

# **PREDLOG ZAKONA O GRADNJI IN FINANCIRANJU GRADNJE PROGE KOPER – DIVAČA (ZPKD)**

## **IME ZAKONA**

Zakon o gradnji in financiranju gradnje proge Koper – Divača (ZPKD)

## **I. UVOD**

### **1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJEM PREDLOGA ZAKONA**

Hitra rast mednarodne trgovine v preteklih dveh desetletjih je močno intenzivirala transportne tokove med državami članicami Evropske unije (v nadaljevanju: EU) in Azijo. Z ozirom na hitro dinamiko mednarodnih blagovnih tokov, pri čemer naj bi se prevoz blaga po železnicah po ocenah Komisije EU do leta 2050 početveril, so sosednje države na ključnih koridorjih jedrnega Ten-T omrežja intenzivirale vlaganja v posodobitev železniške in pristaniške infrastrukture. Največje aktivnosti so zaznani na Baltsko – Jadranskem koridorju (BA koridor), ki povezuje Raveno (Benetke, Trst) preko Beljaka (Celovec, Dunaj) z Gdanskom. Večina prog je bila že modernizirana, vključno s pontebansko železniško povezavo, ki povezuje Trst z Beljakom (gradnja drugega tira in elektrifikacija). Če odmislimo slovenski del omrežja, vključno z manjkajočim drugim tirom Koper – Divača, predstavlja edino ozko grlo na BA koridorju le še povezava med Celovcem in Gradcem ter predor Semmering. Po končani gradnji Koralske proge (Celovec – Gradec) in Semmerinškega predora (predvideno odprtje nove proge in predora je leta 2025), bo zgrajena zmogljiva in hitra železniška povezava med jadranskimi in baltskimi pristanišči, ki bo zaobšla Slovenijo.

Številne analize, ki so jih naročili v Luki Koper, kažejo, da bo obstoječi edini tir na relaciji Koper - Divača, kljub pravkar končani modernizaciji in nadaljevanju modernizacije z gradnjo izvlečnega tira v Kopru, ob nadaljevanju sedanje dinamike pretovora v Luki Koper popolnoma izkoriščen že med letoma 2019 in 2022. Po zasičenju kapacitet obstoječega prvega tira se bo blagovni pretovor iz Luke Koper proti zalednim državam preusmeril delno na ceste, po verjetnejšem scenariju pa sploh ne bo dodatnega pretovora v koprskem pristanišču brez dovolj zmogljive železniške povezave z zalednimi državami. Veliki mednarodni ladjarji, ki organizirajo prevoze tovora na relaciji Evropa – Azija, si bodo zmogljivejše in stabilnejše transportne povezave zagotovili že pred zasičenjem obstoječega tira Divača – Koper, in sicer s preusmeritvijo prevoza blaga na druga, konkurenčna pristanišča z boljšimi transportnimi povezavami z zaledjem.

Za ohranitev in povečanje strateških prednosti pristanišča v Kopru in celotne slovenske transportno-logistične panoge, ki živi od pretovora prek koprskega pristanišča, je gradnja drugega tira oziroma nove proge Koper - Divača ključnega pomena.

V Sloveniji je bilo v zadnjih petindvajsetih letih sprejetih več strateških dokumentov s področja izboljšanja in razvoja železniške infrastrukture, ki poudarjajo potrebo po dograditvi obstoječih prog, povečanju obsega prevozov, povečanju stopnje varnosti in uvedbi standardov, skladnih z vseevropskim železniškim omrežjem. Še pred nastankom samostojne države je Skupščina Republike Slovenije na zasedanju Zbora združenega dela in Zbora občin dne 6. marca ter Družbenopolitičnega zbora 7. marca 1991 sprejela Resolucijo o pomorski usmeritvi Republike Slovenije (Ur. l. RS, št. 10/1991), v kateri se je politika zavezala, da bo podpirala razvoj koprskega pristanišča in prek njega usmerjenega tranzitnega in kopenskega prometa, zato bo prednostno

vzpostavila "prometne povezave Kopra z Madžarsko in avstrijsko mejo, ki bodo enakovredne povezavam konkurenčnih pristanišč." Leta 1996 je Državni zbor (v nadaljevanju: DZ) sprejel Program razvoja slovenske železniške infrastrukture (Ur. l. RS, št. 13/1996), v katerem opredeljuje ključne smeri razvoja slovenskega železniškega omrežja in v katerem ocenjuje obseg potrebnih finančnih sredstev za izvedbo programa. Kot nujno nalogo je DZ opredelil gradnjo drugega tira Koper – Divača (v nadaljevanju: drugi tir), s čimer se bodo povečale zmogljivosti in izboljšale povezave pristanišča Koper z njegovim gravitacijskim zaledjem. Program je bil izveden le v obsegu okrog 30 %, gradnja drugega tira Koper - Divača, ki naj bi se bila po Programu realizirala v obdobju od leta 1998 do leta 2000, je ostala, razen izdelane projektne in prostorske dokumentacije, neuresničena.

V Resoluciji o nacionalnem programu razvoja pomorstva Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 87/2010) je DZ opredelil stanje, vizijo, cilje in ukrepe za trajnostni ter celostni razvoj pomorskega prometa, koprsko pristanišče pa načrtuje vključiti v projekt "pomorskih avtocest" ter njegovo navezavo na železnico, smer Trst/Koper-Ljubljana-Budimpešta. Drugi železniški tir Koper - Divača je po resoluciji ključnega pomena, zmožljiva zaledna železniška povezava bo po Resoluciji ugodno vplivala na učinkovitejše poslovanje in na konkurenčne prednosti koprskega pristanišča. DZ nadalje v Resoluciji ugotavlja, da sosednje države načrtno vlagajo v prometno infrastrukturo, kar lahko pomeni nevarnost za slovensko transportno pot.

V Strategiji razvoja prometa v Republiki Sloveniji, ki jo je Vlada RS sprejela na seji 29. julija 2015, je Ministrstvo za infrastrukturo RS oblikovalo načrt celovitega razvoja prometa in prometne infrastrukture do leta 2030 ter naprej, opredelilo je način financiranja gradnje prometne infrastrukture in določilo podlage za črpanje sredstev iz finančne perspektive EU za obdobje 2014–2020. Kot enega izmed ukrepov za doseg zastavljenih ciljev, Strategija določa nadgradnjo proge Koper-Ljubljana kot dela Sredozemskega in Baltsko–jadranskega TEN-T jedrnega koridorja. Po Strategiji mora jedro železniško omrežje izpolniti minimalna tehnična merila (22.5 t osna obremenitev, elektrifikacija, dolžina vlakov 740 m, ERTMS, hitrost do 160 km/h za potniški promet in do 100 km/h za tovorni promet), njena zmožljivost se mora povečati skladno s pričakovano rastjo potreb po prevozu tovora iz pristanišča Koper. Republika Slovenija (v nadaljevanju: RS) naj bi po Strategiji z razvojem prometne infrastrukture uveljavila svoje konkurenčne prednosti, ki izhajajo iz njene prometne lege ter naravnih in kulturnih značilnosti.

Nadgradnjo prometne strategije in dodatno pravno podlago za izgradnjo drugega tira Koper – Divača predstavlja Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji, saj jo je sprejelo zakonodajno telo - DZ (Ur. l. RS, št. 75/2016).

Tudi v Deklaraciji o zunanji politiki Republike Slovenije (Ur. l. RS, št. 53/2015) je v prvem poglavju o vrednotah, pravnem temelju in geopolitičnem položaju nedvoumno zapisano, da je RS srednjeevropska in sredozemska država, v središču alpsko-jadransko-podonavskega prostora ter na stičišču Zahodne Evrope in Zahodnega Balkana; posebej je poudarjeno, da je RS pomorska država. Med prednostna področja in območja naše zunanje politike spada tudi podpora vključitvi RS v vseevropska prometna in energetska omrežja, upoštevajoč njeno središčno in prehodno geografsko lego, uveljavitev Kopra kot vodilnega severnojadranskega oziroma srednjeevropskega pristanišča v povezavi s prometnim koridorjem Baltik–Jadran.

Parlamentarno zunanjepolitično deklaracijo operativno precizira Strategija o zunanji politiki Republike Slovenije iz leta 2015, v kateri je zapisano, da je med politikami EU z razvojnega vidika za RS posebnega pomena vključevanje naše države v vseevropsko prometno omrežje, ki je tesno povezano z našo središčno geografsko lego, s koprskim pristaniščem in navezavo na prometno os Baltik–Jadran, s tem pa z našim mestom v alpsko-jadransko-podonavskem prostoru, v Srednji Evropi in Sredozemlju. Ta

geopolitična območja, ki so tudi naša najpomembnejša tržišča in skupni kulturni prostor, bodo v žarišču dejavnosti slovenske zunanje politike.

V okviru EU in Mednarodne železniške zveze - UIC si je RS vedno prizadevala za umestitev naših glavnih prog v najpomembnejše koridorje vseevropskega TEN-T omrežja. Po smernicah EU za razvoj vseevropskega prometnega omrežja določenih z Uredbo Parlamenta in Sveta št. 884/2004/ES (Uradni list EU št. L 167, 2004) ter Uredbo 661/2010/ES (Uradni list EU št. L 204, 2010), sta bili med trideset evropskih prioritarnih projektov umeščena tako imenovani šesti prioritarni koridor Lyon-Trst-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budimpešta-ukrajinska meja ter pomorska avtocesta med Koprom, Jadranskim in Jonskim morjem ter vzhodnim Sredozemljem. Sestavni del šestega prioritarnega projekta je tudi odsek proge Koper-Divača, ki naj bi bil po citiranih Uredbah zgrajen že do leta 2015.

Najnovejša Uredba 1315/2013/ES o smernicah EU za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (Uradni list EU, št. L 348, 2013) uvršča odsek proge Koper - Divača v jedro vseevropske TEN-T omrežje. Odsek naj bi bil zgrajen skladno z evropskimi standardi najkasneje do leta 2030 in naj bi v celoti izpolnjeval evropske standarde ter Skladno z Direktivo 2008/57/ES pogoje interoperabilnosti.

Vključitev naših prog in pristanišča Koper v evropske razvojne dokumente ne more biti zgolj cilj, s katerim se ponasamo in s katerim dokazujemo pomen naše prometne lege, pač pa pomeni hkrati obveznost, da bomo to infrastrukturo skladno z evropskimi standardi tudi usposobili. Neizpolnjevanje danih zavez lahko pomeni, da bodo v prihodnosti naše proge izbrisane iz dokumentov o razvoju vseevropskega železniškega omrežja in nadomeščene s progami in pristanišči v soseščini, kar se nam postopoma že dogaja s hitrejšo dinamiko gradnje severnega kraka Baltsko – Jadranskega koridorja (med Trstom, Beljakom, Gradcem in Dunajem).

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

### **2.1. Cilji in načela**

Cilj zakona je zagotoviti najbolj učinkovit način organizacije gradnje proge Koper - Divača po zgledu prakse drugih držav članic EU, predvsem pa Avstrije in Švice, in zagotoviti vire financiranja za gradnjo na način, ki bo najmanj obremenil državni proračun oziroma davkoplačevalce.

Predlog zakona določa način financiranja projekta gradnje drugega tira, ki bo zagotovil stabilno zadolževanje z uravnoteženo strukturo in ročnostjo virov, kar bo omogočilo pravočasno načrtovanje, financiranje in izvedbo projektov.

#### **Načela zakona**

Temeljno načelo, ki se nanaša na celoten predlog zakona, je načelo finančne avtonomije družbe, ki bo organizirala gradnjo drugega tira in zagotavljala vire financiranja. Skladno s tem načelom bodo tveganja v zvezi s financiranjem gradnje proge iz proračuna RS prenesena neposredno na gospodarsko družbo s kapitalsko udeležbo RS.

Načelo zakona je tudi načelo racionalnejše poraba javnih sredstev.

### **2.2. Poglavitne rešitve**

Po predlogu zakona bo celotno organizacijo gradnje in financiranje gradnje proge Koper – Divača po naročilu RS v svojem imenu in za svoj račun RS izvedla gospodarska družba Slovenske železnice - Infrastruktura, družba za upravljanje in vzdrževanje železniške infrastrukture ter vodenje železniškega prometa, d.o.o. (v nadaljevanju: SŽ-Infrastruktura, d.o.o.). Pravice in obveznosti v zvezi z izvedbo naročila bosta skladno z zakonom uredila Republika Slovenija oziroma v njenem imenu Vlada RS kot naročitelj in SŽ-infrastruktura, d.o.o. kot prevzemnik naročila s pogodbo o naročilu v roku 60 dni po uveljavitvi tega zakona.

Skladno s predlogom zakona bo Družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. v mandatnem razmerju do RS oziroma Vlade RS kot naročnika prevzela naloge v zvezi z organizacijo gradnje proge v skladu z veljavnimi predpisi o graditvi objektov in v skladu z investicijskim programom za gradnjo proge ter v skladu s sprejetim finančnim načrtom izvedla finančni inženiring sredstev, namenjenih za gradnjo in odplačilo kreditov, najetih za njeno gradnjo ter obveznosti iz izdaje dolžniških vrednostnih papirjev.

RS in SŽ-Infrastruktura, d.o.o. bosta s pogodbo o naročilu uredila vse medsebojne pravice in obveznosti, določili način, po katerem bo družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. kot mandatar za potrebe gradnje proge pridobivala finančna sredstva in z njimi upravljala, odplačevala obveznosti iz najetih kreditov ter dolžniških vrednostnih papirjev, izdanih v ta namen, skladno z zakonom določili način in obliko nadzora pristojnih ministrstev nad izvajanjem investicijskega programa in finančnega načrta ter določila višino nadomestila za opravljanje storitev družbe SŽ-Infrastruktura d.o.o.

Potreben obseg finančnih virov in letno dinamiko porabe sredstev ter zadolževanje bo pristojna določiti družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. s finančnim načrtom, ki ga bo skupaj z investicijskim načrtom potrdila Vlada RS, sprejel pa DZ RS.

Sredstva za izvajanje bo po predlogu zakona družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. pridobila predvsem z najetjem kreditov, z izdajo dolžniških vrednostnih papirjev, iz sredstev strukturnih skladov, iz drugih namenskih sredstev EU za financiranje infrastrukture EU, ter drugih virov, pridobljenih s finančnim inženiringom.

Sredstva za plačilo letnega nadomestila za uporabo proge bo Vlada RS zagotavlja predvsem iz virov koncesijske dajatve, ki jo v proračun plačuje družba Luka Koper d.d., iz naslova dividend, ki jih v proračun plačujeta družbi Luka Koper d.d. in Slovenske železnice d.o.o., iz naslova uporabnine za uporabo javne železniške infrastrukture, iz sredstev, zbranih s trošarinami na motorna goriva ter iz drugih virov.

#### **Normativna usklajenost predloga zakona:**

Predlog zakon ni predmet usklajevanja s pravnim redom EU in ni v nasprotju s posamičnimi akti institucij EU, splošno veljavnimi načeli mednarodnega prava in z mednarodnimi pogodbami, ki obvezujejo RS.

Po sprejemu tega zakona bo potrebno z njim uskladiti nekatere druge zakone in druge pravne akte, predvsem pa zakon o železniškem prometu (ZZelP UPB6) (Ur. l. RS, št. 99/2015 – uradno prečiščeno besedilo); zakon o družbi Slovenske železnice (Ur. l. RS, 106/2010, 43/2011, 40/2012 – ZUJF, 25/2014 – ZSDH – 1 in 30/2016), zakon o javnih financah (Ur. l. RS, št. 11/2011 – uradno prečiščeno besedilo, 14/2013 – popr. 101/2013, 55/2015 – ZfisP in 96/2015 – ZIPR1617), zakon o izvrševanju proračuna Republike Slovenije za leti 2016 in 2017 (Ur. l. RS, št. 96/2015, 46/2016 in 80/2016 – ZIPRS1718), zakon o upravljanju kapitalskih naložb Republike Slovenije (Ur. l. RS, št. 38/2010, 18/2011, 77/2011, 22/2012 in 105/2012 – ZSDH) in Akt o ustanovitvi družbe Slovenske železnice, d.o.o.

Potrebno bo sprejeti Zakon o poroštvu Republike Slovenije za obveznosti SŽ Infrastruktura, d.o.o. iz naslova kreditov in izdaje dolžniških vrednostnih papirjev za financiranje gradnje železniškega tira Koper – Divača.

**a) Sodelovanje javnosti pri pripravi predloga zakona:**

Predlog zakona je bil pripravljen v okviru civilne iniciative podpisanih volivcev (predlagateljev). Druga javnost ni sodelovala pri pripravi predloga zakona.

**b) Sodelovanje vlagateljev pri delu Državnega zbora in delovnih teles:**

V zvezi s tem zakonom bodo pri delu Državnega zbora in delovnih teles na strani predlagateljev sodelovali Emil Milan Pintar (emilmilan.pintar@siol.net), dr. Marko Pavliha (marko.pavliha@fpp.uni-lj.si), dr. Jože Damijan (jdamijan@gmail.com) in Stanko Štrajn, dipl.iur. (stanko.strajn@gmail.com)

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

Natančna vrednost projekta bo opredeljena v investicijskem programu, natančna finančna konstrukcija pa v finančnem načrtu, ki ju v skladu s tem zakonom sprejme vlada, potrdi pa Državni zbor. Finančne posledice zakona je v tej fazi mogoče oceniti na podlagi do sedaj znanih podatkov o rednosti investicije in predpostavk glede načina financiranja.

Ob predpostavkah, da vrednost naložbe znaša 950 mio EUR (z DDV), da se je Vlada RS za naložbo že zadolžila v višini 200 mio EUR (kar bi v obliki kapitalskega vložka vložila v SŽ-Infrastruktura, d.o.o.), da je bilo v projekt do sedaj vloženo že prek 50 mio EUR (stroški dokumentacije in odkupa zemljišč) in da bo SŽ-Infrastruktura, d.o.o. v skladu z določili tega zakona za preostali del financiranja naložbe (700 mio EUR) najela dolgoročne kredite za obdobje 30 let s povprečno obrestno mero 2,0%, bo letni znesek anuitete (odplačila glavnice in obresti) znašal 31,3 mio EUR.

V primeru drugačne strukture financiranja, denimo v primeru pridobitve evropskih sredstev za sofinanciranje tega projekta in preusmeritve evropskih sredstev iz naslova kohezije iz drugih projektov na projekt gradnje proge Koper – Divača v skupni višini 150 mio EUR, bo letni znesek anuitete za najete kredite ustrezno nižji, in sicer 24,6 mio EUR.

Predlog zakona predvideva, da sredstva za plačilo anuitet družbi SŽ-Infrastruktura, d.o.o. zagotavlja Vlada RS s plačilom letnega nadomestila za uporabo proge, zaradi česar bodo za proračun RS v obdobju 30 let nastale letne finančne posledice v višini največ 31,3 mio EUR oziroma nižje v primeru drugačne strukture finančnih virov.

Letno nadomestilo za uporabo proge bo Vlada RS pridobivala predvsem iz koncesijske dajatve, ki jo v proračun plačuje družba Luka Koper d.d., iz naslova dividend, ki jih v proračun plačujeta družbi Luka Koper d.d. in Slovenske železnice d.o.o., iz naslova uporabnine za uporabo javne železniške infrastrukture, iz sredstev, zbranih s trošarinami na motorna goriva, in iz drugih virov.

V primeru morebitne nesolventnosti družbe SŽ-Infrastruktura, d.o.o. bodo nastale finančne posledice za proračun letno v višini zapadlih obresti in glavnice najetih kreditov zaradi vnovčitve poroštva v višini najetih glavnice in obresti za kredite s poroštvom države.

Sprejem tega zakona torej ne predvideva dodatne porabe proračunskih sredstev v obdobju, za katerega je bil državni proračun že sprejet, saj so za to obdobje v državnem proračunu sredstva za izvajanje zakona že zagotovljena. Vlada RS predvideva, da bo v letih 2017 – 2018 financirala pripravljala dela za začetek gradnje proge Koper – Divača iz sredstev, s katerimi je oziroma še namerava dokapitalizirati družbo 2TDK d.o.o. (v skupni višini 200 mio EUR). Za ta sredstva pa se je Vlada RS že zadolžila pred sprejetjem tega zakona in prevedela njihovo porabo v obdobju, za katerega je bil državni proračun že sprejet.

Sprejem zakona nima finančnih posledic za druga javna finančna sredstva, razen v obsegu, v katerem se bodo za plačila letnega nadomestila družbi SŽ-Infrastruktura, d.o.o. uporabljala sredstva iz naslova koncesijske dajatve, ki jo v proračun plačuje družba Luka Koper d.d., iz naslova dividend, ki jih v proračun plačujeta družbi Luka Koper d.d. in Slovenske železnice d.o.o. ter iz naslova uporabnine za uporabo javne železniške infrastrukture, ki se sedaj stekajo v integralni proračun. Z izgraditvijo proge Koper – Divača se bo pretovor v družbi Luka Koper d.d. in pretovor družbe Slovenske železnice d.o.o. več kot podvojil v obdobju 30 let, s čimer se bodo več kot podvojile tudi koncesijska dajatev in dividende obeh družb, s tem pa se bo nevtraliziral vpliv preusmeritve teh sredstev za plačilo letnega nadomestila.

#### **4. PRIKAZ UREDITEV V NEKATERIH DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH IN PRILAGOJENOSTI UREDITVE PRAVU EVROPSKE UNIJE**

##### **4.1 PRILAGOJENOST PRAVU EVROPSKE UNIJE**

Predlog zakona ni povezan s pravnim redom EU.

##### **4.2 PRAVNA UREDITEV V NEKATERIH DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH**

Financiranje javne železniške infrastrukture v državah članicah EU ni enotno urejeno. Odvisno je od lastniških razmerij, razvitosti železniškega prometa in usmeritev na področju konkurenčnosti.

Železniška infrastruktura je praviloma državna last, zato zanjo prek nacionalnih železniških upravljavcev infrastrukture skrbi država, ki zagotavlja finančne vire za vlaganja v železniško infrastrukturo. Glavni viri financiranja so: uporabnina, dobiček iz naslova upravljanja s premoženjem, trošarine na motorna goriva, regionalni in občinski prispevki, drugi prihodki iz uporabe železniške infrastrukture – telekomunikacije, oglaševanje, najemnine, navzkrižno financiranje, delno pa tudi sodelovanje zasebnega in državnega kapitala (pri komercialnih hitrih progah za potniški promet).

Ureditve v posameznih obravnavanih državah:

##### **Avstrija**

Lastnik železniške infrastrukture v Avstriji je hčerinsko podjetje avstrijskih železnic (ÖBB) - ÖBB Infrastruktur AG, ki je odgovorno za planiranje, gradnjo, delovanje in vzdrževanje celotne železniške infrastrukture. ÖBB Infrastruktur AG je posredno v 100% kapitalski lasti države, financiranje pa je v celoti podprto z državnimi jamstvi.

Najpomembnejši vir (zunanjega) financiranja (85% delež) ÖBB Holding in posledično v veliki meri ÖBB Infrastruktur je izdaja obveznic z dolgoročno zapadlostjo. Drugi pomembni viri financiranja so pristojbine za uporabo infrastrukture (uporabnine), krediti, krediti Evropske investicijske banke (EIB), v zadnjih letih pa so financiranje iz

Evropskih kohezijskih sredstev (predvsem za velike projekte vseevropskega pomena kot sta predora Brenner in Semmering).

Avstrijska železniška infrastruktura se financira iz različnih virov, med katerimi je najpomembnejša izdaja obveznic, vezanih s fiksno obrestno mero, kar zmanjšuje samo tveganje. Zapadlost obveznic, na podlagi katerih ÖBB Holding financira železniško infrastrukturo, je od 10 do 30 let, s fiksno obrestno mero 3-4%. Obveznosti iz obveznic odplačuje država redno (anuitetno), in sicer iz dobička, ki ga ustvari družba ÖBB Holding (25%), preostali del (75%) pa iz državnega proračuna v obdobju 30 let.

Skladno s finančno zakonodajo je tako na državni kot na občinski ravni omogočena uvedba posebnih namenskih davkov, kot so davek na službene parkirne prostore, davek na podzemno železnico, kratkotrajne parkirnine ipd., pridobljena sredstva pa se uporabijo za navzkrižno financiranje.

## **Švica**

Švica ima upravljanje, vzdrževanje in financiranje železniške infrastrukture urejeno podobno kot Avstrija – to vlogo opravlja hčerinska družba SBB Infrastruktur. Švicarska železniška infrastruktura se financira iz več različnih virov kot v drugih državah in se razlikuje glede na namembnost samega projekta. Prihodke, namenjene za operativna dela in vzdrževanje obstoječega omrežja, SBB Infrastruktur pridobiva iz zveznega proračuna, uporabnin za tovarne in potniške vlake in od upravljanja z nepremičninami. Poleg navedenih virov pridobiva prihodke za financiranje širitve železniškega omrežja oziroma za financiranje posebno velikih gradbenih projektov iz FinoV sklada (1,6 milijarde CHF letno), iz katerega je namenjenih 31,5 milijarde CHF za približno 20 let, prispevkov 26 kantonov (300 milijonov CHF letno), trošarin na goriva (300 milijonov CHF letno).

FinoV je sklad, namenjen za financiranje večjih nacionalno pomembnih transportnih projektov, ki je bil ustanovljen leta 1998. V sklad se stekajo sredstva iz naslova davka na dodano vrednost, trošarin na goriva, zadnja leta pa tudi iz naslova zakladnih menic.

## **Nemčija**

Železniška infrastruktura v Nemčiji je v lasti hčerinske družbe nemških železnic (Deutsche Bahn), in sicer DB Netz AG, ki je tudi upravljavec infrastrukture. Glavne odločitve o pomembnih investicijah in upravljanju železniške infrastrukture so v domeni nacionalne vlade in družbe DB Netz, ki je odgovorna za upravljanje z železniško infrastrukturo.

Zvezna vlada financira projekte železniške infrastrukture, ki so vključeni v dolgoročni infrastrukturni razvojni načrt. Družba DB Netz je odgovorna za implementacijo načrtovanih projektov. Gradnja infrastrukture se financira iz različnih virov, iz uporabnin za uporabo železniške infrastrukture, subvencij iz državnega proračuna in brezobrestnih kreditov iz državnega proračuna. Drugi viri so še del dobička družb, ki gospodarijo z nepremičninami nemških železnic (zemljišča, postaje, stanovanjske in druge zgradbe).

## **Belgija**

Z reformo leta 2014 je iz SNBC Holdinga nastala nova družba SNBC, ki je prevzela odgovornost za upravljanje z železniškimi postajami in za varnost, medtem ko pa Infrabel izvaja informacijske in telekomunikacijske dejavnosti in odgovarja za gradnjo, vzdrževanje in delovanje železniške infrastrukture, pa tudi za dodeljevanje zmogljivosti in zaračunavanje uporabnin.

Infrabel je eden izmed največjih investitorjev v Belgiji. Kot javno podjetje se financira večinoma iz javnih sredstev – kapital in nepovratna sredstva prejema od zvezne vlade. Drugi pomemben vir finančnih sredstev so uporabnine, ki jih Infrabel zaračunava prevoznikom v zameno za uporabo železniške infrastrukture. Za financiranje projektov uporablja tudi številne druge finančne mehanizme, kot so RER sklad, kreditov Evropskih institucij, pa tudi javno zasebna partnerstva (pri komercialnih hitrih progah za potniški promet).

## Danska

Danski upravljavec železniške infrastrukture je Rail Net Denmark (Banedanmark), ki je v 100% državni kapitalski lasti, organiziran kot t.i. izvajalska agencija pod Ministrstvom za promet. Glavne naloge agencije so načrtovanje, vzdrževanje in modernizacija danskega železniškega omrežja ter kontrola signalnih naprav. Banedanmark dodeljuje upravljavske pravice železniškim operaterjem in jim zaračunava uporabnino za uporabo železniške infrastrukture.

Danska je razvila zanimiv in specifičen model financiranja večjih železniških in cestnih projektov, ki je bil do sedaj v praksi uporabljen dvakrat in se je izkazal za zelo uspešnega. Gre za t.i. model državnega jamstva (*State guarantee model*). Deležniki, ki sodelujejo pri projektu, so država, upravljavec železniške (ali cestne) infrastrukture – Banedanmark in za ta namen ustanovljeno državno podjetje Sund and Bealt.

Velikih infrastrukturnih projektov ni mogoče financirati izključno z državnimi sredstvi, zato ključno vlogo igra Sund and Bealt (v 100% državni kapitalski lasti), ki ima značaj zasebne kapitalne družbe. Za financiranje večjih infrastrukturnih projektov se družba zadolžuje na finančnih trgih, država pa do upnikov nastopa kot porok, kar omogoča ugodne pogoje kreditiranja, saj ima Danska visoko bonitetno oceno.

V primerjavi s tradicionalnimi finančnimi modeli je glavna prednost opisanega načina financiranja v popolnem ali delnem poplačilu kreditov iz uporabnin oziroma cestnin (železniških ali cestnih), s čimer projekti niso (ali pa so v manjši meri) breme javnih financ države.



## II. BESEDILO ČLENOV

### SPLOŠNE DOLOČBE

#### 1. člen

(Vsebina zakona)

Ta zakon določa način in pogoje za gradnjo ter financiranje gradnje železniške proge na relaciji Koper – Divača (v nadaljevanju: proge Koper – Divača).

#### 2. člen

(Pomen izrazov)

Posamezni izrazi, uporabljeni v tem zakonu, imajo naslednji pomen:

- (1) naročiteljica - nosilka projekta je Republika Slovenija (v nadaljevanju RS), ki naroča gospodarski družbi, opredeljeni s tem zakonom, da naj v svojem imenu in za njen račun izvede projekt gradnje proge Koper – Divača;
- (2) naročilo ima pravno naravo mandata v smislu Obligacijskega zakonika (Ur. l. RS, št. 97/2007 – uradno prečiščeno besedilo in 64/2016 – odl.US), ki ga daje naročiteljica RS gospodarski družbi kot prevzemnici naročila;
- (3) investicijski program pomeni celoviti načrt gradnje proge Koper – Divača in obsega načrte gradnje proge, objektov in opreme;
- (4) finančni načrt obsega predvidene vire finančnih sredstev in načine pridobitve finančnih sredstev, potrebnih za izvedbo investicijskega programa;
- (5) obseg upravičenj prevzemnika naročila prevzemanja zavez za RS je zamejen z obsegom pooblastila.

### NALOGE V ZVEZI Z GRADNJO IN FINANCIRANJEM GRADNJE PROGE KOPER – DIVAČA

#### 3. člen

(Nosilka in izvajalka in predmeta projekta)

Gradnjo in financiranje gradnje proge Koper – Divača izvede v svojem imenu in za račun RS družba Slovenske železnice - Infrastruktura, družba za upravljanje in vzdrževanje železniške infrastrukture ter vodenje železniškega prometa, d.o.o. (v nadaljevanju: SŽ-Infrastruktura, d.o.o.) na podlagi naročila RS. Pravice in obveznosti v zvezi z izvedbo naročila gradnje in financiranja proge Koper – Divača uredita RS kot naročiteljica oziroma v njenem imenu Vlada RS in SŽ-Infrastruktura d.o.o. kot prevzemnik naročila skladno s tem zakonom s pogodbo o naročilu v roku 60 dni po uveljavitvi tega zakona. Družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. je z naročiteljico RS v skladu s tem zakonom dolžna skleniti pogodbo o naročilu.

RS v skladu s tem zakonom in na njegovi podlagi sklenjeno mandatno pogodbo daje družbi SŽ-Infrastruktura, d.o.o. mandat s pooblastilom, da v svojem imenu in za njen račun izvede gradnjo proge ter da v ta namen:

1. izdelava finančnega načrta, ki ga potrdi Vlada RS in sprejme DZ RS, organizira in v skladu s tako sprejetim finančnim načrtom vodi finančni inženiring sredstev, namenjenih za gradnjo proge Koper – Divača ter odplačilo kreditov, najetih za gradnjo oziroma odplačilo obveznosti iz izdanih dolžniških vrednostnih papirjev, in
2. v skladu z veljavnimi predpisi o graditvi objektov izdelava investicijski program gradnje proge Koper – Divača, ki ga potrdi Vlada RS, sprejme pa DZ RS, ter da gradnjo proge Koper – Divača skladno s tako sprejetim investicijskim programom izvede.

#### 4. člen

(Opredelitev osnovnih parametrov investicijskega in finančnega načrta)

Vlada RS družbi SŽ-Infrastruktura, d.o.o. v postopku priprave investicijskega programa iz 2. točke drugega odstavka 3. člena določi:

1. čas izvedbe projekta gradnje proge Koper – Divača in dinamiko gradnje odsekov proge v posameznem letu;
2. zgornjo višino sredstev po posameznih virih financiranja gradnje proge Koper – Divača in
3. namenske vire sredstev za odplačilo najetih kreditov ter obveznosti iz izdanih dolžniških vrednostnih papirjev.

Vlada RS bo v imenu RS na podlagi pogodbe o naročilu iz prvega odstavka 3. člena tega zakona na družbo SŽ-Infrastruktura, d.o.o. za čas gradnje prenesla posestno pravico na nepremičninah, ki so potrebne za izvedbo projekta gradnje proge Koper – Divača.

#### 5. člen

(Opredelitev vsebine pogodbe o naročilu)

S pogodbo o naročilu iz 3. člena tega zakona bosta RS oziroma Vlada RS in SŽ-Infrastruktura, d.o.o. uredili zlasti naslednje medsebojne pravice in obveznosti:

- predmet naročila in način poravnave z izvajanjem naročila nastalih stroškov;
- pooblastilo RS kot mandanta mandatarju SŽ-Infrastruktura, d.o.o. v zvezi z izvajanjem finančnega inženiringa ter sklepanjem in izvajanjem pogodbenih razmerij v zvezi z realizacijo projekta gradnje proge Koper – Divača;
- pridobivanje in upravljanje finančnih sredstev, potrebnih za gradnjo proge in za odplačilo obveznosti iz kreditov ter dolžniških vrednostnih papirjev, skladno s finančnim načrtom;
- način in oblike nadzora nad vodenjem finančnega inženiringa in nadzora nad zakonitostjo najemanja kreditov in pridobivanjem sredstev z izdajo dolžniških vrednostnih papirjev po pristojnem ministrstvu za finance;
- način in oblike nadzora, ki jih je o kakovosti in racionalnosti izvajanja projekta gradnje skladno s pogodbo o naročilu pristojen izvajati naročnik, na podlagi predpisov o gradnji pa za posamezna področja pristojna ministrstva;
- pogoje in merila za oddajo javnega naročila gradenj ter za izbiro izvajalcev;

- naloge družbe SŽ-Infrastruktura, d.o.o. kot posestnika nepremičnin, objektov in naprav v času izvajanja projekta, prevzem izvedenih del po RS in prenosom zgrajenega drugega tira na proge v upravljanje na družbo SŽ-Infrastruktura, d.o.o.;
- medsebojne obveznosti pogodbenih strank v zvezi z zavarovanjem interesov RS;
- vodenje evidenc sredstev in virov sredstev v upravljanju družbe SŽ-Infrastruktura, d.o.o. v času gradnje;
- druga vprašanja v zvezi s posli oziroma nalogami, ki jih bo družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. izvajala skladno z določbami tega zakona po pogodbi o naročilu.

Pogodbo o naročilu bosta Vlada RS v imenu RS in družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. sklenili za čas trajanja izvedbe projekta gradnje proge Koper – Divača in odplačila obveznosti iz kreditov ter dolžniških vrednostnih papirjev, ki jih bo v skladu s finančnim načrtom najela oziroma izdala družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o.

## 6. člen

(Opredelitev narave naročila prevzemnika)

Družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. je naročilo RS dolžna izvesti skladno s tem zakonom in na njegovi podlagi sklenjene pogodbe o naročilu iz 5. člena tega zakona, kot tudi z investicijskim in finančnim načrtom, ki bo njen sestavni del, s skrbnostjo dobrega gospodarstvenika, tako da bo v največji meri dosežen pogodbeni namen in uresničeni naročiteljevi interesi. V primeru, da bi bilo v času izvajanja projekta gradnje proge Koper – Divača zaradi spremenjenih okoliščin smotrno posamezne dele investicijskega ali finančnega načrta spremeniti ali izvesti drugače, bo družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. o tem nemudoma naročnika seznanila in ga pozvala, da se do njenega predloga opredeli.

## 7. člen

(Obseg upravičenj prevzemnika naročila)

RS je družbi SŽ-Infrastruktura, d.o.o. dolžna pokriti vse potrebne stroške, ki jih bo ta imela v posameznem letu v času izvajanja obveznosti iz pogodbe o naročilu. O načinu ugotavljanja, potrjevanja in plačila stroškov se bosta naročitelj RS in prevzemnik družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. sporazumela s pogodbo iz 4. člena tega zakona.

## 8. člen

(Poročanje o izvedbi naročila)

Družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. letno poroča Vladi RS in DZ RS o izvrševanju investicijskega programa in finančnega načrta. Poročilo o izvrševanju investicijskega programa in finančnega načrta obravnava Vlada RS, ki na podlagi predhodnega soglasja DZ RS, letno poročilo sprejme. Vsebino poročila in roke, v katerih je družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. dolžna izdelati poročilo in ga predložiti DZ RS in Vladi RS, RS oziroma Vlada RS in družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. določita v pogodbi, opredeljeni v 5. členu tega zakona.

## LASTNINA, NAMEMBNOST, UPRAVLJANJE IN VZDRŽEVANJE PROGE

### 9. člen

(Lastnica in upravljalec infrastrukture)

RS bo po gradnji in pridobitvi uporabnega dovoljenja (kolavdaciji) zgrajeno progo, objekte in opremo prevzela v last in v roku 60 dni po prevzemu z družbo SŽ-Infrastruktura d.o.o. sklenila pogodbo o upravljanju proge Koper – Divača kot javne železniške infrastrukture za izvajanje obvezne gospodarske javne službe vzdrževanja, vodenja železniškega prometa, gospodarjenja in za sodelovanje med upravljavci infrastrukture v okviru mednarodnih združenj upravljavcev železniške infrastrukture.

## FINANČNI VIRI ZA FINANCIRANJE GRADNJE PROGE TER ODPLAČILO OBVEZNOSTI IZ NAJETIH KREDITOV IN IZDANIH DOLŽNIŠKIH VREDNOSTNIH PAPIRJEV

### 10. člen

(Viri financiranja)

Sredstva za financiranje projekta gradnje proge bo v skladu s finančnim načrtom iz 1. točke drugega odstavka 3. člena tega zakona družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. pridobila iz naslednjih virov:

- namenskih sredstev, določenih s proračunom RS;
- najetih kreditov;
- sredstev, zbranih z izdajo dolžniških vrednostnih papirjev;
- sredstev strukturnih skladov in drugih sredstev EU, namenjenih za financiranje gradnje železniške infrastrukture;
- drugih virov, pridobljenih v okviru izvajanja finančnega inženiringa.

### 11. člen

(Smernice za izdelavo investicijskega in finančnega načrta)

Investicijski program in finančni načrt gradnje proge iz prvega in drugega odstavka 3. člena tega zakona pripravi ob upoštevanju smernic Vlade RS iz prvega odstavka 4. člena tega zakona družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. in ju predloži Vladi RS, ki na njuni podlagi pripravi predlog posebnega zakona in ga pošlje v obravnavo in sprejem DZ RS.

Za poplačilo obveznosti do upnikov iz naslova najetih srednjeročnih in dolgoročnih kreditov in za poplačilo obveznosti iz naslova plačila izdanih dolžniških vrednostnih papirjev, namenjenih financiranju projekta gradnje proge, bo na podlagi posebnega zakona jamčila RS.

Družbi SŽ-Infrastruktura, d.o.o. za izdajo dolžniških vrednostnih papirjev, s katerimi se financirajo obveznosti iz 10. člena tega zakona, ni potrebno pridobiti dovoljenja Agencije za trg vrednostnih papirjev.

## 12. člen

(Viri za poplačilo obveznosti z viri pridobljenih sredstev)

Viri sredstev za plačilo finančnih obveznosti upnikom za dolgove iz 10. člena tega zakona so naslednji:

- a. sredstva iz naslova koncesijskih dajatev, ki jo v proračun plačuje družba Luka Koper d.d.;
- b. sredstva iz naslova dividend, ki jih v proračun plačujeta družbi Luka Koper d.d. in Slovenske železnice d.o.o.;
- c. sredstva iz naslova uporabnine za uporabo javne železniške infrastrukture;
- d. sredstva, zbrana s trošarinami na motorna goriva, in sicer v višini 1 centa na liter prodanih motornih goriv v maloprodaji;
- e. druga namenska sredstva.

Sredstva za plačilo finančnih obveznosti iz 10. člena tega zakona družbi SŽ-Infrastruktura, d.o.o. v obliki letnega nadomestila za uporabo proge (v nadaljevanju: letno nadomestilo) zagotovi RS oziroma Vlada RS iz proračuna RS, opredeljenih v prvem odstavku tega člena, na namenski račun družbe SŽ-Infrastruktura, d.o.o. za izvedbo projekta gradnje proge, in sicer za vsako leto trajanja odplačila v višini v tem letu zapadlih obveznosti.

Letno nadomestilo iz prejšnjega odstavka tega člena obsega tudi operativne stroške, ki jih je v skladu s tem zakonom dolžna naročiteljica RS poravnati prevzemniku naročila, družbi SŽ-Infrastruktura, d.o.o.

## 13. člen

(Lastnina in upravljanje z najetimi sredstvi)

Družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. mora sredstva in vire sredstev iz finančnega načrta iz 1. točke drugega odstavka 3. člena tega zakona, namenjene za gradnjo proge Koper – Divača, s katerimi v imenu RS upravljanja, voditi na posebnem računu, ločeno od ostalih sredstev, s katerimi posluje. Sredstva na tem računu so last RS in ne morejo biti predmet zastave za poplačilo obveznosti družbe SŽ-Infrastruktura, d.o.o., predmet izvršbe, ki bi jih upniki vodili nad družbo, v primeru stečaja družbe pa bi bila ta sredstva predmet izločitvene pravice RS.

Družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. mora likvidnostne presežke sredstev iz prejšnjega člena vlagati v državne vrednostne papirje ali v lastne vrednostne papirje, v dolžniške vrednostne papirje ali depozite prvorazrednih bank s sedežem v RS.

## NADZOR NAD IZVAJANJEM NALOG IZ INVESTICIJSKEGA NAČRTA GRADNJE PROGE KOPER – DIVAČA

## 14. člen

(Imenovanje Komisije za izvajanje nadzora)

Vlada RS v roku 30 dneh po uveljavitvi tega zakona imenuje petčlansko komisijo za izvajanje nadzora nad uresničevanjem s tem zakonom in pogodbo o naročilu iz 2. in 4. člena tega zakona določenih obveznosti. Člane komisije Vladi RS predlagajo:

- enega člana Slovenske železnice d.o.o. kot obvladujoče družbe družbe SŽ-Infrastruktura, d.o.o.,

- enega člana ministrstvo pristojno za finance;
- enega člana ministrstvo pristojno za infrastrukturo,
- enega člana ministrstvo pristojno za gospodarstvo in tehnološki razvoj in
- enega člana iz vrst predstavnikov civilne družbe.

Mandat članov Komisije traja 4 leta, po preteku mandata so lahko znova imenovani.

Komisija je pristojna za izvajanje nadzora nad izvajanjem nalog RS oziroma Vlade RS in družbe SŽ-Infrastruktura, d.o.o. določene s tem zakonom in pogodbo o naročilu iz 3. in 5. člena tega zakona in s svojim delovanjem ne posega v pristojnosti nadzornega sveta družbe SŽ-Infrastruktura, d.o.o. O ugotovitvah Komisija sestavlja šest-mesečna poročila, ki jih pošilja Vladi RS, ta pa z njimi seznanja DZ RS.

Način poročanja in delovanje Komisija uredi s poslovníkom, ki ga sprejme v roku 30 dni po konstituiranju. Konstitutivno sejo Komisije, na kateri imenovani člani izvolijo predsednika in podpredsednika, skliče najstarejši imenovani član komisije.

Za svoje delo prejemajo člani Komisije nagrado v višini polovice nagrade, ki jo prejemajo člani nadzornega sveta SŽ-Infrastruktura, d.o.o.

## KONČNA DOLOČBA

### 15. člen

(Vacatio legis)

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

### III. OBRAZLOŽITEV ČLENOV

#### K členu 1

Uvodna določba opredeljuje vsebino, ki jo ureja predlagani zakon, opredeljuje projekt, ki naj se z izvedbo zakona realizira.

#### K členu 2

Določilo opredeljuje posamezne, v zakonu uporabljene pojme, zlasti tiste, ki so specifični v pogodbenem razmerju, ki ga zakon ureja.

#### K členu 3

Določilo opredeljuje nosilce projekta. Republika Slovenija nastopa kot investitor, kot izvajalka pa družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. na podlagi pogodbe o naročilu (mandatnega pogodbenega razmerja), ki sta jo skladno z predlogom zakona naročnik in družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. dolžna skleniti. Družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. nastopa kot prevzemnica posla, ki jo investitor pooblašča za sklepanje pravnih poslov s tretjimi osebami zaradi pridobivanja sredstev za izvedbo investicije, gradnje proge Koper – Divača ter v tej zvezi za izvedbo javnega naročila za izbiro najugodnejšega izvajalca oziroma izvajalcev gradbenih in delovršnih ter obrtniških del, potrebnih za dosego namena, t.j. realizacijo projekta gradnje drugega tira. V okviru naročila je družbi SŽ-Infrastruktura, d.o.o. naloženo, da izdela predlog investicijskega programa in finančnega načrta za pridobitev sredstev za realizacijo programa oziroma projekta, ki ju je Vlada RS pristojna obravnavati in sprejeti, DZ RS pa sprejeti v obliki posebnega zakona.

#### K členu 4

Določilo opredeljuje nalogo Vlade RS za določitev okvirov in smernic, ki jih je dolžna družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. upoštevati pri izdelavi investicijskega programa in finančnega načrta za pridobitev sredstev, potrebnih za gradnjo proge Koper – Divača, in obveznost RS, da v posest družbe prenese nepremičnine, to je zemljišča, na katerih bo družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. zgradila progo.

#### K členu 5

V tem določilu so opredeljeni elementi, ki jih morata RS oziroma v njenem imenu Vlada RS in družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. kot *essentialia negotii* urediti v pogodbi o naročilu. Določilo je nadalje podlaga za določitev obsega pooblastila, ki ga bo s pogodbo o naročilu za izvedbo projekta gradnje proge Koper – Divača dala RS prevzemniku naročila, družbi SŽ-Infrastruktura, d.o.o. in podlaga za določitev temeljnih pogojev, ki jih bodo morali izpolnjevati za izvedbo gradnje zainteresirani izvajalci v postopku javnega naročila gradnje in za določitev meril, na podlagi katerih bo SŽ-Infrastruktura, d.o.o. izbrala najugodnejšega ponudnika oziroma ponudnike. Določilo je nadalje podlaga, na kateri bosta pogodbeni stranki opredelili čas trajanja pogodbenega razmerja, t.j. od sklenitve, pa do dokončnega poplačila obveznosti iz najetih kreditov in obveznosti iz zapadlih dolžniških vrednostnih papirjev.

#### K členu 6

Določba 6. člena opredeljuje potrebno skrbnost, s katero je družba SŽ-Infrastruktura dolžna ravnati pri izvajanju naročila in varovanju interesov naročnice, pa tudi njena dolžnost predlagati naročnici spremembo investicijskega programa in finančnega načrta, če kot dober gospodarstvenik ugotovi, da bi se s spremembo lažje in racionalneje dosegel cilj, ki ga naročnica zasleduje.

#### K členu 7

Prevzemnica naročila SŽ-Infrastruktura, d.o.o. po določbi 7. člena ni upravičena do višjega plačila za svoje delo, ki ga bo opravila v zvezi z izvajanjem naročila, kot znašajo za izvajanje oziroma izvedbo dejansko potrebni stroški. Določilo je podlaga, na kateri se bosta pogodbenici sporazumeli o načinu ugotavljanja vrste in višine posameznih stroškov, načina njihovega obračunavanja in pokrivanja s stani naročiteljice.

#### K členu 8

Določilo družbi SŽ-Infrastruktura, d.o.o. nalaga obveznost letnega poročanja Vladi RS in DZ RS o poteku izvrševanja investicijskega programa in uresničevanja finančnega načrta in je podlaga, na kateri bosta pogodbenici natančneje določili vsebino poročil ter roke za izdelavo in njihovo predajo naročiteljici zaradi spremljanja izvajanja projekta, obravnave iz poročil izhajajočih podatkov in njegovega sprejema.

#### K členu 9

RS je kot lastnica železniške infrastrukture na podlagi pogodbe o upravljanju železniške infrastrukture izvajanje obvezne gospodarske javne službe vzdrževanja, vodenja železniškega prometa, gospodarjenja in sodelovanja med upravljavci infrastrukture v okviru mednarodnih združenj upravljavcev železniške infrastrukture prenesla na družbo SŽ-Infrastruktura, d.o.o., ki je v 100% kapitalski lasti družbe Slovenske železnice d.o.o., ta pa v 100% kapitalski lasti RS. RS je lastnica zemljišč, na katerih bo po njenem naročilu družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. zgradila progo Koper - Divača in bo z gradnjo pridobila lastninsko pravico tudi na njem, zato je po vzoru citirane pogodbe o prenosu železniške infrastrukture v upravljanje smiselno že v predlaganem zakonu (9. člen) določiti podlago, po kateri bo RS po gradnji proge Koper – Divača, le-to na enak način kot to velja za drugo železniško infrastrukturo prenesla v upravljanje družbe SŽ-Infrastruktura, d.o.o. V navedenem smislu je v določilu 9. člena določen tudi rok za sklenitev pogodbe o prenosu v upravljanje.

#### K členoma 10 in 11

V določbi 10. člena so izrecno navedeni viri financiranja projekta gradnje proge Koper – Divača, v določbi 11. člena pa so kljub integralni naravi proračuna RS navedeni proračunski viri, na podlagi katerih naj se v posameznih proračunih opredelijo sredstva za plačilo obveznosti do upnikov iz naslova kreditnih pogodbenih razmerij in do imetnikov dolžniških vrednostnih papirjev, s katerimi bo družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. po naročilu in pooblastilu RS pridobila pretežni del sredstev za izvedbo projekta gradnje proge Koper – Divača. Vladi RS določilo nalaga, da v obdobju odplačevanja dolgov do upnikov v vsakem proračunu RS zagotovi proračunsko postavko v višini



zapadlih letnih obveznosti in za pokritje stroškov, ki bodo nastali družbi SŽ-Infrastruktura, d.o.o. z izvajanjem projekta.

#### K členu 12

Skladno z določilom 12. člena je družbi SŽ-Infrastruktura, d.o.o. naloženo, da z upoštevanjem smernic Vlade RS izdela predlog investicijskega programa in finančnega načrta, na njuni podlagi pa Vlada pripravi predlog zakona, ki ga predloži v obravnavo in sprejem DZ RS. Poleg navedenega je naloga Vlade RS, da pripravi predlog zakona in ga predloži DZ RS v sprejem, na podlagi katerega bo RS prevzela jamstvo za poplačilo obveznosti do upnikov iz naslova kreditiranja oziroma iz naslova izdanih dolžniških vrednostnih papirjev zaradi financiranja projekta gradnje proge Koper – Divača.

Družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. bo vrednostne papirje izdajala po naročilu in pooblastilu RS oziroma »namesto« RS, zato ji na podlagi določila 19. člena Zakona o trgu vrednostnih papirjev (Ur. l. RS, št. 6/1994, 68/1996 – odl. Us, 47/1997 - ZPre in 56/1999 – ZTVP-1) ni potrebno pridobiti dovoljenja Agencije za trg vrednostnih papirjev.

#### K členu 13

Določilo nalaga družbi SŽ-Infrastruktura, d.o.o., da mora sredstva in vire sredstev iz finančnega načrta, namenjene za gradnjo proge Koper – Divača, s katerimi upravlja po naročilu in pooblastilu RS, voditi na posebnem računu, ločeno od ostalih sredstev, s katerimi posluje. Sredstva na posebnem računu so last RS, s katerimi na podlagi mandatnega razmerja upravlja družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o., zato ne morejo biti predmet zastave za poplačilo obveznosti, ki jih ima družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. iz svojega poslovanja do svojih upnikov, prav tako pa tudi ne predmet izvršbe, ki bi jih upniki vodili nad sredstvi družbe in ne del stečajne mase v primeru stečaja družbe. Ta sredstva bi v stečajnem postopku pripadla RS kot izločitveni upnici.

Določilo vsebuje tudi zahtevo do družbe SŽ-Infrastruktura, d.o.o., po katerem je zaradi racionalnega in gospodarnega vodenja projekta, dolžna likvidnostne presežke sredstev vlagati v državne vrednostne papirje ali v lastne vrednostne papirje, v dolžniške vrednostne papirje ali depozite prvorazrednih bank s sedežem v RS.

#### K členu 14

Na podlagi določila Vlada RS imenuje posebno Komisijo za nadzor nad izvajanjem investicijskega programa in finančnega načrta za gradnjo proge Koper – Divača in določa obveznosti njenega poročanja, s čimer se zagotavlja permanenten operativni nadzor nad delom oziroma izvajanja projekta družbe SŽ-Infrastruktura, d.o.o. V določbi so nadalje opredeljeni predlagatelji, pristojni Vladi RS predlagati v imenovanje člane in pravice članov do nagrade za njihovo delo.

#### K členu 15

Skladno s prvim odstavkom 154. člena Ustave RS določba ureja začetek, ko po objavi zakona v uradnem glasilu, zakon stopi v veljavo (*vacatio legis*).