



Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

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

Številka:
Ljubljana,
EVA 2022-2430-0031
GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE Gp.gs@gov.si
ZADEVA: Predlog Zakona o spremembi Zakona o zagotavljanju sredstev za investicije v prometno infrastrukturo – predlog za obravnavo
1. Predlog sklepov vlade:
<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) in drugega odstavka 56. člena Zakona o državni upravi (Uradni list RS, št. Uradni list RS, št. 113/05 – uradno prečiščeno besedilo, 89/07 – odl. US, 126/07 – ZUP-E, 48/09, 8/10 – ZUP-G, 8/12 – ZVRS-F, 21/12, 47/13, 12/14, 90/14, 51/16, 36/21, 82/21 in 189/21) je Vlada Republike Slovenije na svoji seji dne sprejela naslednji</p> <p style="text-align: center;">SKLEP:</p> <ol style="list-style-type: none">1. 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 rednem zakonodajnem postopku.2. Vlada naloži Ministrstvu za infrastrukturo in Ministrstvu za finance, da do 31. decembra 2022 pripravita analizo o možnostih trajnega zagotavljanja zadostnih virov za investicije v prometno infrastrukturo in predlagata ustrezne ukrepe, pri čemer posebej proučita tudi ukrep ustanovitve infrastrukturnega sklada. <p style="text-align: right;">Barbara Kolenko Helbl Generalna sekretarka</p> <p>Priloga:</p> <ul style="list-style-type: none">- Predlog Zakona o spremembi Zakona o zagotavljanju sredstev za investicije v prometno infrastrukturo <p>Sklep prejmejo:</p> <ul style="list-style-type: none">- 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:
<ul style="list-style-type: none">- Monika Pintar Mesarič, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet- dr. Anita Goršek, namestnica generalne direktorice Direktorata za kopenski promet- Alojzij Boh, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo

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:		
<ul style="list-style-type: none"> - mag. Bojan Kumer, minister - mag. Alenka Bratušek, državna sekretarka, - mag. Tina Seršen, državna sekretarka - Monika Pintar Mesarič, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet, - dr. Anita Goršek, namestnica generalne direktorice Direktorata za kopenski promet, - mag. Emilija Placer Tušar, vodja Finančne službe - Bojan Tičar, vršilec dolžnosti direktorja Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo 		
5. Kratek povzetek gradiva:		
S predlogom zakona se vzpostavlja pravna podlaga za nadaljnje (desetletno)časno zagotavljanje namenskih sredstev za investicije v prometno infrastrukturo in vzdrževanje prometne infrastrukture. Obstoječa pravna podlaga namreč preneha s koncem leta 2023, kar onemogoča načrtovanje proračuna Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo za leto 2024 in naprej.		
6. Presoja posledic za:		
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"> - 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.)		

I. 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:

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 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. Bojan Kumer 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 povezava s kvalitetno vzdrževano infrastrukturo je eden od pogojev za enakomeren razvoj Slovenije, saj 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 ustrezno stanje infrastrukture ter izgradnjo nove infrastrukture terjata investicijski model, 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 se zagotavlja 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 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.

V spodnji tabeli je prikazan priliv namenskih sredstev v obdobju od leta 2015 do leta 2021.

Leto	Cestna taksa	Luka Koper	Skupaj
2015	145.092.719,65	2.580.152,47	147.672.872,12
2016	148.026.874,31	3.079.279,11	151.106.153,42
2017	151.834.560,79	3.941.425,38	155.775.986,17
2018	156.235.603,78	3.680.254,29	159.915.858,07
2019	159.006.459,93	4.054.529,08	163.060.989,01
2020	158.848.001,36	3.736.265,69	162.584.267,05
2021	161.838.629,01	3.280.813,27	165.119.442,28

Zagotavljanje namenskih sredstev za investicije v prometno infrastrukturo je časovno omejeno 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 bi bilo dolgoročno nujno treba urediti na način, ki zagotavlja stabilnost namenske uporabe predvidenih virov, vsaj za desetletno načrtovanje. 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 v letu 2021 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 desetletij znatno povečati vlaganja v javno železniško infrastrukturo, zlasti v nove hitre 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. Temu je treba prilagoditi tudi vire. Prvi nujni ukrep na tem področju je zato podaljšanje namenske uporabe virov, povezanih s prometom in prometno infrastrukturo, 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.

Prednost namenskih sredstev namreč je, da omogoča prenos neporabljenih sredstev v novo koledarsko leto. To omogoča boljše in preglednejše načrtovanje in izvedbo nujnih investicij. Omogoča tudi smotrno porabo sredstev, saj nezmožnost prenosa sredstev v naslednje leto lahko pomeni neracionalno trošenje pred iztekom koledarskem leta z namenom porabe sredstev, vse s ciljem, da proračunska sredstva ne bi bila izgubljena. Narava investicij v prometno infrastrukturo, ki so stalne, vrednostno visoke, nujne in dolgoročne, pomeni, da so neprimerne zgolj za sistem integralnega proračunskega investiranja, zato v številnih državah iščejo alternativne možnosti, ki omogočajo stabilno in dolgoročno načrtovanje in financiranje. Zato bi bilo treba za v bodoče poiskati še primernejši ukrep, kot na primer proračunski sklad (v preteklosti je že bil pripravljen predlog ti. Infrastrukturnega sklada kot oblike proračunskega sklada). Dodatne prednosti proračunskega sklada so v neomejenem prenosu neporabljenih sredstev v naslednje proračunsko leto (pri namenskih sredstvih je za prenos še vedno potrebno soglasje vlade) in dejstvo, da poraba sredstev proračunskega sklada ne sodi v okvir pravic porabe, ki pripadajo proračunskemu uporabniku.

2. CILJI, NAČELA IN POGLOVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

2.1 CILJI

S predlaganim zakonom se za deset let podaljšuje zagotavljanje namenskih prihodkov, ki se že po veljavnem zakonu 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 načrtovanje investicij in vzdrževanja prometne infrastrukture v naslednjem desetletnem obdobju, ko se pričakujejo večja vlaganja, predvsem v javno železniško infrastrukturo.

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 desetletno podaljšanje obdobja za namensko porabo 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 novih 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.

Iz spodnje preglednice je razvidna realizacija oziroma ocena porabe od leta 2019 do leta 2024. Iz pregleda je razvidno, da namenska sredstva krijejo le manjši del investicij (od tretjine do polovice), ostali del mora kriti integralni proračun. Namenska sredstva omogočajo zaradi prenosa sredstev v naslednje koledarsko leto izvedbo nujnih investicij in izpolnjevanje obveznosti po sklenjenih pogodbah. Če namenskih sredstev ne bi bilo, bi celoto potrebnih investicij kril državni proračun iz integralnih sredstev.

Leto	Prilivi namenskih sredstev (EUR)			Realizacija namenska 995810, 153207, 153208	Znesek investicij v prometno infrastrukturo	% pokritosti investicij z namenskimi sredstvi	Znesek sredstev integralnega proračuna za pokritje investicij (razlika med namenskimi sredstvi in potrebnimi investicijami)
	Letna dajatev	Koncesijska dajatev Luke Koper	Skupaj namenska sredstva				
2019	159.006.459,93	4.054.529,08	163.060.989,01	215.279.559,54	387.209.587,88	42,11%	54.620.409,26
2020	158.848.001,36	3.736.265,69	162.584.267,05	170.244.326,51	315.889.571,83	51,47%	45.482.850,28
2021	161.838.629,01	3.280.813,27	165.119.442,28	158.519.317,83	382.272.314,81	43,19%	129.610.185,46
2022	163.764.279,00	3.400.000,00	167.164.279,00	180.000.000,00	593.955.000,00	28,14%	211.190.174,12
2023			165.925.439,31	165.925.439,31	688.740.431,24	24,09%	393.169.101,05
2024			166.783.963,09	166.783.963,09	756.471.528,75	22,05%	530.317.723,73

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), Katowice (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 infrastrukturno 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 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.

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 finančah 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:

Predlog zakona je bil objavljen na portalu e-demokracija 18. 3. 2022, nato ponovno 9. 9. 2022.

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

Pri pripravi zakona niso sodelovali zunanji strokovnjaki oziroma pravne osebe.

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

Pri delu državnega zbora in njegovih delovnih teles bodo sodelovali:

- mag. Bojan Kumer, minister
- mag. Alenka Bratušek, državna sekretarka,
- mag. Tina Seršen, državna sekretarka
- Monika Pintar Mesarič, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet,
- dr. Anita Goršek, namestnica generalne direktorice Direktorata za kopenski promet,
- mag. Emilija Placer Tušar, vodja Finančne službe
- Bojan Tičar, vršilec dolžnosti direktorja 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 besedilo »v obdobju od leta 2010 do leta 2023« nadomesti z besedilom »v obdobju od leta 2010 do leta 2033«.

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 spreminja obdobje časovne veljavnosti uporabe namenskih sredstev za investicije v prometno infrastrukturo. S črtanjem zadevne določbe velja namenska uporaba virov, določenih z zakonom, za nedoločen čas. Določeno je, da se namenska sredstva za izvedbo investicij in vzdrževanje prometne infrastrukture zagotavljajo v obdobju od leta 2010 do leta 2033 (prej do leta 2023).

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 SPREMINJAJO

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.