

## Pravni elementi za vodenje investicije Drugi tir

### 1. Status železnic

Slovenske železnice so po 9. čl. Zakona o železniškem prometu v skladu z 70. čl. Ustave grajeno javno dobro, s katerim na podlagi določb 4. čl. Zakona o družbi slovenske železnice upravlja obvladovana družba Slovenskih železnic, Slovenske železnice infrastruktura d. o. o.

### 2. Možni modeli gradenj po sedaj veljavnih predpisih.

A) Za Republiko Slovenijo gradi Infrastrukturo slovenskih železnic za to pristojen in zadolžen organ Direkcija RS za infrastrukturo. Vodenje investicije izvaja po 13 a. čl. Zakona o železniškem prometu gospodarska družba, ki opravlja naloge vodenja investicij, ki jo določi Vlada Republike Slovenije.

Vlada te možnosti pri Drugem tiru ne namerava uporabiti, temveč išče drug model vodenja investicije.

B) Na podlagi zakona o Javno-zasebnem partnerstvu, bi Vlada RS lahko sprejela koncesijsko uredbo, razpisala koncesijo in oddala pravico zgraditi Drugi tir najugodnejšemu ponudniku – koncesionarju za gradnjo.

Vlada RS se tudi za to možnost ni odločila.

C) Po zakonu o javnih gospodarskih službah, bi Vlada RS lahko ustanovila Javno podjetje z nalogo zgraditi Drugi tir v javnem interesu v imenu in za račun RS.

Tudi za to možnost se Vlada ni odločila.

### 3. Kaj se je Vlada odločila

Kaj se je Vlada odločila z gotovostjo ne moremo vedeti, celo ne z verjetnostjo sklepati, saj Vlada RS svojih namer ne objavi in ne obrazloži javnosti, da bi jih javnost lahko strokovno pretehtala.

Iz podatkov sodnega registra in iz javno dostopnega sklepa o ustanovitvi 2TDK d. o. o., ter iz sprejetega poslovnega načrta 2TDK d. o. o. je razvidno, da je Vlada RS ustanovila projektno podjetje, pri čemer pomen tega pojma pravno ni definiran in ni mogoče razbrati, kakšen je prav za prav položaj tega projektne podjetja in kako naj bi to podjetje izvedlo gradnjo Drugega tira. Nejasnosti naj bi odpravil v poslovnem načrtu 2TDK d. o. o. napovedan poseben zakon o gradnji Drugega tira, vendar tega zakona še ni, niti niso znane morebitne teze za pripravo tega zakona in zato ni mogoče vedeti, kakšen naj bi bil model gradnje utemeljen v zakonu, ki ga še ni.

Zlasti ni mogoče vedeti, kakšna naj bi bila vloga in način sodelovanja Madžarske republike in Češke Republike, saj Vlada vodi dogovarjanja z obema državama strogo tajno. Iz informacij, kolikor je vendar neuradno prišlo v javnost, ali pa iz izjav, ki uidejo predsedniku Vlade med obiskom v Češki, pa se vzbuja sum, da Vlada želi posredno za udeležbo pri financiranju izgradnje Drugega tira dovoliti Madžarom in Čehom vpliv in možnost prevzema upravljanja ali beneficiran status pri uporabi slovenske luške in železniške infrastrukture, kar vse je nedvomno neposredno povzročanje škode najosnovnejšim gospodarskim interesom Slovenije.

Dejansko je do sedaj po naročilu Direkcije RS za infrastrukturo vse aktivnosti vodenja investicije opravljal DRI d. o. o., ki se razglša za INHAUS inženirja. Pomen tega pojma tudi ni pravno definiran in ni mogoče vedeti, kaj to pomeni. Iz objavljene revizije Geodata inženiringa SpA pa sledi, da bo Inhaus inženir DRI d. o. o. z proračunskimi sredstvi vodil investicijo, pri čemer je za potrebno delo 10 do 20 inženirjev za nekaj let predvideno črpanje proračuna v višini, ki bi ustrezala dobremu plačilu preko 200 inženirjev za več kot 5 let.

### 4. Investicijski dokumenti

Iz odločbe Direkcije za infrastrukturo z dne 13.1. 2017, s katero je Direkcija zavrnila prošnjo pridobitve informacije javnega značaja posredovati dokument z naslovom: Investicijski elaborat, ki ga je 2TDK d. o. o. po navedbah javnih medijev 17. 12. 2016 posredoval v obravnavo in sprejem Vladi RS je razvidno, da ta dokument še ni sprejet in da Direkcija šteje sama sebe za investitorja projekta Drugi tir.

Investicijski elaborat bi se verjetno moral imenovati (po 7. čl. Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javne železniške infrastrukture) Investicijski program. Po 11. čl. navedene uredbe je investicijski program s tehnično-tehnološko in ekonomsko vsebino strokovna podlaga za investicijsko odločitev. Investicijski program obravnava podrobno razčlenjeno optimalno varianto, namen in cilje investitorja, pojasnila poteka aktivnosti, oceno vrednosti projekta po stalnih in tekočih ocenah z navedbo osnov in izhodišč za oceno. Investicijskemu programu sledi študija izvedbe nameravane investicije po 13 čl. Uredbe.

Očitno je, da se investitor, (Direkcija, ozirom, če je to 2TDK d. o. o. brez podlage) sklicujeta pri predložitvi napačno imenovanega investicijskega akta na napačno uredbo, saj je iz odločbe Direkcije razvidno, da se sklicuje (napačno!) na Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, ki je kot splošna uredba podobna uredbi za vodenje železniških investicij, a se v svojih določbah uredbi razlikujeta, saj ureja železniška uredba specifikke, ki veljajo za železnice.

### 5. Zaključki

Ne glede na to, da ni mogoče vedeti, ali investicijski elaborat, ki še ni sprejet vsebuje zahtevane elemente, ki jih zahteva uredba za investicijski program, je dejstvo, da Vlada sprejema odločitve o Drugem tiru brez podlage v sprejeti investicijski dokumentaciji. Zato je sporno in nedorečeno:

1. Koliko je investicija Drugi tir vredna?
2. Kdo je nosilec te investicije in na kateri pravni podlagi bo investicijo vodil?
3. Kako in iz katerih virov se bo ta investicija financirala?
4. Kako in iz katerih virov se bodo vračala sredstva zbrana s krediti in dolžniškimi papirji?
5. Kdo in kako bo z Drugim tirom po končani gradnji upravljal in z njim gospodaril?

Vse navedeno logično pomeni, da Vlada RS pri svojih že sprejetih odločitvah (sprejet proračun za leto 2017 in 2018, ki določa 200 milijonov dokapitalizacije 2TDK d. o. o. in ustanovitev 2TDK d. o. o.) ne ravna zakonito, niti ne gospodarno z razpolaganjem z proračunskimi viri. Očitno je, da pristojni organi: Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija za infrastrukturo, inhaus inženir DRI d. o. o. in novoustanovljena družba 2TDK d. o. o. trošijo proračunska sredstva, pri čemer Vladi ne predložijo niti z uredbami predpisane investicijske dokumentacije, niti predvidenega predloga posebnega zakona, niti ne predložijo pravnega modela organizacije gradnje in ne finančnega modela za zagotovitev financiranja. Vlada s svojimi že sprejetimi odločitvami dokazuje, da takšen neodgovoren način dela zadolženih organov ne le dovoljuje, temveč ga s svojimi nerazumljivimi odločitvami in prikriivanjem svojih namer in ne-razkrivanjem informacij javnega značaja, celo podpira.

Vse navedeno je povsem nerazumljivo še posebej glede na dejstvo, da je Računsko sodišče v svoji reviziji Razvoj javne železniške infrastrukture že leta 2010 dalo Vladi jasna priporočila in usmeritve, ki bi zagotovila, - če bi jih seveda Vlada upoštevala, - zakonito in gospodarno uporabo javnih sredstev za gradnjo Drugega tira. Vendar Vlada jasnih napotkov Računskega sodišča ne pozna ali pa jih ignorira, tako, kot ignorira vsa dobronamerna prizadevanja civilne družbe.

Ob vsem tem pa je nerazumljivo zlasti to, da kljub izrecni pobudi Sveta za civilni nadzor projekta Drugi tir, da naj v okviru njihovih pristojnosti preverijo zakonitost in gospodarnost vodenja te investicije, pristojni organi nadzora (Računsko sodišče, Ministrstvo za finance - proračunska inšpekcija, Protikorupcijska komisija) ne ukrepajo.