

STATUSNO PRAVNI OKVIRJI PROJEKTA DRUGI TIR DIVAČA-KOPER

Vlada RS je objavila namero, da bo drugi tir Divača-Koper (DK2) Slovenija zgradila v javno-zasebnem partnerstvu. Za ta namen je Vlada ustanovila 2TDK, Družbo za razvoj projekta d.o.o. z osnovnim kapitalom 1.000.000 EUR, ki je v 100% lasti RS. Slovenija bo 2TDK dokapitalizirala iz proračuna z 200 milijonov EUR. Nadalje je predvideno, da bi naj Slovenija na 2TDK prenesla še kapitalske naložbe v Luki Koper in v Slovenskih železnicah d.o.o., nakar bi naj 2TDK d.o.o. prevzela koncesijo za gradnjo. S prenosom kapitalskih vložkov države v Luki Koper in Slovenskih železnicah bi 2TDK d.o.o. lahko postal večinski lastnik Luke Koper in Slovenskih železnic, ki bi tako postali obvladovani družbi v upravljanju 2TDK d.o.o. Če bi se takšne namere uresničile, bi 2TDK d.o.o. posredno prek obvladovane družbe Slovenskih železnic v skladu Zakonom o železniškem prometu prevzela posredno tudi upravljanje ne le nad DK2, ampak kar nad celotno železniško infrastrukturo v Sloveniji in preko obvladovanja Luke Koper tudi upravljanje grajene obale v koprskem pristanišču. 2TDK d.o.o. bi nato razpolagala s svojimi naložbami v Luki Koper in v Slovenskih železnicah ter iz tega razpolaganja pridobila manjkajoči kapital za investicijo v DK2 do potrebne višine 1.4 milijarde EUR.

Če je RS 100% lastnik 2TDK d.o.o., potem ta družba ne more biti zasebni partner v javno-zasebnem partnerstvu, ker je javno-zasebno partnerstvo možno le med državo kot koncedentom in koncesionarjem kot zasebnim partnerjem, ki je po 3. točki 5. člena Zakona o javno zasebnem partnerstvu oseba v zasebni in ne v javni lasti.

Po 42. čl. Zakona o javno zasebnem partnerstvu lahko država odda koncesijo le na podlagi Akta o javno zasebnem partnerstvu na podlagi javnega razpisa, če zakon ne določa drugače. Zakon o železniškem prometu ne omogoča oddaje koncesije brez javnega razpisa. Po 9. čl. Zakona o železniškem prometu je železniška infrastruktura grajeno javno dobro, je torej izven pravnega prometa, gradi pa jo lahko investicijska družba, ki jo določi za izvedbo investicije Vlada RS. Vlada RS lahko po 13 a. čl. Zakona o železniškem prometu naroči gradnjo javne infrastrukture v mandatnem razmerju določenemu investitorju, ne more pa brez javnega razpisa oddati koncesije za gradnjo železniške infrastrukture. Gradnja po naročilu ni javno-zasebno partnerstvo in te oblike ni mogoče šteti za koncesijsko razmerje. Če bi Slovenija s posebnim zakonom, ki ga Vlada napoveduje v Poslovnem načrtu 2TDK d.o.o. z dne 31.3.2016 omogočila oddajo koncesije brez javnega razpisa bi bil tak zakon verjetno neskladen z določbami 81. do 89. čl. Pogodbe o Evropski uniji, po katerih se je Slovenija zavezala koncesije oddajati transparentno, tako da je zagotovljena poštena konkurenca zainteresiranih ponudnikov. Vsekakor napovedanega posebnega zakona, s katerim bi zagotovili pravne temelje in določili obliko in vsebino javno-zasebnega partnerstva ni še niti v osnutku in je tako še vedno povsem nemogoče jasno vedeti, kakšen model izvedbe DK2 Vlada načrtuje, čeprav je že ustanovila 2TDK d.o.o. in že pristopila k realizaciji projekta, kljub temu, da še ni posebnega zakona, ki bi izvedbo projekta naj omogočil.

Če bi Vlada želela vodenje investicije DK2 neposredno zaupati 2TDK d.o.o., bi ta družba morala biti ustanovljena kot javna gospodarska družba po Zakonu o javnih gospodarskih službah, ne pa kot gospodarska družba po Zakonu o gospodarskih družbah. V tem primeru seveda ne bi bilo javno zasebnega partnerstva ampak bi v skladu z Zakonom o železniškem prometu 2TDK kot javna družba prevzela vodenje investicije po naročilu države z javnimi sredstvi. Ni mogoče, da bi 2TDK d.o.o. kot oseba civilnega prava po sedaj veljavnih predpisih brez javnega razpisa pridobila

koncesijo, na podlagi katere bi z javnimi in zasebnimi viri gradila javno infrastrukturo kot javno dobro. Če bo takšen model omogočil napovedan »poseben zakon«, bo takšna ureditev verjetno neskladna s obvezami Slovenije po Pogodbi o ustanovitvi EU in gotovo sledijo zapleti pri pridobivanju sredstev iz Evropskih skladov ali celo postopki pred Evropsko komisijo zaradi kršitev pravil evropskega prava.

Če bo 2TDK d. o. o. prevzel lastništvo nad Luko Koper in nad Slovenskimi železnicami, bo postal lastnik kapitala v teh družbah, ki sta upravičeni upravljati z grajeno obalo v Luki Koper in železnicami kot grajenim javnim dobrim, t.j. javno infrastrukturo. Če bo 2TDK d.o.o. razpolagal s prenesenimi kapitalskimi vložki in bo pridobljene kupnine za kapitalsko razpolaganje s kapitalom Luke Koper in Slovenskih železnic vlagal v gradnjo DK2, bo to pomenilo, da za RS financira gradnjo javnega dobra, ki je v lasti RS in bo RS morala to kapitalsko naložbo 2TDK d.o.o. plačati. Ker je RS lastnica 2TDK d.o.o., to pomeni, da RS dejansko prek 2TDK d.o.o. prodaja pravico upravljanja nad javno infrastrukturo potencialnim zasebnim investitorjem v 2TDK d.o.o. Povedano drugače, v tem primeru bi Vlada RS dejansko na netransparenten način prepustila upravljanje nad Luko Koper in nad Slovenskimi železnicami zasebnim kupcem (verjetno avstrijskim ali madžarskim pravnim osebam v lasti Republike Avstrije in Republike Madžarske) in bi tako dejansko prodala vitalno infrastrukturo, ki omogoča Sloveniji izkoristiti eno redkih prednosti v evropskem merilu, to je njen zemljepisni položaj, ki ji omogoča tržiti logistične poti preko njenega ozemlja. Takšno razpolaganje bi pomenilo izigravanje zaupanja, ki ga ima Vlada kot pooblaščen organ RS za upravljanje z javnim premoženjem, saj bi bil prenos upravljanja nad javno infrastrukturo dejansko razprodaja slovenskega premoženja, ki je eden od temeljev naše gospodarske samostojnosti in predstavlja podlago našega gospodarskega razvoja.

Kdor koli želi voditi pomembne drage infrastrukturne investicije, jih lahko vodi v jasnih in zakonitih pravnih statusnih okvirjih, ki edini omogočajo zagotavljanje potrebnih finančnih virov za kritje investicijskih stroškov. Če želi takšno investicijo uspešno izpeljati, mora vodenje investicije zaupati sposobnemu in resnemu investitorju. Če država zagotavlja javne investicijske vire v celoti ali le v nekem delu, mora zagotoviti tudi kvaliteten nadzor nad vodenjem investicije, ker je le z nadzorom možno preprečiti zlorabe javnih virov v škodo javnega interesa. Do sedaj Vlada ni izkazala pripravljenosti omogočiti civilni družbi seznanjenost in s tem nadzor nad vodenjem trenutno najpomembnejše investicije v Sloveniji.

Objavljene, sicer pomanjkljive in pravno kontradiktorne informacije Vlade dokazujejo, da Vlada RS na objavljen in napovedan način ne more uspešno izvesti investicije DK2, ker na podlagi nejasnega, ali z predpisi neskladnega pravnega statusa vodenja te investicije ni mogoče uspešno zaključiti. Brez trdnega pravnega statusa 2TDK d.o.o. gotovo tudi ne bo mogel pritegniti zasebnih vlagateljev in ne nazadnje 2TDK d.o.o. ki naj bi zaposlil do 3 člane uprave, skupaj z upravo pa imel do 5 zaposlenih delavcev, ne more biti resen in odgovoren investitor, usposobljen voditi tako pomembno in drago investicijo, ne glede na to, kako sposobne strokovnjake bo zaposlili.

Poročilo o Statusno pravnem okvirju projekta Drugi tir je po zaprosilu Sveta za civilni nadzor projekta izdelal Stanko Štrajn univ. dipl. pravnik.

Svet za civilni nadzor projekta Drugi tir

E-naslov: koalicija@t-2.net