kreditov mora biti primerljiva obrestnim meram primerljivih kreditov z državnim poroštvom,
- donosi na dolžniške vrednostne papirje družbe 2TDK d. o. o. morajo biti primerljivi z donosi državnih vrednostnih papirjev primerljive ročnosti, povečani za pribitek.

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

3. člen (namen)

Sredstva kreditov oziroma dolžniških vrednostnih papirjev iz 1. člena tega zakona bodo namenjena za financiranje izgradnje vzporednega levega tira Divača–Koper.

4. člen (jamstvo iz naslova kreditov)

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

5. člen **(jamstvo iz naslova dolžniških vrednostnih papirjev)**

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

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

(3) Republika Slovenija in družba 2TDK d. o. o. podrobneje opredelita način in vsebino obvestila iz prvega odstavka tega člena s pogodbo iz prvega odstavka 9. člena tega zakona.

6. člen **(zagotavljanje sredstev za poroštvene obveznosti)**

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

7. člen **(zmanjševanje obsega poroštev)**

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

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

8. člen **(poroštvena pogodba in poroštvena izjava)**

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

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

9. člen **(zavarovanje poročstva)**

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

(2) Če Republika Slovenija izpolni poroštveno obveznost po tem zakonu, pridobi pravico do regresiranja izplačanih zneskov skupaj z vsemi stroški, ki so v zvezi s tem nastali. Za zavarovanje poročstva izda družba 2TDK d. o. o. menice.

10. člen **(izvajanje zakona in nadzor)**

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

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

KONČNA DOLOČBA

11. člen **(končna določba)**

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

III. OBRAZLOŽITEV

K 1. členu:

V prvem odstavku je določen predmet poročstva Republike Slovenije za obveznosti družbe 2TDK, d. o. o., iz naslova najetih kreditov oziroma izdanih dolžniških vrednostnih papirjev, namenjenih financiranju izgradnje vzporednega levega tira železniške proge Divača–Koper.

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

K 2. členu:

V tem členu so določeni pogoji, pod katerimi Republika Slovenija daje poročstvo za obveznosti družbe 2TDK, d. o. o., iz naslova najetih kreditov ali izdanih vrednostnih papirjev.

Določeni so način črpanja sredstev, najdaljši in najkrajši rok odplačila posameznega kredita oziroma dolžniškega vrednostnega papirja ter najkasnejša končna zapadlost obveznosti, zavarovanih s poročstvom po tem zakonu. Za obveznosti, ki se refinancirajo s poročstvom, izdanim po tem zakonu, je omogočen tudi krajši rok odplačila.

Določena je najvišja višina stroškov, povezanih z najemom kreditov, ter stroškov organizacije izdaje dolžniških vrednostnih papirjev.

Poleg tega je določeno, da mora biti obrestna mera kreditov primerljiva z obrestnimi merami primerljivih kreditov z državnim poročstvom. Namen tega pogoja je zagotoviti primerljivost pogojev financiranja s pogoji primerljivih kreditov, zavarovanih z državnim poročstvom.

Za dolžniške vrednostne papirje je določen pogoj primerljivosti donosov z donosi državnih vrednostnih papirjev primerljive ročnosti, povečanimi za pribitek.

V drugem odstavku je določena možnost refinanciranja obveznosti družbe 2TDK d. o. o. iz najetih kreditov, zavarovanih s poročstvom po tem zakonu, če se ob refinanciranju izpostavljenost Republike Slovenije ne poveča.

K 3. členu:

Ta člen določa namen uporabe sredstev, pridobljenih z najetjem kreditov ali izdajo dolžniških vrednostnih papirjev, za katere je dano poročstvo Republike Slovenije. Sredstva se namenijo za financiranje izgradnje vzporednega levega tira železniške proge Divača–Koper.

K 4. členu:

Ta člen določa način uveljavitve poročstva Republike Slovenije za obveznosti družbe 2TDK d. o. o. iz naslova najetih kreditov.

Če družba 2TDK d. o. o. ne poravnata zapadle obveznosti, Republika Slovenija na podlagi predhodnega pisnega poziva kreditodajalca ali drugega upravičenca, da poravnata zapadla obveznost namesto družbe 2TDK d. o. o.

K 5. členu:

Ta člen določa način uveljavitve poročstva Republike Slovenije za obveznosti družbe 2TDK, d. o. o., iz naslova izdanih dolžniških vrednostnih papirjev.

Če družba 2TDK, d. o. o., ne bo sposobna poravnati zapadle obveznosti, Republika Slovenija na dan zapadlosti posamezne obveznosti poravnata zapadla obveznost zakonitemu imetniku dolžniškega vrednostnega papirja ali drugemu upravičencu.

Če družba 2TDK, d. o. o., ne poravna obveznosti in Republike Slovenije predhodno ne obvesti o nezmožnosti poravnave obveznosti, se poroštvo uveljavi na podlagi predhodnega pisnega poziva zakonitega imetnika dolžniškega vrednostnega papirja ali drugega upravičenca.

Tretji odstavek določa, da se način in vsebina obvestila podrobneje uredita s pogodbo iz prvega odstavka 9. člena tega zakona.

K 6. členu:

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

K 7. členu:

V prvem odstavku je določeno, da se obseg izdajanja poroštev Republike Slovenije po tem zakonu zmanjšuje z vsakokratnim zneskom najetega kredita oziroma izdanih dolžniških vrednostnih papirjev za katerega je dano poroštvo Republike Slovenije. Izjema je izdano poroštvo za refinanciranje obveznosti, ki so zavarovane s poroštvom, izdanim na podlagi tega zakona.

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

K 8. členu:

Ta člen določa pristojnost oziroma pooblastila za izdajo poroštvenih instrumentov. Poroštvene pogodbe s kreditodajalci ali poroštvene izjave v primeru izdaje vrednostnih papirjev sklepa ali podpisuje minister, pristojen za finance, ali oseba, ki jo za to pooblasti Vlada Republike Slovenije.

K 9. členu:

Ta člen določa, da družba 2TDK d. o. o. ter v imenu in za račun Republike Slovenije minister, pristojen za finance, ali oseba, ki jo za to pooblasti Vlada Republike Slovenije, najpozneje ob sklenitvi poroštvene pogodbe ali izdaji poroštvene izjave skleneta pogodbo, s katero uredita način zavarovanja poroštva Republike Slovenije. Če nastopi primer, da mora Republika Slovenija izpolniti svojo poroštveno obveznost po tem zakonu, pridobi zoper 2TDK pravico do regresiranja celotnega zneska izplačila skupaj s stroški. Poroštvo pa mora biti zavarovano z menicami. Za zavarovanje poroštva izda družba 2TDK d. o. o. menice.

K 10. členu:

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

K 11. členu:

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

IV. BESEDILO ČLENOV, KI SE SPREMINJAJO

V. PREDLOG ZA OBRAVNAVO PREDLOGA ZAKONA PO NUJNEM ALI SKRAJŠANEM POSTOPKU

Predlagamo obravnavo in sprejem predloga zakona po nujnem postopku v skladu s prvim odstavkom 143. člena Poslovnika državnega zbora, da se preprečijo težko popravljive posledice za delovanje države. Pomembno je, da je zakonska podlaga za izdajo poročta Republike Slovenije vzpostavljena pravočasno in da zakonodajni postopek ne postane dejavnik, ki bi lahko vplival na časovnico zagotavljanja financiranja projekta. Morebitna zamuda pri sprejetju zakona bi namreč lahko povzročila zamik pri postopkih pridobivanja kreditnih sredstev in s tem tudi tveganje za časovno izvedbo projekta.

VI. PRILOGE

Priloge niso priložene.

Podatki o izvedbi notranjih postopkov pred odločitvijo na seji vlade

ZADEVA: Zakon o poroštvu Republike Slovenije za obveznosti družbe 2TDK d. o. o. iz naslova kreditov in dolžniških vrednostnih papirjev, najetih oziroma izdanih za financiranje izgradnje vzporednega levega tira železniške proge Divača– Koper

EVA: 2026-2440-0012

1. Predlagatelj zahteva:

a)	obravnavo neusklajenega gradiva,	NE
b)	nujnost obravnave,	DA
c)	obravnavo gradiva brez sodelovanja javnosti,	NE
č)	skrajšanje poslovniških rokov.	NE

2. Objava na svetovnem spletu

Gradivo se sme objaviti na svetovnem spletu.

3. Lektura gradiva

Gradivo ni lektorirano.

4. Predstavitev medresorskega usklajevanja

Ni podatka.