



Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00  
F: 01 478 81 39  
E: [gp.mzi@gov.si](mailto:gp.mzi@gov.si)  
[www.mzi.gov.si](http://www.mzi.gov.si)

Številka:
Ljubljana, 18. 3. 2022
EVA 2022-2430-0031
GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE <a href="mailto:Gp.gs@gov.si">Gp.gs@gov.si</a>
<b>ZADEVA: Zakon o spremembi Zakona o zagotavljanju sredstev za investicije v prometno infrastrukturo – NUJNI POSTOPEK – predlog za obravnavo</b>
<b>1. Predlog sklepov vlade:</b>
<p>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 in 55/17) je Vlada Republike Slovenije na svoji ..... seji dne ..... sprejela naslednji</p> <p style="text-align: center;"><b>SKLEP:</b></p> <p>Vlada Republike Slovenije je določila besedilo predloga Zakona o spremembi Zakona o zagotavljanju sredstev za investicije v prometno infrastrukturo ter ga pošlje Državnemu zboru Republike Slovenije v obravnavo in sprejetje po nujnem zakonodajnem postopku.</p> <p style="text-align: right;">Mag. Janja Garvas Hočevar v. d. generalnega sekretarja</p> <p>Priloga:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Predlog Zakona o spremembi Zakona o zagotavljanju sredstev za investicije v prometno infrastrukturo</li></ul> <p>Sklep prejmejo:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Ministrstvo za infrastrukturo</li><li>- Ministrstvo za finance</li><li>- Služba vlade za zakonodajo</li><li>- Urad Vlade Republike Slovenije za komuniciranje</li><li>- Generalni sekretariat Vlade RS</li></ul>
<b>2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:</b>
<p>Predlaga se obravnava predloga zakona po nujnem zakonodajnem postopku, da se preprečijo težko popravljive posledice za delovanje države. Namenska sredstva po veljavnem zakonu so zagotovljena le do leta 2023, zato je nujno treba vzpostaviti pravno podlago za nadaljnje zagotavljanje namenskih finančnih virov za prometno infrastrukturo. Ker leta 2023 preneha pravna podlaga, ki omogoča uporabo teh sredstev, je onemogočeno načrtovanje finančnih obveznosti preko leta 2023.</p>
<b>3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Aleš Mihelič, državni sekretar</li><li>- dr. Anita Goršek, namestnica generalne direktorice Direktorata za kopenski promet</li></ul>

<b>3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:</b>		
Pri pripravi gradiva niso sodelovali zunanji strokovnjaki.		
<b>4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:</b>		
Pri delu Državnega zbora in njegovih delovnih teles bodo sodelovali:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jernej Vrtovec, minister za infrastrukturo;</li> <li>- Aleš Mihelič, državni sekretar,</li> <li>- Blaž Košorok, državni sekretar;</li> <li>- Monika Pintar Mesarič, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet,</li> <li>- dr. Anita Goršek, namestnica generalne direktorice Direktorata za kopenski promet,</li> <li>- Ljiljana Herga, direktorica Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo</li> </ul>		
<b>5. Kratek povzetek gradiva:</b>		
S predlogom zakona se zagotavlja pravna podlaga za zagotavljanje namenskih sredstev za investicije in vzdrževanje prometne infrastrukture.		
<b>6. Presoja posledic za:</b>		
a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih  Za izvedbo zakona ni potrebno načrtovanje novih (dodatnih) proračunskih sredstev.	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"> <li>- nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja</li> <li>- razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna</li> <li>- razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij</li> </ul>	DA/NE
<b>7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR:</b>		
<b>(Samo če izberete DA pod točko 6.a.)</b>		

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

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:**

**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/NE

Gradivo je bilo 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
Jernej Vrtovec MINISTER	

Priloga:

- Predlog Zakona o spremembi Zakona o zagotavljanju sredstev za investicije v prometno infrastrukturo

**ZAKON  
O SPREMEMBI ZAKONA O ZAGOTAVLJANJU SREDSTEV ZA INVESTICIJE V  
PROMETNO INFRASTRUKTURO**

**I. UVOD**

Dobra prometna infrastruktura je eden od pogojev za enakomeren razvoj Slovenije in omogoča primerno oskrbo gospodarstva ter mobilnost prebivalstva. Republika Slovenija ima zaradi svoje geografske lege in geoloških značilnosti zelo razvejano prometno mrežo. Prevladuje prevoz po cestah, v zadnjih letih pa se večja pozornost posveča železniškemu prometu.

Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, ki je organ v sestavi Ministrstva za infrastrukturo, je pristojna za zagotavljanje virov v investicije in investicijsko vzdrževanje državnih cest in javne železniške infrastrukture, ter za redno vzdrževanje državnih cest. Za ta namen sklepa dolgoročne pogodbe za izvedbo del. Učinkovito načrtovanje in izvajanje del, ki omogočajo infrastrukturo v ustreznem stanju ter izgradnja nove infrastrukture terjata sistem, ki omogoča, da se sredstva lahko načrtujejo za več let vnaprej. Zagotovitev namenskih sredstev je najučinkovitejši način za dolgoročno planiranje investicij na področju prometne infrastrukture, kjer je izvajanje investicij kontinuirano, prav tako tudi obseg potrebnih sredstev.

Iz tega razloga je bil v letu 2010 sprejet Zakon o zagotavljanju sredstev za investicije v javno železniško infrastrukturo (Uradni list RS, št. 28/10). Zakon je predvideval zagotavljanje namenskih sredstev do leta 2023, kot predvidena vira pa je določil letno dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu in koncesijsko dajatev Luke Koper d. d., ki pripada Republiki Sloveniji. V letu 2012 je bila z Zakonom za uravnoteženje javnih financ (Uradni list RS, št. 40/12) uporaba prej navedenih namenskih sredstev razširjena na celotno prometno infrastrukturo, torej tudi na državno cestno infrastrukturo. Pri tem gre za glavne in regionalne ceste, torej ceste, katerih investitor in upravljavec je Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo. Za izgradnjo in vzdrževanje avtocest in hitrih cest je namreč pristojen koncesionar družba DARS, d. d.

Veljavnost Zakona o zagotavljanju sredstev za investicije v prometno infrastrukturo je omejena do leta 2023. Viri, zagotovljeni v veljavnem zakonu, so namenjeni za izvedbo investicij in vzdrževanja prometne infrastrukture v skladu z Načrtom razvojnih programov državnega proračuna.

Zagotavljanje virov za prometno infrastrukturo je nujno treba urediti na način, ki namenske uporabe predvidenih virov ne bo časovno omejeval. Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (Uradni list RS, št. 75/16 in 90/21), ki je bila lani pomembno dopolnjena, namreč dolgoročno ureja investicije v ceste in

železnice. Skladno z Vizijo 2050+, ki jo je sprejela Vlada Republike Slovenije, pa bo treba v naslednjih desetletjih znatno povečati vlaganja v nove proge.

Nacionalni program razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 tako predstavlja vsebinsko podlago za zagotavljanje rednih in stabilnih virov financiranja, kar bi omogočilo konstantno vzdrževanje in ohranjanje obstoječe infrastrukture ter istočasno investicijsko razvojno dejavnost, kot tudi vzporeden razvoj storitev prometnega sektorja. Zato je nujno, da za izvedbo investicij in vzdrževanja prometne infrastrukture namenski viri financiranja niso časovno omejeni, saj je le tako mogoče zagotavljati realno srednjeročno in dolgoročno načrtovanje investicij in vzdrževanja prometne infrastrukture. Še zlasti se nujnost zagotavljanja namenskih virov financiranja investicij in investicijskega vzdrževanja prometne infrastrukture pokaže v času gospodarske in finančne krize, ko zaradi pomanjkanja finančnih sredstev prihaja do njihovega prerazporejanja v okviru integralnega proračuna. To običajno privede do upočasnitve izvajanja investicij oziroma celo do prekinitve izvajanja tistih investicij, ki se zaradi kompleksnosti in obsega izvajajo več let.

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

### **2.1 CILJI**

S predlaganim zakonom se odpravlja časovna omejenost obstoječih namenskih prihodkov, ki se že namenjajo za investicije in vzdrževanje prometne infrastrukture (letna dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu in koncesijska dajatev Luke Koper, d. d., ki pripada Republiki Sloveniji). S tem bo zagotovljeno realno srednjeročno in dolgoročno načrtovanje investicij in vzdrževanja prometne infrastrukture.

### **2.2 NAČELA**

Predlog zakona upošteva zlasti naslednja načela:

- povezava vira sredstev z namenom, za katerega se viri uporabljajo,
- sistemska stabilnost in dolgoročnost vira sredstev,
- pregledna in odgovorna poraba namenskih sredstev.

### **2.3 POGLOVITNE REŠITVE**

Poglavitna rešitev predloga zakona je odprava časovne omejitve namenske porabe sredstev iz naslova letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu ter koncesijske dajatve Luke Koper d.d. ki je prihodek Republike Slovenije.

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

Predlog zakona nima finančnih posledic za državni proračun. S predlogom zakona se namreč ne ustvarjajo dodatne oziroma nove finančne obveznosti, niti novi viri za njihovo financiranje. Obstoječi viri bi se v vsakem primeru stekali v proračun, ureja se le njihova namenska uporaba.

Predlog zakona nima posledic za druga javnofinančna sredstva.

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

Predlog zakona ne predvideva porabe 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**

Predlog zakona ni predmet usklajevanja s pravom Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: EU).

##### **5.1 ČEŠKA**

Češka je pomembna tranzitna država (na avtocestnem omrežju je 20 % tranzitnega prometa). Zelo visoka je tudi gostota železniškega omrežja, vendar omrežje zahteva precejšnjo modernizacijo. Zato je pomemben razvoj in vzdrževanje celotnega infrastrukturnega omrežja. Dodatne naložbe so potrebne predvsem na železniškem omrežju. Z vidika EU pa je še posebej poudarek na dokončanju jedrnega omrežja do leta 2030. Obstoječe naložbene vrzeli so večinoma povezane s kakovostjo in standardi infrastrukture. Manjkajo tudi pomembne čezmejne železniške in cestne povezave ter celinske plovne poti, kot sta Opole (PL)–Ostrava (CZ), Katovice (PL)–Ostrava (CZ), Brno (CZ)–Wien-Schwechat (AT).

Češka financira vlaganja v prometno infrastrukturo iz različnih virov. Neposredni viri vključujejo cestnine na cestah in pristojbine za uporabo železnic. Proračunski viri so sestavljeni iz cestnega davka, dodeljenega dela trošarin na mineralna olja in sredstev državnega proračuna. Država se tudi zadolžuje (izdane obveznice in posojila Evropske investicijske banke), večinoma so projekti na TEN omrežju sofinancirani tudi s sredstvi EU.

Na Češkem je ustanovljen poseben državni infrastrukturni sklad za sofinanciranje EU projektov z lastnimi sredstvi, opravljanje nadzora tehnične dokumentacije EU projektov in gradbenih del, usklajevanje aktivnosti v zvezi s spremljanjem in financiranjem projektov, usklajevanje in načrtovanje pregledov na gradbiščih, izvajanje nalog v procesu tehnične pomoči, ki so osredotočene na izboljšanje sposobnosti zaposlenih in reševanje ozkih grl v upravi, proizvodnjo in distribucijo vinjet, pripravo metodoloških dokumentov in podatkovnih baz stroškov za gradnjo prometne infrastrukture ter uvajanje BIM (Building Information Management / Modeling). Državni infrastrukturni sklad na letni ravni razpolaga povprečno z okoli 4–5 milijardami evrov, ki pa jih namenja za ceste, železnice in notranje plovne poti.

##### **5.2 POLJSKA**

Na Poljskem so med železniškimi infrastrukturnimi projekti prednostne investicije v nadgradnjo obstoječih povezav, odpravljanje ozkih grl in dvig tehničnih standardov.



Nezadostna infrastruktura tudi ovira razvoj pomorskih pristanišč in celinskih plovni poti. Prav tako Poljska nima celovite mreže avtocest in hitrih cest, ki bi povezovala večja mesta in industrijska območja.

Cestno omrežje se sicer izboljšuje, toda nacionalni program gradnje cest in zagotavljanje sredstev za njihovo financiranje sta pogosto predmet nenadnih sprememb. Načeloma je izbira prednostnih nalog programa v skladu z rastjo povpraševanja po prometu in zahtevami glede evropske povezljivosti, tako da so potrebe po mobilnosti severnih regij velikokrat obravnavane le delno.

Na Poljskem od leta 2004 deluje državni cestni sklad, ki je bil ustanovljen zaradi učinkovitejšega pridobivanja in upravljanja investicij za gradnjo cest. Najpomembnejši prihodek sklada predstavljajo prihodki iz trošarin na pogonska goriva. Druge prihodke sklada predstavljajo posojila, sredstva iz skladov EU in cestnine.

### **5.3 NIZOZEMSKA**

Nizozemska je ena od glavnih vstopnih točk v Evropo, zato je zelo pomembno, da ima odlično infrastrukturo pristanišč, letališč in cest. Država veliko vlaga v državno prometno infrastrukturo omrežje.

Za načrtovanje prometne infrastrukture je pristojno ministrstvo za infrastrukturo in okolje, agencija Rijkswaterstaat pa je odgovorna za implementacijo politike. Večje naložbe v prometno infrastrukturo so posledica strogega procesa načrtovanja (t.i. postopek MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport – večletni program za infrastrukturo, prostor in promet). Preden se sprejme odločitev za vlaganje v infrastrukturo, se o predlogih in načrtih razpravlja in dogovarja z občinami in vladami provinc.

Za financiranje infrastrukturnih projektov je vlada ustanovila poseben sklad, namenjen zagotavljanju dodatnega denarja za infrastrukturna dela, ne da bi imel prevelik vpliv na državni proračun. Sklad sestavljajo prihodki od prodaje zemeljskega plina in morebitnih presežnih davčnih sredstev. Obstajajo tudi načrti za pridobitev dodatnih prihodkov z gradnjo cestninskih cest in posebnih plačilnih poti.

## **6. PRESOJA POSLEDIC, KI JIH BO IMELO SPREJETJE ZAKONA**

### **6.1 Presoja administrativnih posledic**

#### **a) Presoja administrativnih posledic v postopkih ali poslovanju javne uprave 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 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.

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

Predlog zakona ima pozitivne posledice za gospodarstvo, saj se omogoča stabilno izvajanje investicij.

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

Predlog zakona ima pozitivne posledice za socialno področje, saj dobre prometne povezave omogočajo večjo mobilnost in lažjo zaposljivost.

## **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 se bo zagotavljalo kot do sedaj, v skladu s predpisi o javnih financah in nadzoru nad porabo proračunskih sredstev.

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

V zvezi s predlogom zakona ni drugih pomembnih okoliščin.

## **7. PRIKAZ SODELOVANJA JAVNOSTI PRI PRIPRAVI PREDLOGA ZAKONA:**

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

Pri pripravi zakona niso sodelovali zunanji strokovnjaki 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:

- Jernej Vrtovec, minister za infrastrukturo;
- Aleš Mihelič, državni sekretar,
- Blaž Košorok, državni sekretar;
- Monika Pintar Mesarič, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet,
- dr. Anita Goršek, namestnica generalne direktorice Direktorata za kopenski promet,
- Ljiljana Herga, direktorica Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo.

## II. BESEDILO ČLENOV

### 1. člen

V Zakonu o zagotavljanju sredstev za investicije v prometno infrastrukturo (Uradni list RS, št. 28/10, 85/11 in 40/12-ZUJF) se v 1. členu črta besedilo »v obdobju od leta 2010 do leta 2023«.

## KONČNA DOLOČBA

### 2. člen

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

### **III. OBRAZLOŽITEV ČLENOV**

#### **K 1. členu**

V 1. členu se črta del besedila, ki se nanaša na obdobje uporabe zakona. S črtanjem zadevne določbe velja namenska uporaba virov, določenih z zakonom, za nedoločen čas.

#### **K 2. členu**

Ta člen določa splošen vakacijski rok, torej da začne zakon veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

#### **IV. BESEDILO ČLENOV, KI SE SPREMINAJO**

##### **1. člen**

S tem zakonom se v proračunu Republike Slovenije določi način zagotavljanja namenskih sredstev za izvedbo investicij in vzdrževanja prometne infrastrukture v obdobju od leta 2010 do leta 2023.

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

Predlagatelj zakona v skladu s 143. členom Poslovnika državnega zbora (št. 92/07 – uradno prečiščeno besedilo, 105/10, 80/13, 38/17, 46/20, 105/21 – odl. US in 111/21) predlaga, naj Državni zbor Republike Slovenije obravnava predlog zakona po nujnem postopku, zato da se omogoči nadaljnja nemotena uporaba namenskih virov za potrebe izvajanja investicij in vzdrževanja prometne infrastrukture.

Ker veljavni zakon ureja namenska sredstva le do leta 2023, je trenutno onemogočeno načrtovanje investicijskih projektov in finančnih obveznosti, kar ima posledice za delovanje države. Z zamudami pri načrtovanju nastaja težko popravljiva škoda za razvoj in vzdrževanje prometne infrastrukture.

Iz navedenih razlogov Vlada Republike Slovenije predlaga obravnavo predloga zakona po nujnem postopku, saj gre za preprečitev težko popravljivih posledic za delovanje države.