



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: 007-274/2016/
Ljubljana, 24. 3. 2017
EVA 2016-2430-0066
GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE Gp.gs@gov.si
ZADEVA: Zakon o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača - Koper – predlog za obravnavo
1. Predlog sklepov vlade:
Na podlagi drugega odstavka 2. člena in 21. 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 in 65/14) je Vlada Republike Slovenije na svoji seji dne sprejela naslednji
SKLEP:
Vlada Republike Slovenije je določila besedilo predloga Zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške povezave Divača – Koper (EVA 2016-2430-0066) ter ga pošilja Državnemu zboru Republike Slovenije v obravnavo in sprejetje po nujnem zakonodajnem postopku.
Priloga: - Predlog Zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške povezave Divača – Koper
Sklep prejmejo: - 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:
Predlog zakona je predlagan v sprejetje po nujnem postopku v skladu s 143. členom Poslovnika Državnega zbora Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 92/07 – uradno prečiščeno besedilo, 105/10 in 80/13), ki v prvem odstavku določa, da lahko vlada predlaga, naj državni zbor obravnava predlog zakona po nujnem postopku, če je sprejem zakona nujen zaradi interesov varnosti ali obrambe države ali zaradi odprave posledic naravnih nesreč ali zato, da se preprečijo težko popravljive posledice za delovanje države. Sprejetje zakona je nujno, da se preprečijo težko popravljive posledice za delovanje države, ki bi nastale zaradi nepravčasne izvedbe predvidenih aktivnosti za prijavo na razpis za sredstva CEF/IPE. Gre za nepovratna sredstva 1 milijarde EU, ki bodo namenjena prometnih projektom, pri katerih bo zagotovljeno financiranje iz zasebnega kapitala oziroma iz finančnih institucij za izvedbo v okviru večletnega delovnega programa IPE.

Da bi bilo mogoče s projektom drugega tira v tem razpisu sploh sodelovati, se mora nujno prijaviti kot investitor družba 2TDK, Družba za razvoj projekta d.o.o. Republika Slovenija oziroma njeni organi se kot izključni investitor ne morejo prijaviti.

Razpis je bil objavljen januarja, rok za prijavo pa se izteče 14. julija 2017. Na ta dan mora biti 2TDK že investitor. Izvedba rednega zakonodajnega postopka predstavlja preveliko tveganje za pravočasno vzpostavitev pravne podlage za investitorstvo. Če za projekt ne bodo pridobljena nepovratna evropska sredstva, financiranja projekta v doglednem času ne bo mogoče zagotoviti.

V primeru nesprejetja zakona bo nastala občutna gospodarska škoda. Železniška povezava med Koprom in Divača je že preobremenjena, vsako dodatno odlašanje z začetkom izvajanja investicije pa to škodo še dodatno povečuje.

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

3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:

- dr. Peter Gašperšič, minister za infrastrukturo,
- Jure Leben, državni sekretar,
- Rok Jeram, sekretar,
- mag. Darja Kocjan, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet,
- dr. Anita Goršek, namestnica generalne direktorice Direktoratu za kopenski promet.

3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:

Pri pripravi gradiva je sodeloval Inštitut za javno upravo pri Pravni fakulteti v Ljubljani (prof. dr. Rajko Pirnat) in medresorska delovna skupina.

4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:

- dr. Peter Gašperšič, minister za infrastrukturo,
- Jure Leben, državni sekretar,
- mag. Klemen Potisek, državni sekretar,
- mag. Darja Kocjan, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet,
- dr. Anita Goršek, namestnica generalne direktorice Direktoratu za kopenski promet,
- mag. Vlasta Kampos Jerenec, vodja Sektorja za železnice in žičnice.

5. Kratek povzetek gradiva:

S predlogom zakona se urejajo najpomembnejša vprašanja v zvezi s financiranjem in izvedbo investicije drugega tira. Na podlagi zakona bo sprejet koncesijski akt, nato pa bo na način, ki ga določa zakon, podeljena koncesija. Zakon določa tudi naloge družbe 2TDK d.d., ki bo najprej izvedla pripravljala dela. Družba deluje v svojem imenu svoj račun. V nadaljevanju bo izvajala naloge izgradnje in gospodarjenja drugega tira kot koncesionar.

6. Presoja posledic za:

a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	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

	Učinki so izključno pozitivni.	
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)	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):

- 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

Predlogi in pripombe združenj so bili upoštevani:

<ul style="list-style-type: none"> – v celoti, – večinoma, – delno, – niso bili upoštevani. <p>Bistveni predlogi in pripombe, ki niso bili upoštevani.</p>	
9. Predstavitev sodelovanja javnosti:	
Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja:	DA/NE
(Če je odgovor NE, navedite, zakaj ni bilo objavljeno.)	
<p>(Če je odgovor DA, navedite:</p> <p>Datum objave:</p> <p>V razpravo so bili vključeni:</p> <ul style="list-style-type: none"> – nevladne organizacije, – predstavniki zainteresirane javnosti, – predstavniki strokovne javnosti, – občine in združenja občin ali pa navedite, da se gradivo ne nanaša nanje. <p>Mnenja, predlogi in pripombe z navedbo predlagateljev (imen in priimkov fizičnih oseb, ki niso poslovni subjekti, ne navajajte):</p> <p>Upoštevani so bili:</p> <ul style="list-style-type: none"> – v celoti, – večinoma, – delno, – niso bili upoštevani. <p>Bistvena mnenja, predlogi in pripombe, ki niso bili upoštevani, ter razlogi za neupoštevanje:</p> <p>Poročilo je bilo дано</p> <p>Javnost je bila vključena v pripravo gradiva v skladu z Zakonom o ..., kar je navedeno v predlogu predpisa.)</p>	
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
<p>dr. Peter Gašperšič MINISTER</p>	

Priloga:

- Predlog Zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške povezave Divača – Koper

**ZAKON
O IZGRADNJI, UPRAVLJANJU IN GOSPODARJENJU
Z DRUGIM TIROM ŽELEZNIŠKE PROGE DIVAČA - KOPER**

I. UVOD

1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJEM PREDLOGA ZAKONA

Železniška povezava Divača – Koper je sestavni del jedrnega TEN-T omrežja EU in je del tako Baltsko-Jadranskega kot Sredozemskega koridorja. Njena prometno-gospodarska vloga je torej izjemnega pomena tako za Republiko Slovenijo kot tudi za območje zalednih držav srednje in vzhodne Evrope. Proga povezuje jedrno pristanišče Koper z jedrnim TEN-T omrežjem, vendar glede na TEN-T Uredbo (EU), št. 1315/2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, ne dosega predpisanih kriterijev za jedrno omrežje, zato predstavlja "ozko grlo", ki bo odpravljeno z izgradnjo nove železniške proge na tem odseku.

Aktivnosti za povečanje zmogljivosti železniške proge Divača-Koper segajo že v leto 1996, ko je takratno Ministrstvo za promet in zveze, naročilo izdelavo Študije upravičenosti »Povečanje kapacitet enotirne proge Divača – Koper«. Projekt je zajemal raziskave tehnične, ekološke, gospodarske in finančne izvedljivosti dveh enotirnih prog med Koprom in Divačo, pri čemer je bila preučena tudi možnost izgradnje dvotirne proge namesto dveh enotirnih. Osnovna ugotovitev študije upravičenosti je bila, da le s tehnološko reorganizacijo obstoječe proge in s posegi na obstoječi infrastrukturi ni mogoče obvladati predvidenega prometa ter ustvariti rezervnih kapacitet na železnici, ki so potrebne za pozitiven razvoj pristanišča Koper, temveč le izgradnja drugega tira železniške proge pomeni trajno rešitev problema kapacitet.

Obstoječa enotirna železniška proga med Divačo in Koprom je bila dograjena v letu 1968 in ne ustreza več niti sodobnim prometnim in tehničnim zahtevam, niti dinamični rasti prometa na tem delu železniškega omrežja. Poleg tega je problematična tudi z vidika varnosti in zanesljivosti odvijanja prometa (značilnosti gorske proge, veliki vzponi, izpostavljenost plazovom, podorom, požarom in podobno.). Veliko težavo pri odvijanju železniškega prometa na progi predstavljajo tudi uporabne dolžine tirov na postajah. Sprejem, odprava oziroma križanje vlakov, dolgih 750 m, je omogočen zgolj na treh postajah, in sicer Divača, Hrpelje – Kozina in Koper tovorna. Če se križanje vlakov izvaja na drugih postajah, lahko obratujejo le vlaki do dolžine 550 metrov, kar pomeni, da je na progi Divača – Koper močno omejeno obratovanje daljših vlakov.

Proga je bila v preteklih letih modernizirana, s čimer se je njena neto prevozna zmogljivost povečala na 14,3 mio neto ton letno oziroma na 82 vlakov na dan, po njej pa je bilo v letu 2014 prepeljano 11 mio neto ton tovora, v letu 2015 11,4 mio neto ton tovora in v letu 2016 11,8 milijonov neto ton tovora. Modernizacija proge predstavlja le kratkoročno rešitev prevoznih zmogljivosti, saj ne zadostuje predvidenemu obsegu prometa v prihodnjih letih. Enotirna proga Divača – Koper tako predstavlja resno »ozko grlo« in oviro pri nadaljnji rasti tovora in razvoju pristanišča v Kopru, kot tudi logistične dejavnosti.

Zgoraj navedeno upošteva tako Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji, ki jo je

sprejela Vlada RS v letu 2015 (sklep št. 37000-3/2015/8, z dne 29. julija 2015), kot tudi Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (Uradni list RS, št. 75/16). Oba dokumenta dajeta izgradnji drugega železniškega tira med Koprom in Divačo visoko prioriteto. Pristanišče v Kopru namreč predstavlja enega od ključnih izvorov blaga v RS in srednji Evropi, ki se ga 60% prepelje po železnici po Sredozemskem in Baltsko – jadranskem TEN-T koridorju. Pri tem je ključen odsek med Koprom in Divačo enotiren in predstavlja eno največjih ozkih grl v regiji. Če drugi železniški tir ne bo zgrajen pravočasno, lahko pričakujemo, da se bo cestni promet na teh koridorjih do leta 2028 povečal za 10 mio ton na leto (iz sedanjih 7 mio ton/leto na 17 mio ton na leto). To je pokazal izračun iz nacionalnega prometnega modela, na katerem temeljita tako Strategija kot Nacionalni program. Takšno povečanje cestnega prometa pa bi predstavljalo za Slovenijo tudi velik okoljski problem in nezmožnost doseganja okoljskih ciljev na tem področju.

Tveganja, povezana z obratovanjem obstoječega železniškega tira, postajajo tako velika, da lahko resno ogrozijo logistične tokove v Sloveniji in v zaledne države. Zaradi naraščajočega prometa je dolgoročna rešitev le gradnja drugega tira, ki bo zagotovil zadostno zmogljivost proge za pričakovan obseg prometa.

V juliju 2016 so se začela gradbena dela tudi na projektu sanacije ozkega grla na železniški progi Divača – Koper in PENP (prevozna elektrapajalna postaja) Hrastovlje, oziroma gradnja t.i. izvlečnega tira, ki pravzaprav predstavlja začetnih 1,2 km novega drugega tira. Gradbeno dovoljenje za ta odsek je bilo pridobljeno že v marcu 2015. Konec del je predviden v drugi polovici leta 2018. S tem ukrepom bo do izgradnje preostanka drugega tira povečana povprečna prepustna zmogljivost obstoječe proge z 82 na 85 vlakov na dan in prevozna zmogljivost s 14,3 na 15,2 milijona ton letno.

Projekt izgradnje drugega tira med Divačo in Koprom je tehnično zrel, saj ima poleg pridobljenih okoljskih dovoljenj in zemljišč tudi pridobljeno pravnomočno gradbeno dovoljenje tako za pripravljala dela kot za gradnjo nove proge. Pravnomočno gradbeno dovoljenje je bilo pridobljeno v prvi polovici leta 2016.

Z izvedbo projekta bodo imeli koristi ne le slovensko gospodarstvo, ampak tudi gospodarstva zalednih držav (Avstrija, Madžarska, Češka, Slovaška), ki so povezana s pristaniščem Koper in predstavljajo izvor oziroma cilj za 70% pretovora v pristanišču Koper. Pot tovora se bo na odseku Divača –Koper skrajšala iz 44.3 km na 27 km, potovalni čas se bo zmanjšal iz 43-48 minut na 15-21 minut, hitrost vlakov se bo povečala na 100 km/h in zmogljivost železniške povezave bo narastla na približno 220 vlakov na dan, kar omogoča skupno kapaciteto pretovora preko 41 mio neto ton tovora letno.

Republika Slovenija je za izgradnjo drugega tira prejela tudi pisma podpore s strani Češke, Madžarske, Slovaške in Poljske, torej zalednih držav, ki uporabljajo tovorno pristanišče Koper za izvoz in uvoz blaga. Madžarska pa je poleg pisma podpore, izrazila tudi namero o kapitalnem vložku v projektno podjetje 2TDK d.o.o., ki ga je Vlada Republike Slovenije ustanovila dne 31.3.2016, za namen realizacije projekta izgradnje drugega tira železniške proge Divača – Koper.

Zaradi velikosti in zahtevnosti projekta je način njegovega financiranja ključen pogoj za pristop k njegovi realizaciji. Stroge javnofinančne omejitve, vezane na zniževanje deficita države, omejujejo možnosti za njegovo proračunsko financiranje. Zato se je vlada odločila da k financiranju projekta pristopi z uporabo inovativnih finančnih instrumentov, ki jih je uvedel ti. Junckerjev investicijski program Evropske komisije. Ideja javno-zasebnega partnerstva kot metoda za financiranje projekta je bila po temeljiti preverbi opuščena, ker je za

infrastrukturne projekte na železnici manj primerna. Namesto tega pristopamo k projektu s predlagano udeležbo partnerskih zalednih držav, to je po načelu javno-javnega partnerstva. S temi državami bomo sklenili meddržavne pogodbe, ki bodo določale obseg in pogoje njihove udeležbe in bodo ratificirane v Državnem zboru. Za realizacijo projekta bo ključna podpora Evropske komisije z dodelitvijo nepovratnih spodbud za jedrna transportna omrežja. Tretja komponenta financiranja projekta bo posojilo Evropske investicijske banke z garancijo Evropskega sklada za strateške investicije. Mešanje virov financiranja bo prispevalo k znižanju finančnih tveganj udeležencev v projektu. Projekt bo izveden s podelitvijo koncesije projektne družbi za izgradnjo in gospodarjenje z drugim tirom. Zgrajena infrastruktura bo del javnega železniškega omrežja. Z njim bo upravljal upravljavec javne železniške infrastrukture po Zakonu o železniškem prometu. Po zaključku koncesijskega obdobja bo javna infrastruktura prešla v last države. Projektno podjetje, ki bo nosilec izgradnje drugega tira, pa mora na podlagi tega zakona ustvariti pogoje za nemoteno financiranje in izvedbo gradnje in za uspešno obratovanje in poslovanje v obdobju eksploatacije in trajanja koncesijske pogodbe.

Po nekaterih ocenah bo vsak vložen evro v drugi tir, ob pokrivanju stroškov investicije, ustvaril dodatno še 1,80 EUR do 2,30 EUR povečanja dodane vrednosti v celotnem gospodarstvu, odvisno od ocenjenega multiplikativnega učinka investicije. Velikost multiplikatorja je odvisna od udeležbe domače komponente pri izgradnji projekta. Z izgradnjo drugega tira se poveča kapitalska vrednost logističnih operaterjev, ki so vezani na projekt: v prvi vrsti Luke Koper, pa tudi vseh ostalih operaterjev, katerim se povečuje obseg poslovanja in dodane vrednosti. Ocenjuje se, da vsak milijon ton pretovora v Luki Koper d.d. posredno in neposredno, generira skoraj 60 mio EUR storitev in blaga v celotnem logističnem gospodarstvu. Če upoštevamo še vplive na preostali del gospodarstva, je ta učinek še večji: cca 80 mio EUR na vsakih milijon ton pretovora v Luki Koper.

Poleg velikega pomena, ki ga ima novi tir za nadaljnjo rast logistične dejavnosti in povezavo pristanišča Koper z zalednimi državami, bo po progi potekal tudi potniški promet. S tem bo zagotovljena ustrezna in sodobna povezava obale s preostalo Slovenijo.

Sprejetje zakona je potrebno zaradi ureditve modela financiranja projekta, ki odstopa od splošnih veljavnih predpisov. V ta namen je treba urediti status gospodarske družbe – projektne družbe, njene naloge ter nadzor nad njo, način financiranja projekta ter upravljanje železniške proge po končani izgradnji. Medtem ko je nujno potrebna posebna ureditev glede izgradnje objekta, pa ni razlogov za odstop od upravljanja grajene proge, ki bo predstavljala del javne železniške infrastrukture v okviru enovitega upravljanja in obratovanja. Model je torej zastavljen tako, da kar v najmanjši možni meri obremenjuje davkoplačevalce, hkrati pa omogoča hitro in učinkovito izvedbo investicije.

2. CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

2.1 Cilji

Predlog zakona zasleduje predvsem cilj zagotovitve učinkovitega modela financiranja izgradnje drugega tira s čim manjšo obremenitvijo javnih sredstev ter čim hitrejšo izvedbo investicije.

Najpomembnejši cilji predloga zakona v tem smislu so:

- zagotovitev pravnih in ekonomskih podlag za razvoj modela financiranja;
- zagotovitev modela financiranja, ki bo omogočil realizacijo projekta z najmanjšim možnim načinom obremenjevanja davkoplačevalcev;
- ohranjanje in izboljšanje konkurenčnega položaja koprskega pristanišča;
- čimprejšnji začetek izvajanja aktivnosti (pripravljala dela) za izgradnjo drugega tira železniške proge;
- ohranitev enovitega modela upravljanja javne železniške infrastrukture;
- zagotovitev preglednosti izvajanja investicije;
- zagotovitev možnosti za sodelovanje zalednih držav pri financiranju projekta.

2.2 Načela

S predlogom zakona se zagotavljajo zlasti naslednja temeljna načela:

- načelo finančne vzdržnosti izvedbe projekta izgradnje drugega tira železniške proge Divača – Koper;
- načelo učinkovitosti pri izvajanju projekta;
- načelo časovne in finančne optimizacije izvedbe projekta;
- načelo preglednosti financiranja in izvajanja investicije.

2.3 Poglavitne rešitve

Predlog zakona določa pogoje in način izvedbe investicije v izgradnjo drugega tira železniške povezave na odseku Divača – Koper. Ureja tudi upravljanje in gospodarjenje z drugim tirom, projektno podjetje za razvoj drugega tira (družba 2TDK d.o.o.) ter uvaja nekatere nove vire za financiranje investicije (povečana uporabnina, pribitek na cestnino, taksa na pretovor v koprskem tovornem pristanišču).

Zakon ureja posebno ureditev za izvedbo projekta drugega tira, kar pomeni, da je večina določb specialne narave, ki se uporabijo, v primerih in na način kot ga določa ta zakon. Za vsa druga razmerja oziroma vprašanja, ki s tem zakonom ne bodo posebej urejena, se subsidiarno uporabljajo drugi predpisi, ki urejajo posamezna vprašanja oziroma razmerja bodisi z izvedbo investicije ali delovanjem družbe investitorja.

Za izgradnjo in gospodarjenje z drugim tirom je pristojna in odgovorna družba 2TDK d.o.o., ki je bila s tem namenom tudi ustanovljena. Gre za gospodarsko družbo, ki jo je vlada ustanovila 31. marca 2016. Družba je ustanovljena kot ti. notranji izvajalec po doktrini prava EU in-house, kar pomeni, da gre za gospodarski subjekt, ki pod nadzorom države (kot naročnika) izvaja dejavnosti iz njene pristojnosti, kar pomeni, da se mu naročilo ali koncesija lahko podeli neposredno. Za ta namen morajo biti izpolnjeni določeni pogoji, in sicer, da :

- javni naročnik obvladuje zadevno pravno osebo podobno kot svoje službe;
- odvisna pravna oseba izvaja več kot 80% svojih dejavnosti za izpolnitev nalog, ki ji jih je dal javni naročnik, ki jo obvladuje, ali ki so ji jih dale druge pravne osebe, ki jih obvladuje ta javni naročnik;
- v odvisni pravni osebi zasebni kapital ni udeležen, razen v obliki neobvladujočega in nekontrolnega deleža zasebnega kapitala, ki se zahteva z določbami nacionalne zakonodaje in ki ne vpliva odločilno na odvisno pravno osebo.

Tej zahtevi prava EU je bilo prilagojena ureditev statusa družbe 2TDK, ki v določenih primerih odstopa od systemske ureditve. Pravice Republike Slovenije kot družbenika tako uresničuje vlada RS (in ne SDH d.d.), kajti upravljanje mora biti čimbolj neposredno, predvsem pa mora biti takšno, da lahko družbeniki odločilno vplivajo na strateške cilje in

pomembne odločitve družbe. V družbo lahko vstopijo kot družbeniki samo države ali druge osebe javnega prava (in ne zasebni kapital), in to samo na podlagi mednarodnega sporazuma, ki ga bo ratificiral Državni zbor. Delež drugih držav v osnovnem kapitalu družbe pa ne sme doseči ali preseči posamičnega deleža RS. V meddržavnem sporazumu bo urejen tudi način upravljanja družbe. Do sklenitve takega sporazuma je izključni družbenik Republika Slovenija. Družba 2TDK mora ves čas trajanja koncesijske pogodbe zagotavljati, da bo najmanj 80% skupnega povprečnega prometa v zaporednih treh letih izhajalo iz poslov iz razmerja s katerim od družbenikov ali osebo, ki jo družbenik obvladuje.

Predlagatelj je v okviru iskanja optimalnega modela financiranja preučil tudi uporabo oblike javno-zasebnega partnerstva, po kateri bi investicijo izvajal zasebni investitor. V tem primeru bi v družbo lahko vstopil eden ali več zasebnih investitorjev. V tem primeru bi bilo potrebno izvesti javni razpis za izbiro koncesionarja, kar bi v tej začetni fazi pomenilo znatno višje stroške (izvedba razpisa, priprava razpisne dokumentacije), začetek izvajanja investicije pa bi se časovno zamaknil za približno dve leti. Tudi nadzor nad izvajalcem ne bi mogel biti tako neposredne kot je v primeru predlaganega modela. Finančni vložek države bi bil kljub temu potreben, saj investicije v železniško infrastrukturo s finančnega vidika niso zelo zanimive za zasebne vlagatelje.

Glavne naloge družbe so izvedba pripravljanih del projekta drugi tir, izvajanje finančnega inženiringa, organizacija in izvedba vseh potrebnih gradenj, ter gospodarjenje z drugim tirom. Vse te naloge družba 2TDK opravlja v svojem imenu in za svoj račun.

Pripravljala dela lahko začne družba izvajati takoj po sprejetju zakona, na podlagi katerega postane investitor, kar pomeni, da ji z izvedbo del ne bo treba čakati do podelitve koncesije. Čas izvedbe investicije bo tako mogoče bistveno skrajšati. Pripravljala dela med drugim obsegajo pripravo projektne dokumentacije, izvedbo arheoloških izkopavanj ter geološko-tehničnih in hidrogeoloških raziskav, izgradnjo deviacije obstoječe proge v Divači, izgradnjo dostopnih cest ter prestavitve komunalnih vodov. Vsa dela so v zakonu izrecno navedena.

V okviru finančnega inženiringa, ki bo nedvomno predstavljal najpomembnejši segment nalog družbe tako v obdobju izgradnje kot v času koncesijskega razmerja, ki bo obsegal obratovanje drugega tira, bo družba skrbela za zagotavljanje virov in njihovo odplačevanje. V času izgradnje in pred njo bi pripravila investicijsko dokumentacijo ter letne finančne načrte za izvedbo investicije, pripravljala bo dokumentacijo in izvajala aktivnosti za pridobivanje sredstev EU, izvajala bo aktivnosti za pridobivanje posojil, v času obratovanja pa bo zlasti skrbela za redno odplačevanje posojil. K pogodbam o najemu posojil nad 500.000 EUR mora družba pridobiti soglasje vlade. Sredstva EU, ki jih je kot veljavni investitor za projekt drugega tira pridobila država, bodo prenesena na družbo, ki mora v ta namen izvesti vse potrebne aktivnosti.

V času gradnje drugega tira bo družba 2TDK v svojem imenu in za svoj račun skrbela za organizacijo in izvedbo gradenj. Pri tem bo med drugim izvajala zlasti postopke za izbiro izvajalcev gradbenih in drugih del, za zagotavljanje nadzora nad gradnjo, ki ga mora izvajati kot investitor. Po končani izgradnji bo objekt prevzela in bo zagotovila pridobitev vseh potrebnih dovoljenj za začetek obratovanja drugega tira. Zagotovila bo tudi potrebno zavarovanje. Posamezne naloge vodenja investicije lahko družba po pogodbi zaupa tudi upravljavcu javne železniške infrastrukture (JŽI), na noben način pa ne sme posegati v naloge upravljavca, s tem bo zagotovljeno varno in nemoteno odvijanje prometa po drugem tiru in kakovostno vzdrževanje in upravljanje objekta. Upravljanje drugega tira bo po izgradnji prešlo na upravljavca JŽI (SŽ-Infrastruktura d.o.o.), ki bo naloge izvajal v okviru enotnega upravljanja JŽI, v skladu z veljavnimi predpisi. Naloge upravljanja se bodo

financirale iz uporabnine za drugi tir, ki je prihodek upravljavca JŽI ter iz drugih virov na način, kot velja za financiranje nalog upravljanja (v okviru izvajanja obvezne gospodarske javne službe).

Družba 2TDK bo kot investitor in lastnik infrastrukture v času obratovanja drugega tira izvajala naloge gospodarjenja, ki med drugim obsegajo organiziranje obnov ter gospodarjenje v primerih, ko posamezni pravni posli niso nujni za izvajanje osnovnega namena drugega tira (na primer oddajanje presežnih TK kapacitet). Te prihodke družba uporabi za financiranje svoje dejavnosti, voditi pa jih mora ločeno od sredstev, ki izhajajo iz pravnih poslov z naročnikom (koncedentom).

Dejavnost družbe se bo financirala zlasti iz povečane uporabnine, pribitka na cestnino, plačila za dosegljivost, ter prihodkov iz gospodarjenja. Uporabnina za drugi tir bo prihodek upravljavca JŽI, ki tudi določi njeno višino v skladu z veljavnimi predpisi in svojo metodologijo. Povečanje uporabnine ob upoštevanju dolgoročnih stroškov projekta pa je prihodek družbe 2TDK. Povečanje uporabnine se določi na podlagi pravnega reda EU (relevantne določbe so prenesene v Zakon o železniškem prometu), kot ukrep za povečanje učinkovitosti železniškega transporta. Pribitek k cestnini je prav tako prihodek družbe 2TDK. Uvede se skladno s pravnim redom EU (relevantne določbe so prenesene v Zakon o cestninjenju) za zagotavljanje sredstev gradnje drugega tira, prav tako kot instrument evropske politike, zlasti za preusmerjanja prometa na železnice na gorskih območjih. Pribitek se bo uvedel, ko bodo za to izpolnjeni pogoji (zlasti potrebni postopki v okviru Evropske komisije), uveden pa bo na podlagi sklepa vlade, s katerim bodo določeni zadevni odseki cestninskih cest, višina pribitka ter čas začetka in konca plačevanja pribitka. Pribitek je strogo namenski prihodek, ki ga družba lahko porabi izključno za zagotavljanje sredstev za drugi tir in za poravnane obveznosti iz naslova kreditov za izgradnjo drugega tira. Pribitek plačujejo uporabniki cestnih cest z vozili, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 ton, obveznost plačila pa nastane z obveznostjo plačila cestnine. Pribitek obračuna upravljavec avtoceste (DARS d. d) in ga pobere skupaj s cestnino. Na podlagi obračuna izda družba 2TDK družbi DARS d.d. račun, na podlagi katerega se nakažejo sredstva iz naslova pribitka. Stroški pobiranja pribitka so del stroškov upravljanja avtocest in jih DARS ne more zaračunati družbi 2TDK.

Plačilo za dosegljivost se plačuje družbi 2TDK kot plačilo za storitev zagotavljanje dosegljivosti drugega tira za nemoteno izvajanje prevozov. To plačilo zagotavlja RS v višini, ko družbi ob dobrem poslovanju omogoča financiranje vse njene dejavnosti. Plačuje se za čas, ko je drugi tir na razpolago za železniški prevoz oziroma za čas, ko drugi tir ne more biti na razpolago iz razlogov, za katere družba ni odgovorna. Višina plačila mora biti odvisna tudi od kvalitete zagotavljanja storitev dosegljivosti. Podrobnosti, zlasti kriteriji za določanje višine, bodo opredeljeni v pogodbi.

Drugi tir bo predstavljal grajeno javno dobro državnega pomena v lasti družbe in bo del javne železniške infrastrukture. Pripadajoča zemljišča, na katerih bo drugi tir zgrajen, bodo predstavljala javno dobro državnega pomena v lasti RS. Za izgradnjo drugega tira se namreč ustanovi stavbna pravica, kar pomeni, da bo infrastruktura za čas trajanja stavbne pravice v lasti družbe 2TDK, pripadajoča zemljišča, na katerih je tir zgrajen ali ki funkcionalno služijo infrastrukturi, pa ostanejo last RS. Čas trajanja stavbne pravice je enak obdobju trajanja koncesije (45 let). Stavbna pravica se ustanovi v javno korist in je neodplačna. Ob prenehanju stavbne pravice RS družbi ne plača nadomestila. Ob morebitnem insolvenčnem postopku zoper družbo v času trajanja koncesije, lahko RS uveljavlja izločitveno pravico, kar pomeni, da brez volje RS drugi tir ne more biti del stečajne mase. V tem primeru bi RS plačala v stečajno maso samo tolikšen delež vrednosti objekta in pripadajočih naprav, kot je

še preostalo do poteka roka koncesije. Prav tako družba z objektom ne sme razpolagati ali ga obremenjevati, izjema velja le za ustanavljanje služnosti.

Drugi tir bo zgrajen na podlagi koncesijskega razmerja med RS kot koncedentom in družbo 2TDK kot koncesionarjem. Koncesija obsega koncesijo gradnje ter koncesijo storitev gospodarjenja (po končani izgradnji), obe koncesiji pa predstavljata enovito koncesijsko razmerje. Koncesija se podeli družbi neposredno za obdobje 45 let. Pri tem je treba poudariti, da pri tej obliki koncesije ne gre za javno-zasebno partnerstvo, temveč za obliko javno.-javnega partnerstva. Koncesija se podeli na podlagi koncesijskega akta, ki ga sprejme vlada, in v katerem se uredijo podrobnejša vprašanja, kot na primer območje koncesije, pravice in obveznosti obeh pogodbenih strank, finančna vprašanja koncesije ter nadzor nad izvajanjem, koncesije. Ob upoštevanju koncesijskega akta se sklene koncesijska pogodba, s katero se uredijo zlasti vprašanja pravic in obveznosti, povezanih zlasti z rokom in kvaliteto gradnje, z gospodarjenjem, določena finančna vprašanja izvajanja koncesije, ter nadzor koncedenta, ter pogodbene sankcije za kršitev pogodbenih obveznosti. Po preteku trajanja koncesije kot tudi v vseh drugih primerih morebitnega predčasnega prenehanja koncesije, mora družba 2TDK Republiki Sloveniji izročiti drugi tir v last kot javno železniško infrastrukturo, skupaj z vso potrebno opremo in napravami, in to v stanju, ki omogoča nemoteno nadaljnje obratovanje. Republika Slovenija plača odkupno ceno v višini še neamortizirane vrednosti vlaganj po preostali knjigovodski vrednosti, kar se zmanjša za morebitne terjatve RS iz koncesijskega razmerja.

Da bi družba 2TDK lahko začela graditi, morajo biti izpolnjeni vsi pogoji za prenos investitorstva. Na podlagi zakona, se na družbo kot novega investitorja prenese že izdano gradbeno dovoljenje iz leta 2016. Družba tudi v svojem imenu pridobiva pravico graditi na zemljiščih, na katerih pred začetkom gradnje še ni lastninske pravice ali pravice graditi Republike Slovenije. Na zemljiščih, ki ne bodo uporabljena za gradnjo (ti. presežna zemljišča), družba pridobi lastninsko pravico na podlagi pogodbe z RS. Ta pravica je odplačna, in sicer se Republiki Sloveniji plača ocenjena tržna vrednost zemljišč. Poudariti je namreč treba, da ob vsaki gradnji nujno ostane nekaj presežnih nepremičnin, saj je šele ob podrobni izdelavi projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja, mogoče natančno določiti meje objekta, tega pa bo sprejemanju prostorskega akta in pridobivanju zemljišč (kar je potrebno izvesti še pred pridobitvijo gradbenega dovoljenja) nemogoče izvesti. Taksa na pretovor se začne obračunavati 1. januarja 2018.

S predlaganim zakonom se uvaja tudi taksa na pretovor v korpskem tovornem pristanišču. Taksa na pretovor je javna dajatev, ki se plačuje od vkrcavanja in izkrcavanja tovora ter od pretovora z enega plovila na drugo, obračuna pa se za vsako plovilo, na katerem se izvajajo operacije pretovora. Plačuje jo koncesionar za upravljanje koprskega pristanišča, in sicer v odvisnosti od vrste tovora na količino (tona). Vlada podrobneje določi, katere vrste tovora se uvrščajo v posamezne zakonsko določene kategorije. Vrednost takse se lahko na podlagi odločitve vlade tudi poveča ali zmanjša, pri čemer je vlada dolžna upoštevati tudi konkurenčnost delovanja korpskega pristanišča. Prihodek iz takse je namenski vir, ki se uporablja za zagotavljanje sredstev za drugi tir, zlasti za plačilo dosegljivosti.

Nadzor nad izvajanje projekta bo izvajalo zlasti pristojno resorno ministrstvo (Ministrstvo za infrastrukturo). Za obravnavo strokovnih vprašanj in svetovanje v zvezi z nadzorom ministrstvu pomaga projektno-finančni svet, sestavljen iz predstavnikov relevantnih ministrstev.

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

Drugi tir železniške povezave Divača– Koper je ključni infrastrukturni projekt na področju prometa, ki ga Slovenija mora realizirati, če želi ohraniti in razvijati logistiko kot eno od pomembnih storitev z visoko dodano vrednostjo ter zagotoviti dolgoročno konkurenčnost in vzdržnost prometnih tokov preko Slovenije. Z načinom realizacije, še posebej pa financiranja tega projekta, se je intenzivno ukvarjalo že nekaj slovenskih vlad. Zaradi velikosti in kompleksnosti projekta pa niso bili vzpostavljeni pogoji za pristop k njegovi realizaciji. Globalni logistični tokovi odpirajo nove priložnosti za rast in razvoj prometa, na drugi strani pa javno finančne omejitve in fiskalna konsolidacija otežujejo pristop k realizaciji velikih infrastrukturnih projektov. Globalna finančna kriza je dodatno znižala obseg investicij tako v javni sferi kot v zasebnem sektorju. Delež investicij v Evropski uniji kot tudi v Sloveniji je v obdobju 2009 – 2014 padel pod potrebni nivo 20 – 22 % bruto družbenega proizvoda. Evropska unija je zato v letu 2015 lansirala investicijsko iniciativo, ki je širše poznana kot Junckerjev program, s katerim želi vzpostaviti pogoje za rast investicij tako v zasebnem kot v javnem sektorju. Uvedenih je vrsta inštrumentov, katerih cilj je izboljšati investicijsko okolje in hkrati spodbuditi tako države članice kot investitorje, da povečajo obseg tovrstnih vlaganj in spodbudijo gospodarsko rast in zaposlenost. S temi inštrumenti komisija spodbuja finančne institucije, da pristopijo k financiranju projektov, ki drugače ne bi izpolnili meril za kreditno financiranje. Kombiniranje (»blending«) nepovratnih spodbud različnih programov Evropske komisije s posojili ter garancijskimi shemami ter s kapitalskimi vložki zasebnih in drugih vlagateljev tvori jedro inštrumentov finančnega inženiringa.

Subvencije	Posojila
Garancijska shema EFSI	Kapital

Takšen pristop znižuje tveganja udeležencev v projektih, ki nimajo zaprte finančne konstrukcije.

Upoštevanje javno finančne omejitve je vlada vložila veliko naporov, da opredeli ustrezen model financiranja, ki bo omogočil realizacijo projekta, hkrati pa razbremenil vpliv investicijskih izdatkov tega projekta na javnofinančno sliko.

Potrebno je minimizirati vpliv projekta na deficit širšega sektorja države in zagotoviti, da ne bo povečeval javnega dolga v skladu z Eurostatovo metodologijo nacionalnih računov. Zato je predvideno, da bomo k projektu pritegnili sovlagatelje, ki bodo s svojimi vložki prispevali k temu, da razbremenimo javnofinančne posledice v celotnem obdobju izgradnje in tudi kasnejše eksploatacije novega tira. S tem namenom je vlada ustanovila medresorsko delovno skupino, katere naloga je bila proučiti možne oblike javno zasebnega partnerstva za realizacijo projekta. Delovna skupina je opravila obsežno delo in proučila različne oblike in modele financiranja projekta s ciljem, da bo projekt umeščen izven sektorja države po določbah Priročnika za ugotavljanje deficita in javnega dolga držav članic Evropske skupnosti, ki ga je izdal EUROSTAT.

Da bi določena operacija oziroma investicijski projekt bil uvrščen izven sektorja država po statističnih pravilih (ESA 2010 in MGDD 2016) mora izpolniti enega od dveh pogojev:

1. V primeru, ko je subjekt, ki izvaja projekt v večinski državni lasti, mora večino

prihodkov realizirati na trgu (pretežno tržni prihodki) kar za železniško infrastrukturo ni mogoče doseči, glede na to, da evropske države izdatno subvencionirajo infrastrukturna železniška vlaganja. Takšen pogoj izpolnjujejo npr. investicije v avtocestno infrastrukturo, ker pobrane cestnine kot tržni prihodki omogočajo poravnavanje obveznosti za izgradnjo in obratovanje avtocest ne glede na tip lastništva.

2. Projekt mora biti pretežno financiran iz zasebnih sredstev. Država v projektnem podjetju ali operaciji ne sme imeti prevladujočega vpliva pri upravljanju in obratovanju enote, ki je nosilec izvedbe projekta.

Prevladalo je mnenje, da se projekt realizira na način, da povabimo zainteresirane zaledne države. Načelo skupnih vlaganj zahteva ustanovitev skupnega projektnega podjetja, ki bo nosilec izvedbe projekta in kasnejšega obratovanja novega tira.

Financiranje projekta bo temeljilo na diverzifikaciji in kombiniranju finančnih virov skladno z politiko evropskih inštitucij. Robustnost finančne konstrukcije bo zagotovljena s 40 % deležem kapitala v strukturi virov projektnega podjetja. Okvirno polovico tega kapitala bo zagotovila Republika Slovenija iz potrjenih proračunov za leti 2017 in 2018 v skupni višini do 200 milijonov EUR. Nadaljnjih 25 % oziroma do 250 milijonov EUR virov se načrtuje iz nepovratnih evropskih sredstev, v prvi vrsti subvencije Instrumenta za povezovanje Evrope (CEF oz. IPE) kot ključnega programa za sofinanciranje jedrnih transportnih koridorjev. Predvideno je tudi, da bo del nepovratnih sredstev zagotovljen iz Kohezijskega sklada, kar bo zahtevalo spremembo slovenskega Operativnega programa za izvajanje kohezijske politike v obdobju 2014-2020. Okvirno 30 % predračunske vrednosti vlaganj ali znesek do 300 mio EUR bo financirano z zadolževanjem, prioriteto pri Evropski investicijski banki, ki kot osrednja Evropska razvojna banka lahko zagotovi kreditne vire z dolgim rokom odplačila 25 let. Projektno podjetje, ki bo najelo kredit, bo iskalo garancijo Evropskega sklada za strateške investicije (EFSI). Izdaja državnega poročstva za najetje posojilo s tem zakonom ni predvidena.

Pet % predračunske vrednosti je že bilo vloženo za izdelavo projektne dokumentacije in za odkup zemljišč. Ta del vlaganj bo tvoril knjigovodsko vrednost zemljišča in bo ostal v lasti Republike Slovenije. Z zakonom je predvidena podelitev stavbne pravice projektnemu podjetju za gradnjo infrastrukture, ki predstavlja 2. tir.

Optimizacija obsega vlaganj in predračunske vrednosti projekta je ključna aktivnost vezana na pripravo investicijske dokumentacije in za dokončno potrditev investicijskega programa skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ. Ob sodelovanju zunanjih ekspertov so bile pregledane projektne rešitve in identificirani prihranki. Poleg tega predračun temelji na predpostavki znižanja cen v konkurenčnem postopku oddajanja del, vsebuje pa tudi rezervo za nepredvidena dela. Poleg predračunske vrednosti po stalnih cenah november 2016 bo investicijski program upošteval vrednost projekta z upoštevanjem eskalacije cen v času 7 letne izgradnje. Predračunska vrednost je ambiciozno, vendar realno zastavljena. Njene natančne višine v tem trenutku ni gospodarno razkrivati zaradi negativnih posledic, ki bi jih takšno razkritje pomenilo za postopke javnih razpisov in oddajanja del izvajalcem.

Tveganja prekoračitve predračunske vrednosti obstajajo. Potrebno jih bo obvladovati s strogim upravljanjem projekta in konkurenčnostjo postopkov oddajanja del izvajalcem. Ministrstvo za infrastrukturo in projektno podjetje nameravata projekt realizirati skladno s projektno dokumentacijo in izdanim gradbenim dovoljenjem v izogib nadaljnjim zakasnitvam, ki bi bile vezane na spremembe projektne dokumentacije. Oportunitete izgube

bi bile v tem primeru večje, kot bi bili dodatni prihranki vezani na nadaljnjo optimizacijo projekta.

S tem predlogom zakona se določa način zagotavljanja finančnih virov za realizacijo projekta in posledično način delovanja projektne podjetja, ki bo nosilec koncesije za izgradnjo nove železniške proge. Projektne podjetje bo iskalo sredstva za financiranje izgradnje in bo moralo zagotoviti vzdržno poslovanje podjetja tako v času izgradnje kot v času eksploatacije novega tira.

Zaradi premajhnega potenciala uporabnine za pokrivanje obveznosti iz gradnje in obratovanja novega tira sta predvidena dva sistemska vira za zagotavljanje finančne vzdržnosti projekta:

1. Na podlagi Direktive 2011/76/EU Evropskega parlamenta in sveta je za avtocestne koridorje, ki vključuje gorske cestne odseke, možno uvesti pribitek. Ta dodaten prihodek, ki ga ustvarijo upravljavci avtocest, se nameni za financiranje drugih načinov transporta blaga. Takšne določbe imajo namen, da preusmerjajo promet iz avtocest na železnice in znižujejo obremenitev okolja, ki jo povzroča cestni promet. Ministrstvo za infrastrukturo je začelo pri Evropski komisiji postopek, da se takšen ukrep transportne politike uvede tudi v Sloveniji. Podoben primer zaračunavanja pribitka že obstaja in se uporablja za nov predor Brenner med Avstrijo in Italijo. Predvideno je, da bo pribitek na cestnino za težka tovorna vozila v prvem letu njegove uvedbe leta 2018 znašal 11.400.000 EUR in se bo postopno povečeval z rastjo prometa težkih tovornih vozil. Odobritev Evropske komisije za uvedbo pribitka se pričakuje v času do sprejema tega zakona.

2. Plačilo za dosegljivost je prihodek projektne podjetja za opravljeno storitev (zagotavljanje povezave in ustrezne kapacitete in kakovosti te povezave med Kopro in Divačo), ki ga zagotavlja proračun Republike Slovenije. S tem se stroški izgradnje, ko bi se sicer povečevali izdatki države v letih investicijskih vlaganj, prenesejo v prihodnje obdobje in se časovno razporedijo na daljši časovni horizont. Po svoji vsebini je plačilo za dosegljivost primerljivo z nadomestilom za obvezno gospodarsko javno službo (OGJS) za infrastrukturo, ki je v celoti v lasti države. Če pa je infrastruktura zgrajena z udeležbo sovlagateljev, pa evropske direktive in statistične publikacije uporabljajo izraz plačilo za dosegljivost. To plačilo mora biti v celoti vezano na obratovanje proge in njeno razpoložljivost logističnim operaterjem. Del plačila za dosegljivost bo Republika Slovenija zagotovila z novo javno dajatvijo - takso za pretovor v koprskem tovornem pristanišču. V prvem letu uvedbe 2018 je predvideno, da bo taksa za pretovor znašala 10.000.000 EUR in se bo postopno povečevala skladno z rastjo pretovora v pristanišču.

Ekonomska analiza projekta je pokazala, da so narodno gospodarske koristi vlaganja v nov železniški tir večje od stroškov za izgradnjo in obratovanje. Analiza finančne vzdržnosti projekta pa mora pokazati da bodo prejemki projekta zadostovali za pokrivanje prihodnjih izdatkov. Finančna vzdržnost projektne družbe bo zagotovljena, če bo proračun v obdobju obratovanja projekta po njegovi izgradnji leta 2025 namenil letni znesek za dosegljivost v višini med 30 in 40 milijonov EUR, odvisno od dobe trajanja koncesijskega razmerja. Priročnik Evropske komisije za oceno investicij predvideva za oceno investicijskih učinkov največ 30 letno obdobje, medtem ko zakon predvideva 45 letno obdobje trajanja koncesijske pogodbe predvsem upošteva amortizacijske dobe inženirskih objektov in vgrajene opreme. S tem bo doseženo, da bo infrastruktura po zaključku trajanja koncesijske pogodbe pretežno amortizirana in da državi ne bo treba poravnati znatnih zneskov za neamortizirano vrednost infrastrukture, ko bo prešla v last in upravljanje Republike Slovenije. V tem času bodo poplačana vsa najeta posojila in vrnjena vložena sredstva sovlagateljem projekta.

Vlada je posebej ocenila učinek projekta na deficit širše države upoštevaje izdatke iz proračuna Republike Slovenije časa izgradnje in v času obratovanja. Po metodologiji Eurostata in s predpostavko, da bo projektno podjetje uvrščeno v sektor države znaša ob predvideni predračunski vrednosti ocenjeni kumulativni učinek na deficit države med 400 in 500 mio EUR. Od tega bo največji v letih največje dinamike izgradnje od leta 2021 –2023, ko bo znašal od 100 do 160 m letno. V obdobju po zaključeni izgradnji po letu 2025 pa bo učinek na deficit pozitiven, ker bodo prihodki iz naslova uvedenih javnofinančnih dajatev in tržnih prihodkov pokrili izdatke za obratovanje in plačilo obveznosti. Vlada bo iskala možnosti da dodatno zniža učinek projekta na deficit države s ciljem, da njegova realizacija ne bi ogrožala javno finančnih ciljev.

Učinek na javni dolg bo nastopil s predvideno dinamiko koriščenja kreditov leta 2020. Kumulativna zadolžitve za realizacijo projekta v okvirnem znesku 300 milijonov EUR bo povečala javni dolg, vendar višina tega povečanja ne bo preseгла 0,75 % BDP.

Posredni učinki projekta na gospodarsko aktivnost v Sloveniji in na gospodarsko rast v teh ocenah niso bili upoštevani. V času izgradnje bo to odvisno od tega kakšno udeležbo domače komponente bo možno zagotoviti pri realizaciji projekta. Po zaključeni izgradnji pa bo to odvisno od obsega dodatno zaposlenih in gospodarske aktivnosti, ki se bo povečevala v koprskem pristanišču in ob logističnem koridorju Divača – Koper.

Ključni pogoj za uspešen zagon projekta bo zagotovitev finančnih virov za njegovo realizacijo. To se bo odrazilo v uspešni pridobitvi nepovratnih evropskih sredstev Programa za povezovanje Evrope in Kohezijskega sklada, pridobitvi posojila Evropske investicijske banke z udeležbo SID Banke d.d. kot slovenske razvojne banke, s pridobitvijo garancije Sklada za strateške investicije in s sodelovanjem partnerskih držav pri financiranju in izgradnji projekta. Zakon mora ustvariti pogoje, da bodo finančne institucije in sovlagatelji pripoznali potencial projekta in sprejeli obseg tveganj, ki je vezan na njihovo udeležbo v projektu. Projekt bo ustvaril velike koristi za Slovenijo in širšo regijo in ima s tega vidika vse možnosti, da se kvalificira kot relevanten evropski infrastrukturni projekt za njegovo uspešno realizacijo in kasnejše poslovanje. Brez uporabe inovativnih finančnih instrumentov Slovenija tega projekta ne bo mogla realizirati.

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

Predlog zakona ima posledice za državni proračun v višini 190 mio v letu 2017, in sicer 20 mio EUR v 3 mesecih po uveljavitvi zakona za pripravljala dela in v nadaljnji višini do 179 mio EUR do konca leta 2017. Gre za vplačila Republike Slovenije kot edine družbenice družbe. Sredstva za ta namen so v državnem proračunu zagotovljena.

5. PRIKAZ UREDITVE V DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH IN PRILAGOJENOSTI PREDLAGANE UREDITVE PRAVU EVROPSKE UNIJE

5. 1. Prilagojenost predlagane ureditve pravu Evropske unije

S predlogom zakona se v slovenski pravni red ne prenaša zakonodaja EU. Predlog zakona je

v celoti usklajen s pravnim redom EU. Pri oblikovanju določb so bile upoštevane določbe nekaterih pravnih aktov in odločitev institucij EU, ki so bile v pravni red že ustrezno prenesene z drugimi predpisi (Zakon o železniškem prometu, Zakon o cestninjenju, Zakon o javnem naročanju) oziroma so v postopku prenosa (Direktiva o podeljevanju koncesijskih pogodb).

5. 2. Prikaz ureditve v najmanj treh pravnih sistemih držav članic EU

Izvedba velikih infrastrukturnih projektov v državah članicah EU in državah OECD je različna. Zajema oblike javno zasebnih partnerstev kot tudi javno finančnega financiranja. Poleg pomembnega kriterija družbeno ekonomske upravičenosti projekta in finančne donosnosti projekta je vse bolj v ospredju tudi način poplačila finančnih obveznosti, ki izhajajo iz projekta. Vse bolj je o ospredju zaveza, da projekte poplačajo uporabniki, ki imajo z realizacijo projekta največje koristi. To je še posebej izrazito pri projektih, ki vključujejo javni potniški promet.

5. 2. 1 Združeno kraljestvo (projekt Metrolink)

Metrolink je mestni transportni železniški sistem v mestu Manchester. Gradnja se je pričela v letu 1990, od takrat je bilo izvedenih nekaj pomembnejših posodobitev. Projekt je bil v prvi fazi, ki je bila zaključena v letu 1992, financiran iz javnih sredstev. V drugi fazi, ki se je nanašala na pomembne območne razširitve sistema in je finančno presegala vrednost iz prve faze, je bila izvedba predmet koncesije. V tretji fazi je bil projekt razdeljen na več različnih etap, v okviru katerih so različni partnerji financirali posamezne vmesne faze.

5. 2. 2. Francija (proga Tours – Bordeaux)

Izgradnja proge hitre železnice na relaciji Tours – Bordeaux se je začela v letu 2012, zaključek gradnje pa je predviden v letu 2017. Vrednost projekta je 7.8 mlrd EUR. Projekt obsega 320 km železniške proge med mestoma Tours in Bordeaux ter 38 km povezav na obstoječe železniško omrežje. Gradi se dvotirna proga, ki bo omogočala hitrosti vožnje do 320 km/h, vključuje pa 19 viaduktov in 7 predorov. Izgradnja proge je bila leta 2011 podeljena koncesionarju družbi LISEA, ki je posebno projektno podjetje. Koncesionar LISEA je v lasti več pomembnih strateških partnerjev, med drugim družbe VINCI (zasebni partner pri številnih projektih JZP na področju prometne infrastrukture), CDC Infrastructure (pomemben avtocestni in železniški koncesionar), in AXA Private Equity (sedaj Ardian), ki je investicijski sklad. Koncesija je podeljena za obdobje 50 let. Gradnjo izvaja konzorcij COSEA, v katerem ima koncesionar VINCI (hčerinska družba VINCI Construction) pomemben delež. Po izgradnji bo upravljanje in vzdrževanje proge prevzela družba MESEA, ki sta jo ustanovila VINCI (70%) in družba Inexia (30 %). V fazi izgradnje bo projektno podjetje LISEA financiralo stroške v višini 3.8 mlrd EUR. Vire zagotavljajo zasebni delničarji, EIB, lastni krediti (brez poročstva) ter posojila s poročstvom francoske vlade. Delež francoske vlade, lokalnih skupnosti in EU znaša okoli 3.8 mlrd EUR.

5. 2. 3 Švedska (proga Stockholm – Arlanda)

Proga povezuje mesto Stockholm z letališčem Arlanda. Zgrajena je bila po modelu JZP, z državnimi poročstvi. Koncesionar A-Train (hčerinska družba Macquarie Group) je dobila izključne pravice za upravljanje vseh železniških prevozov na progi in pravico do uporabnine od prevoznikov, ki ustavljajo na postaji Arlanda.

6. PRESOJA POSLEDIC, KI JIH BO IMEL SPREJEM ZAKONA

6.1 Presoja administrativnih posledic

a) v postopkih oziroma poslovanju javne uprave ali pravosodnih organov:

Sprejetje zakona bo imelo nekatere pomembne pozitivne učinke za poslovanje javne uprave ali pravosodnih organov. Že ustanovljena družba 2TDK d.o.o. bo prevzela nekatere pomembne naloge, ki bi jih morala sicer zagotavljati država, družba pa jih bo izvajala v svojem imenu in za svoj račun. Ministrstvo za infrastrukturo bo moralo prevzeti nekatere nove naloge nadzora nad izvajanjem projekta drugega tira.

V upravnem postopku bo Ministrstvo za okolje in prostor izvedlo postopek prenosa gradbenega dovoljenja, kar pa za samo delovanje javne uprave nima posledic.

b) pri obveznostih strank do javne uprave ali pravosodnih organov:

Zakon ne ustvarja nobenih dodatnih obveznosti strank do javne uprave ali pravosodnih organov.

6.2 Presoja posledic za okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki, in sicer za:

Zakon ne bo imel neposrednih posledic na okolje. Za projekt je že bilo izdano gradbeno dovoljenje, v okviru katerega je bila opravljena tudi presoja vplivov na okolje.

Učinki izgradnje drugega tira bodo za okolje zelo pozitivni, saj je železniški transport okolju prijaznejši od cestnega.

6.3 Presoja posledic za gospodarstvo, in sicer za:

Zakon bo imel pozitivne vplive na gospodarstvo. Izvedba pripravljanih del, ki se bo začela kmalu po uveljavitvi zakona, bo omogočila dela izvajalcem pripravljanih del. Izgradnja drugega tira bo imela zelo pozitiven vpliv na razvoj koprškega pristanišča in na blagovne poti skozi Slovenijo.

6.4 Presoja posledic za socialno področje, in sicer za:

Predlog zakona nima neposrednih posledic na socialnem področju.

Gradnja drugega tira bo imela pozitivne učinke, saj bo omogočila delo gradbenim podjetjem, in s tem možnost ustvarjanja novih delovnih mest. Tudi razvoj koprškega pristanišča bo ponudil nove možnosti za razvoj novih delovnih mest.

6.5 Presoja posledic za dokumente razvojnega načrtovanja, in sicer za:

Zakon ne ustvarja neposrednih posledic za dokumente razvojnega načrtovanja.

6.6 Presoja posledic za druga področja

Predlog zakona nima neposrednih posledic na drugih področjih.

6.7 Izvajanje sprejetega predpisa:

Ministrstvo za infrastrukturo bo v okviru svojih pristojnosti spremljalo izvajanje sprejetega predpisa.

Za neposredno izvedbo bodo odgovorni Ministrstvo za infrastrukturo, družba 2TDK d.o.o., DARS d.d., SŽ-Infrastruktura d.o.o. , ter pristojni inšpekcijski organi.

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

Pri pripravi zakona je sodeloval Inštitut za javno upravo pri Pravni fakulteti v Ljubljani, v tem okviru je z naročnikom neposredno sodeloval prof. dr. Rajko Pirnat.

Pri pripravi zakona je kot posvetovalno telo brez plačila sodelovala medresorska delovna skupina, v okviru katere poleg pristojnih resornih ministrstev sodelujejo tudi SŽ d.o.o. in družba DRI upravljanje investicij d.o.o.

7. Prikaz sodelovanja javnosti pri pripravi predloga zakona:

Gradivo je bilo objavljeno na spletnem portalu e-demokracija.

Gradivo je bilo poslano v strokovno usklajevanje:

- Ministrstvu za finance,
- Ministrstvu za gospodarski razvoj in tehnologijo,
- Ministrstvu za okolje in prostor,
- Ministrstvu za javno upravo
- Službi vlade za zakonodajo.

8. Navedba, kateri predstavniki predlagatelja bodo sodelovali pri delu državnega zbora in delovnih teles

Pri delu Državnega zbora oziroma njegovih delovnih teles bodo sodelovali navedeni predstavniki predlagatelja:

- dr. Peter Gašperšič, minister za infrastrukturo,
- Jure Leben, državni sekretar,
- mag. Klemen Potisek, državni sekretar,
- mag. Darja Kocjan, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet,
- dr. Anita Goršek, namestnica generalne direktorice Direktoratu za kopenski promet,
- mag. Vlasta Kampos Jerenec, vodja Sektorja za železnice in žičnice.

II. BESEDILO ČLENOV

ZAKON O IZGRADNJI, UPRAVLJANJU IN GOSPODARJENJU Z DRUGIM TIROM ŽELEZNIŠKE PROGE DIVAČA – KOPER

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen (vsebina zakona)

Ta zakon določa pogoje in način izvedbe investicije v izgradnjo drugega tira železniške povezave na odseku Divača – Koper (v nadaljnjem besedilu: drugi tir), upravljanje in gospodarjenjem z drugim tirom kot javno železniško infrastrukturo, družbo za razvoj projekta drugega tira, pribitek na cestnino na nekaterih odsekih cestninskih cest in takso na pretovor v koprskem tovornem pristanišču.

2. člen (definicije)

- (1) Izrazi, uporabljeni v tem zakonu, imajo naslednji pomen:
- »drugi tir« je vsa javna železniška infrastruktura, ki bo zgrajena na podlagi gradbenega dovoljenja št. 35105-118/2011/1162 1093-05 z dne 31.3.2016, vključno z vsemi morebitnimi kasnejšimi obnovitvami, posodobitvami ali dograditvami na isti trasi;
 - »družba« je družba 2TDK, družba za razvoj projekta, d.o.o., ki jo je ustanovila Vlada Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: vlada) s sklepom št. 01406-4/2016/15 z dne 31. 3. 2016, kot se preoblikuje skladno s tem zakonom;
 - »finančni inženiring« predstavlja izdajanje oziroma sklepanje pravnih aktov in opravljanje materialnih dejanj, ki so po tem zakonu ali drugih predpisih naloga družbe oziroma jih družba lahko izvede, in ki so potrebni za nemoteno zagotavljanje finančnih sredstev za projekt drugi tir, vodenje in upravljanje teh sredstev, odplačevanje posojil in upravljanje z njimi ter skrb za pravočasno poravnavanje ostalih obveznosti družbe v zvezi z drugim tirom;
 - »projekt drugi tir« so vsi akti in dejanja, ki jih mora izvesti družba, da zagotovi izvedbo investicije v drugi tir in gospodarjenje z njim v času koncesijske pogodbe
 - »upravljavca drugega tira« je iz družba, ki je z 11c. členom Zakona o železniškem prometu (Uradni list Republike Slovenije, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo; v nadaljnjem besedilu: ZZelP) določena za upravljavca javne železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji.
- (2) Ostali izrazi, uporabljeni v tem zakonu, imajo enak pomen, kot ga določajo zakon, ki ureja gospodarske družbe, zakon, ki ureja železniški promet, zakon, ki ureja varnost železniškega prometa, zakon, ki ureja cestninjenje in zakon, ki ureja pristanišča.

3. člen (razmerje z drugimi predpisi in uporaba zakonov)

Za vprašanja, ki jih ta zakon ne ureja, se uporabljajo določbe zakona, ki ureja gospodarske družbe, zakona, ki ureja železniški promet, zakona, ki ureja varnost železniškega prometa, zakona, ki ureja cestninjenje, zakona, ki ureja davčni postopek in zakona, ki ureja pristanišča.

II. DRUŽBA

a. Statusna vprašanja

4. člen (namen družbe)

- (1) Družba je ustanovljena z namenom, da zagotovi izgradnjo in gospodarjenje z drugim tirom, in sicer v času trajanja koncesijske pogodbe iz tega zakona. Če tako določa zakon, izvaja družba tudi druge naloge, zvezane z drugim tirom.
- (2) Družba sme opravljati druge gospodarske dejavnosti le v tolikšnem obsegu, kot to dopuščajo omejitve iz prvega odstavka 8. člena tega zakona
- (3) Naloge iz prvega odstavka opravlja družba v splošnem interesu.
- (4) Družba lahko ustanovi drugo gospodarsko družbo, pridobi njen poslovni delež ali delnice, ali ustanovi drugo pravno osebo le s soglasjem vlade. Družba sme tem pravnim osebam, če opravljajo gospodarsko dejavnost, sredstva zagotavljati le pod tržnimi pogoji in jim ne sme nuditi nobenih ugodnosti, ki bi lahko izkrivljale konkurenco.

5. člen (družbeniki)

- (1) Ustanovitelj in edini družbenik družbe je Republika Slovenija.
- (2) Pod pogoji, ki jih določa meddržavni sporazum, ki ga ratificira Državni zbor Republike Slovenije, lahko pridobi poslovni delež v družbi druga država ali druge države članice Evropske unije, ali pravne osebe javnega prava v smislu predpisov o javnem naročanju, ki jih taka država ali države določijo (v nadaljnjem besedilu: tuji družbenik), vendar njihov delež v osnovnem kapitalu skupaj ne sme doseči ali preseči posamičnega deleža Republike Slovenije.
- (3) Družbeniki morajo zagotoviti dovolj velike vložke v osnovni kapital družbe ali naknadna vplačila v kapitalske rezerve, da lahko družba skupaj z drugimi viri financiranja izgradnje drugega tira iz 30. člena tega zakona zagotovi izvedbo vseh del in nalog, potrebnih za to izgradnjo in začetek obratovanja drugega tira.

6. člen (upravljanje z deležem Republike Slovenije v družbi)

Ne glede na zakon, ki ureja Slovenski državni holding, upravlja z deležem Republike Slovenije in uresničuje pravice Republike Slovenije kot družbenika v družbi vlada.

7. člen (posebne določbe o organih družbe)

- (1) Družba ima naslednje organe:
 - uprava;
 - nadzorni svet;
 - skupščina.
- (2) Za organe družbe se uporabljajo določbe zakona, ki ureja gospodarske družbe, kolikor ta zakon ali ratificiran meddržavni sporazum iz drugega odstavka 5. člena tega zakona ne določata drugače.
- (3) Za pravo družbe se poleg določb, ki veljajo po zakonu, ki ureja integriteto in preprečevanje korupcije, smiselno uporabljajo tudi določbe glede nezdržljivosti opravljanja

funkcije, prepovedi članstva in dejavnosti, prepovedi in omejitev sprejemanja daril in omejitev poslovanja, ki veljajo za poklicne funkcionarje.

8. člen **(zagotavljanje pogojev za neposredno oddajo koncesijske pogodbe)**

- (1) Družba mora ves čas trajanja koncesijske pogodbe zagotavljati, da najmanj 80% njenega skupnega povprečnega prometa v treh zaporednih letih izhaja iz dejavnosti za izpolnitev nalog iz tega zakona ali drugih nalog, ki jih je dal družbi kateri od družbenikov, ali oseba, ki jo ta družbenik obvladuje.
- (2) V družbi ne sme biti poslovnih deležev v lasti fizičnih oseb ali pravnih oseb zasebnega prava.
- (3) Družba ali družbeniki ne smejo skleniti pravnega posla, ki bi omogočal fizičnim osebam ali pravnim osebam, da pridobijo poslovni delež v družbi (posojilne pogodbe z možnostjo konverzije terjatve v poslovni delež, pogodbe o opciji za nakup poslovnega deleža, in podobno).
- (4) V ustanovnem aktu oziroma družbeni pogodbi mora biti zagotovljeno, da družbenik oziroma družbeniki odločilno vplivajo na pomembne odločitve družbe.
- (5) Družba je naročnik po predpisih o javnem naročanju.

b. Naloge družbe

9. člen **(skupna določba)**

- (1) Družba opravlja v zvezi z drugim tirom opravlja naslednje naloge:
 - pripravljalna dela projekta drugi tir,
 - finančni inženiring projekta drugi tir,
 - organizacija in izvedba vseh potrebnih gradenj,
 - gospodarjenje z drugim tirom.
- (2) Naloge iz prejšnjega odstavka opravlja družba v svojem imenu in za svoj račun.

10. člen **(pripravljalna dela)**

- (1) Pripravljalna dela projekta drugi tir obsegajo:
 - pripravo projektne dokumentacije za izvedbo del;
 - izvedbo arheoloških izkopavanj;
 - izvedbo geološko-tehničnih in hidrogeoloških raziskav;
 - izgradnjo deviacije obstoječe proge v Divači;
 - izgradnjo dostopnih cest;
 - izgradnjo predvropa v Divači in Črnem kalu;
 - izgradnjo objektov za prečkanje reke Glinščice;
 - predstavitev komunalnih vodov.
- (2) Posamezna pripravljalna dela lahko izvede družba še pred sklenitvijo koncesijske pogodbe.

11. člen **(finančni inženiring)**

- (1) Finančni inženiring projekta drugi tir obsega zlasti:
 - pripravo in sprejem investicijskega programa ter druge investicijske dokumentacije;

- pripravo in sprejem letnih in drugih finančnih načrtov za izvedbo investicije v drugi tir;
 - izvedbo vseh aktov in dejanj za prenos pravic in dolžnosti v zvezi z nepovratnimi evropskimi sredstvi z Republike Slovenije na družbo, in za pridobitev evropskih sredstev, ki jih lahko pridobi družba kot investitor;
 - skrb za zagotavljanje sredstev za izvedbo vseh potrebnih gradbenih in drugih del za izvedbo investicije, nakup in vgradnjo vse potrebne opreme in vsa druga dela, potrebna za dokončanje in pridobitev vseh potrebnih dovoljenj za začetek obratovanja drugega tira;
 - skrb za pridobitev posojil in drugih oblik zagotavljanja dolžniškega kapitala, vključno s sklenitvijo poslov za njihovo zavarovanje;
 - skrb za redno odplačevanje posojil in drugih obveznosti v zvezi z dolžniškim kapitalom;
 - druge naloge, potrebne za zagotavljanje sredstev za izvedbo investicije v drugi tir.
- (2) Investicijski program ter letne in druge finančne načrte za izvedbo investicije v drugi tir sprejme skupščina družbe.

12. člen

(organizacija in izvedba gradenj)

- (1) Družba je v svojem imenu in za svoj račun investitor vseh gradbenih in drugih del za izvedbo investicije v drugi tir.
- (2) Družba v tem okviru, brez poseganja v naloge upravljavca drugega tira, zlasti:
- pridobiva pravico graditi na zemljiščih, potrebnih za gradnjo drugega tira;
 - skrbi za oddajo gradbenih in drugih del za gradnjo drugega tira,
 - sklepa pogodbe z izvajalci za izvedbo gradbenih in drugih del za gradnjo drugega tira,
 - skrbi za izvedbo gradbenega nadzora nad izvedbo gradbenih in drugih del za gradnjo drugega tira,
 - skrbi za uresničevanje pravic in obveznosti po pogodbah z izvajalci gradbenih in drugih del za gradnjo drugega tira,
 - izvaja vse akte in dejanje za prevzem objektov in naprav po dokončanju del, skupaj z uveljavljanjem pravic v zvezi z jamstvi in odpravo napak;
 - skrbi za pridobitev vseh potrebnih dovoljenj in drugih aktov za začetek obratovanja drugega tira;
 - sklepa vse druge akte in izvaja druga dejanja, potrebna za začetek in dokončanje investicije v drugi tir in za začetek njegovega obratovanja.
- (3) Družba lahko posamezne naloge vodenja investicije v drugi tir s pogodbo zaupa gospodarski družbi iz 13a. člena ZZelP, kot notranjemu izvajalcu.

13. člen

(gospodarjenje z drugim tirom)

- (1) Družba izvaja naloge gospodarjenja z javno železniško infrastrukturo, ki sestavlja drugi tir.
- (2) Naloge gospodarjenja z drugim tirom obsegajo.
- organiziranje obnov drugega tira in oddajanje javnih naročil za izvedbo obnovitvenih del (druga alineja tretjega odstavka 11. člena ZZelP);
 - sklepanje pravnih poslov povezanih z gospodarjenjem z drugim tirom, v primeru in obsegu, ko ti ne služijo ali niso nujni za izvajanje njihovega osnovnega namena (četrti alineja drugega odstavka 11a. člena ZZelP).
- (3) Naloge gospodarjenja z drugim tirom opravlja družba na podlagi koncesijske pogodbe iz 24. člena tega zakona.
- (4) Prihodki iz gospodarjenja z drugim tirom so prihodki družbe in jih družba uporablja

skladno s prvim odstavkom 15. člena tega zakona.

14. člen (upravljanje z drugim tirom)

(1) Upravljavec drugega tira izvaja naloge upravljavca javne železniške infrastrukture na drugem tiru, skladno z ZZelP in drugimi predpisi, ki urejajo železniški promet ter varnost železniškega prometa, razen v koliko ta zakon ne določa drugače.

(2) Naloge upravljanja z drugim tirom, vključno z izvajanjem gospodarske javne službe vzdrževanje javne železniške infrastrukture na njem ter zagotavljanjem nemotenega obratovanja drugega tira, kot tudi pobiranje povečanja uporabnine iz drugega in tretjega odstavka 16. člena tega zakona, se financirajo iz uporabnine za drugi tir in drugih virov upravljavca drugega tira, skladno z ZZelP in drugimi predpisi, ki urejajo železniški promet ter varnost železniškega prometa.

c. Poslovanje družbe in financiranje izvedbe njenih nalog

15. člen (splošna določba)

(1) Družba financira izvajanje vse svoje dejavnosti, vključno z nalogami iz 9. do 13. člena tega zakona iz naslednjih prihodkov:

- povečanje uporabnine iz drugega in tretjega odstavka 16. člena tega zakona;
- pribitek na cestnino iz 35. člena tega zakona;
- plačilo za dosegljivost storitev prevoza po drugem tiru (v nadaljnjem besedilu: plačilo za dosegljivost) iz 17. člena tega zakona;
- prihodki iz gospodarjenja z drugim tirom po 13. členu tega zakona;
- prihodki od razpolaganja s presežnimi zemljišči iz 28. člena tega zakona.

(2) Družba mora voditi računovodske evidence sredstev in virov sredstev ter prihodkov in stroškov poslovanja za izvajanje nalog iz 9. do 13. člena tega zakona ločeno od računovodskih evidenc drugega svojega poslovanja.

(3) Ne glede na določbe zakona, ki ureja gospodarske družbe mora družba revidirati svoje letne računovodske izkaze.

(4) Za sklenitev pogodbe o najemu posojila, katerega glavnica presega 500.000 eurov, ali sklenitev drugega pravnega posla oziroma izvedbo pravnega akta z enakim učinkom, mora družba pred sklenitvijo pogodbe pridobiti soglasje vlade za vsak primer posebej.

16. člen (uporabnina za drugi tir)

(1) Uporabnino za drugi tir določi upravljavec drugega tira v skladu s 15d. členom ZZelP in Uredbo o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabnini in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi (Uradni list Republike Slovenije, št. 44/16), skladno z metodologijo, ki jo določi in objavi v programu omrežja.

(2) Uporabnina iz prejšnjega odstavka se v skladu s četrto alinejo petega odstavka 15d. člena ZZelP poveča na podlagi dolgoročnih stroškov projekta drugi tir po tem zakonu, saj povečuje učinkovitost železniškega transporta na relaciji Divača - Koper, projekta pa drugače ni mogoče izvesti.

(3) Povečanje iz drugega odstavka se uporablja tudi za uporabnino za obstoječi tir Divača – Koper, lahko pa tudi za enega ali več drugih odsekov železniškega omrežja v Republiki Sloveniji.

(4) Povečanje uporabnine iz drugega in tretjega odstavka se določi skladno s predpisi in

metodologijo iz prvega odstavka. O uvedbi povečanja odloča vlada.

(5) Povečanje uporabnine iz drugega in tretjega odstavka je prihodek družbe.

17. člen (plačilo za dosegljivost)

(1) Republika Slovenija družbi plačuje plačilo za dosegljivost kot plačilo storitev zagotavljanja dosegljivosti drugega tira za nemoteno izvajanje prevozov, tako da ob dobrem poslovanju omogoča družbi, da skupaj z drugimi viri iz prvega odstavka 15. člena tega zakona zagotavlja financiranje vse svoje dejavnosti, vključno z nalogami iz 9. do 13. člena tega zakona.

(2) Plačilo za dosegljivost mora biti določeno glede na čas, ko je drugi tir na razpolago za izvajanje storitev železniškega prevoza, ali iz razlogov, ki niso na strani družbe ali za katere bi bila družba odgovorna, ni na razpolago za te storitve.

(3) Plačilo za dosegljivost mora biti odvisno tudi od kvalitete zagotavljanja storitev dosegljivosti drugega tira za izvajanje prevozov.

18. člen (drugi prihodki)

Prihodke iz gospodarjenja z drugim tirom po 13. členu tega zakona in prihodke od razpolaganja s presežnimi zemljišči iz 28. člena tega zakona družba v celoti nameni za financiranje izvajanja svojih nalog iz 9. do 13. člena tega zakona.

III. PRAVNI STATUS IN GRADNJA DRUGEGA TIRA

a. Pravni status drugega tira in stavbna pravica

19. člen (status grajenega javnega dobra državnega pomena)

(1) Ne glede na določbe ZZelP je javna železniška infrastruktura, ki sestavlja drugi tir, razen pripadajočih zemljišč, na katerih so zgrajeni objekti te infrastrukture ali ki funkcionalno služijo objektom in napravam te infrastrukture, grajeno javno dobro državnega pomena v lasti družbe.

(2) Pripadajoča zemljišča iz prejšnjega odstavka so grajeno javno dobro državnega pomena v lasti Republike Slovenije.

(3) Zahtevo vladi za izdajo sklepa vlade o pridobitvi statusa grajenega javnega dobra iz drugega odstavka 21. člena Zakona o graditvi objektov (Uradni list RS, št. 102/04 - uradno prečiščeno besedilo, 14/05 - popr., 92/05 - ZJC-B, 111/05 - odl. US, 93/05 - ZVMS, 120/06 - odl. US, 126/07, 108/09, 61/10 - ZRud-1, 76/10 - ZRud-1A, 20/11 - odl. US, 57/12, 110/13, 101/13 - ZDavNepr, 22/14 - odl. US in 19/15) za javno železniško infrastrukturo iz prvega odstavka vloži družba.

(4) Javni železniški infrastrukturi iz prvega odstavka tega člena status grajenega javnega dobra ne preneha, ko jo družba prenese v skladu s koncesijsko pogodbo na Republiko Slovenijo ali ko na drugi pravni podlagi preide v last Republike Slovenije, pač pa z dnem prenosa postane grajeno javno dobro v lasti Republike Slovenije.

(5) V primeru stečaja oziroma drugega načina prenehanja družbe ima Republika Slovenija kot koncedent pravico, da za objekte in naprave javne železniške infrastrukture, ki sestavljajo drugi tir, uveljavlja izločitveno pravico. O tem, kateri so objekti in naprave iz prejšnjega odstavka, odloči ministrstvo, pristojno za infrastrukturo (v nadaljnjem besedilu:

ministrstvo), z odločbo v upravnem postopku. Ministrstvo lahko odloči, da objekti in naprave ostanejo del stečajne oziroma likvidacijske mase.

(6) Republika Slovenija dolžna v primeru uveljavitve izločitvene pravice v stečajno oziroma likvidacijsko maso vplačati tolikšen delež vrednosti objektov in naprav iz petega odstavka tega člena, kot je še preostalo časa od prenehanja koncesije zaradi stečaja oziroma drugega prenehanja družbe do poteka roka koncesije v primerjavi s celotnim rokom koncesije, zmanjšan za morebitne terjatve, ki jih ima do družbe.

(7) Za določitev vrednosti objektov in naprav koncesije po tem členu se uporabljajo pravila, ki veljajo za določitev vrednosti nepremičnin v postopku razlastitve.

(8) O višini in roku plačila objektov in naprav koncesije odloči stečajni senat, pri čemer rok plačila ne sme biti krajši od enega leta.

20. člen

(stavbna pravica)

(1) Republika Slovenija ustanovi v korist družbe stavbno pravico na zemljiščih, potrebnih za zgraditev objektov javne železniške infrastrukture, ki sestavlja drugi tir.

(2) Stavbna pravica iz prejšnjega odstavka se ustanovi skladno z zakonom, ki ureja stvarnopravna razmerja in zakonom, ki ureja ravnanje s stvarnim premoženjem države, in sicer najkasneje do začetka gradnje posameznega objekta ali njegovega dela.

(3) Stavbna pravica iz prvega odstavka se ustanovi za čas trajanja koncesijske pogodbe in ne glede na določbe zakona, ki ureja stvarnopravna razmerja, preneha s prenehanjem koncesijske pogodbe, tudi v primeru predčasnega prenehanja te pogodbe.

(4) Stavbna pravica iz prvega odstavka se ustanovi v javno korist in je neodplačna. Ne glede na določbe zakona, ki ureja stvarnopravna razmerja ob prenehanju stavbne pravice Republika Slovenija kot lastnik zemljišča imetniku stavbne pravice ne plača nadomestila.

21. člen

(prepoved obremenjevanja in razpolaganja)

(1) Družba s premoženjem iz prvega odstavka 19. člena tega zakona in s stavbno pravico iz 20. člena tega zakona ne sme razpolagati ali ju obremenjevati, razen če ta zakon določa drugače.

(2) Ne glede na določbo prejšnjega odstavka lahko družba na premoženju iz prejšnjega odstavka ustanavlja služnosti iz četrtega odstavka 9. člena ZZelP.

(3) Če je služnost iz prejšnjega odstavka ustanovljena za nedoločen čas ali za čas, ki je daljši od trajanja stavbne pravice, na zemljišču, na katerem ima družba stavbno pravico, ali na objektu, ki je zgrajen na tem zemljišču, ta služnost po prenehanju stavbne pravice še naprej bremeni zemljišče ali objekt.

b. Koncesija

22. člen

(vsebina koncesijskega razmerja)

(1) Družba izvaja naloge iz 9. do 13. člena tega zakona v okviru koncesijskega razmerja, sklenjenega med Republiko Slovenijo kot koncedentom in družbo kot koncesionarjem (v nadaljnjem besedilu: koncesija za drugi tir).

(2) Koncesija za drugi tir obsega:

- koncesijo gradnje drugega tira;
- koncesijo storitev gospodarjenja z drugim tirom.

- (3) Koncesiji iz prejšnjega odstavka sestavljajo enovito koncesijsko razmerje, ki nastane ali preneha le skupaj za celotno koncesijo za drugi tir.
- (4) Koncesija za drugi tir se podeli za čas 45 let od sklenitve koncesijske pogodbe.
- (5) Koncesija za drugi tir ni javno-zasebno partnerstvo v smislu 2. člena ZJZP.

23. člen **(koncesijski akt)**

- (1) Koncesija za drugi tir se podeli na podlagi koncesijskega akta, ki ga sprejme vlada ob upoštevanju pogojev, ki jih določa ta zakon.
- (2) Za koncesijo za drugi tir, ki vključuje koncesiji iz drugega odstavka prejšnjega člena, sprejme vlada en koncesijski akt.
- (3) Vlada s koncesijskim aktom uredi zlasti naslednja vprašanja:
 - območje koncesije,
 - objekti in naprave javne železniške infrastrukture, ki sestavljajo drugi tir,
 - obvezno vsebino koncesijske pogodbe,
 - pravice in obveznosti koncedenta in koncesionarja v času gradnje drugega tira,
 - pravice in obveznosti koncedenta in koncesionarja v času obratovanja drugega tira,
 - finančna vprašanja koncesije,
 - organ, ki izvaja nadzor nad koncesijo,
 - roke za izvedbo prostorskih ureditev drugega tira,
 - druga vprašanja, ki jih za vsebino koncesijskega akta določa zakon, ki ureja gospodarske javne službe oziroma podeljevanje koncesijskih pogodb, in s tem zakonom niso urejena.

24. člen **(koncesijska pogodba)**

- (1) Koncesijsko pogodbo sklene Republika Slovenija kot koncedent, v njenem imenu vlada, z družbo kot koncesionarjem neposredno brez izvedbe postopka podelitve koncesijske pogodbe, če so ob sklenitvi pogodbe izpolnjeni pogoji iz 8. člena tega zakona.
- (2) S koncesijsko pogodbo se uredijo zlasti naslednja vprašanja:
 - medsebojne pravice in obveznosti pogodbenih strank v času izgradnje drugega tira, zlasti vprašanja rokov in kvalitete gradnje, ki niso urejena z drugimi predpisi,
 - pravice in obveznosti v zvezi z gospodarjenjem z objekti in napravami koncesije,
 - finančna vprašanja izvajanja koncesije,
 - način in obliko nadzora koncedenta, zlasti glede kvalitete in rokov pri izvajanju gradnje, stanja in opremljenosti objektov in naprav koncesije ter gospodarjenja,
 - pogodbene sankcije za kršitev pogodbenih obveznosti,
 - pravice in obveznosti pogodbenih strank ob spremenjenih okoliščinah,
 - vsa druga vprašanja v zvezi z izvajanjem koncesije.
 -

25. člen **(obveznost izročitve drugega tira Republiki Sloveniji)**

- (1) Družba je dolžna po preteku trajanja koncesije izročiti Republiki Sloveniji v last vso javno železniško infrastrukturo, ki sestavlja drugi tir, skupaj z vso opremo in napravami, ki so potrebne za njegovo nemoteno obratovanje in sicer v dobrem stanju, ki omogoča njegovo nadaljnje obratovanje, Republika Slovenija pa je dolžna družbi plačati odkupno ceno v višini še neamortizirane vrednosti vlaganj v vse izročene objekte in naprave po njihovi preostali knjižni vrednosti, zmanjšano za morebitne terjatve Republike Slovenije kot koncedenta do družbe iz koncesijskega razmerja.
- (2) Določba prejšnjega odstavka se uporablja tudi v vseh drugih primerih prenehanja

koncesijske pogodbe, pri čemer se odkupna cena iz prejšnjega odstavka zmanjša tudi za vse terjatve Republike Slovenije za škodo, povzročeno s predčasnim prenehanjem pogodbe, če je družba odgovorna za to škodo.

(3) Podrobneje se višina in način plačila odkupne cene, kot tudi način prenosa drugega tira na Republiko Slovenije, uredi v koncesijskem aktu in koncesijski pogodbi.

c. Gradnja drugega tira

26. člen (prenos gradbenega dovoljenja)

(1) Gradbeno dovoljenje za objekte drugega tira št. 35105-118/2011/1162 1093-05 z dne 31.3.2016, ki je bilo izdano Ministrstvu za infrastrukturo, Direkciji RS za infrastrukturo kot investitorju, se v skladu s 46. členom spremeni tako, da se prenese na družbo kot investitorja.

(2) V postopku spremembe gradbenega dovoljenja iz prejšnjega odstavka se šteje, da družba kot investitor izkazuje pravico graditi na zemljiščih, potrebnih za zgraditev objektov in naprav drugega tira, če so ta zemljišča v lasti Republike Slovenije ali je Republika Slovenija na njih pridobila pravico graditi.

27. člen (pridobitev pravice graditi)

(1) Ne glede na drugi odstavek prejšnjega člena, mora družba pred začetkom gradbenih del za posamezen objekt ali del objekta drugega tira pridobiti na zemljiščih, potrebnih za njihovo zgraditev, pravico graditi.

(2) Družba pridobi pravico graditi bodisi z ustanovitvijo stavbne pravice iz 20. člena tega zakona, ali s pridobitvijo druge stvarnopravne ali obligacijsko-pravne pravice na zemljiščih v lasti Republike Slovenije, ki omogoča uporabo zemljišča za nameravano gradnjo.

(3) Družba pridobi pravico graditi na zemljišču, ki ni v lasti Republike Slovenije, pa je Republika Slovenija na njem pridobila stvarnopravno ali obligacijsko-pravno pravico, ki omogoča uporabo zemljišča za nameravano gradnjo, pred izdajo gradbenega dovoljenja iz 26. člena tega zakona tako, da to pravico prenese Republika Slovenija nanjo s pravnim poslom. Če prenos te pravice graditi na družbo s pravnim poslom pravno ali dejansko ni mogoč, ali ga ni mogoče izvesti v razumnem času, ravna družba skladno s četrtem odstavkom tega člena.

(4) Družba mora izvesti vse akte in dejanja, ki so potrebna, da na zemljišču, ki ni v lasti Republike Slovenije, pa je za zgraditev objektov drugega tira na njej treba pridobiti lastninsko pravico, pridobi lastninsko pravico v imenu Republike Slovenije in za svoj račun. Če na takem zemljišču zadošča za zgraditev objektov drugega tira druga stvarnopravna ali obligacijsko-pravna pravica, mora družba izvesti vse akte in vsa dejanja, da tako pravico pridobi v svojem imenu in za svoj račun. Če lastninske pravice ali druge pravice iz prejšnjega stavka ni mogoče pridobiti s pravnim poslom, družba predlaga Republiku Sloveniji, da vloži zahtevo za razlastitev ali ustanovitev služnosti v javno korist.

28. člen (nepremičnine, ki niso bile uporabljene za gradnjo)

(1) Družba pridobi lastninsko pravico na nepremičninah, ki jih je Republika Slovenija pridobila za gradnjo drugega tira, vendar delno ali v celoti niso bile uporabljene za to gradnjo oziroma za njihovo upravljanje ali vzdrževanje javne železniške infrastrukture.

(2) Lastninsko pravico pridobi s pravnim poslom, ki ga sklene z Republiko Slovenijo. Če so nepremičnine bile pridobljene v last Republike Slovenije za račun družbe po zadnjem

odstavku prejšnjega člena, pridobi lastninsko pravico družba neodplačno, sicer pa jo pridobi po ocenjeni tržni vrednosti nepremičnin.

(3) Prihodke od razpolaganja z nepremičninami iz prvega odstavka družba uporabi za financiranje izvajanja svojih nalog iz 9. do 13. člena tega zakona.

29. člen **(izvedba gradbenih in drugih del)**

(1) Družba mora skleniti vse potrebne posle ter izvesti druge akte in dejanja, da zgradi pravočasno, kvalitetno in skladno s predpisi ter gradbenim dovoljenjem iz 26. člena vse objekte drugega tira, izvede vse potrebne napeljave in vgradnje naprav, ter izvede vse druge prostorske ureditve, potrebne za dokončanje drugega tira.

(2) Družba je dolžna kot investitor nadzirati izvedbo gradbenih in drugih del in v razmerju do izvajalcev teh del uveljavljati vse pravice in odgovornosti za zagotovitev pravočasne in kvalitetne izvedbe del, ki izhajajo iz predpisov in sklenjenih pogodb.

(3) Republika Slovenija ne odgovarja z škodo, ki jo tretjim osebam povzroči izvajalec del z njihovo izvedbo pri gradnji drugega tira.

(4) Po izvedenih delih je družba dolžna pridobiti vsa potrebna dovoljenja za začetek obratovanja drugega tira.

(5) Roke za izvedbo posameznih del določata koncesijski akt in koncesijska pogodba.

30. člen **(financiranje izgradnje)**

(1) Družba zagotavlja financiranje izgradnje drugega tira iz naslednjih virov:

- vplačanega osnovnega kapitala družbenikov,
- morebitnih drugih vplačil kapitala družbenikov;
- sredstev posojil;
- sredstev proračuna Evropske unije.

(2) Družba je dolžna pravočasno vlagati pravilne in popolne vloge in storiti vse drugo, kar je potrebno, da poskusi pridobiti sredstva proračuna Evropske unije za namen izgradnje drugega tira, kadar je v pogojih programa za dodelitev sredstev predvideno, da je prejemnik sredstev neposredno investitor infrastrukture.

(3) Če je prejemnik sredstev proračuna Evropske unije Republika Slovenija, je družba dolžna prevzeti vse pravice in obveznosti iz pogodbe, ki jo z Evropsko unijo sklene Republika Slovenija kot prejemnik sredstev.

(4) Do začetka obratovanja drugega tira družba iz virov iz prvega odstavka financira tudi svoje poslovanje.

(5) Če družba že pred začetkom obratovanja drugega tira ustvarja katere od prihodkov iz tretjega odstavka 15. člena tega zakona, jih uporabi za financiranje izgradnje, kolikor presegajo potrebno financiranje poslovanja družbe. Pribitek na cestnino iz 35. člena tega zakona lahko v tem okviru družba uporabi le za namen iz 36. člena tega zakona.

IV. OBRATOVANJE DRUGEGA TIRA

31. člen **(splošna določba)**

Družba je dolžna storiti vse, kar je potrebno za pravočasen začetek obratovanja drugega tira in za njegovo trajno, nemoteno in kvalitetno obratovanje.

32. člen
(prostorsko načrtovanje in poseganje v prostor v varovalnem pasu)

Družba kot nosilec prostorskega načrtovanja sodeluje v postopkih prostorskega načrtovanja na ureditvenih območjih, ki sežejo ali vplivajo na območje progovnega ali varovalnega pasu drugega tira, ali ki bi kakorkoli vplivajo na drugi tir.

33. člen
(pobiranje in plačevanje uporabnine)

(1) Uporabnino iz prvega odstavka 16. člena tega zakona, skupaj s povečanjem uporabnine iz drugega in tretjega odstavka 16. člena tega zakona, obračuna prevozniku upravljavec drugega tira skladno z načinom obračunavanja uporabnine, določenem v programu omrežja iz šestega odstavka 15d. člena ZZelP.

(2) Povečanje uporabnine iz drugega in tretjega odstavka 16. člena tega zakona je prihodek družbe in jo mora upravljavec drugega tira v celoti plačati družbi na podlagi izdanega računa.

(3) Družba in upravljavec drugega tira skleneta pogodbo, s katero dogovorita rok in način izdajanja računov za prenos uporabnine na družbo.

34. člen
(obračunavanje in plačevanje plačila za dosegljivost)

(1) Plačilo za dosegljivost se obračuna na podlagi mesečnega poročila družbe o času obratovanja drugega tira, času ko drugi tir ni obratoval in razlogih, zaradi katerih ni obratoval. Za čas obratovanja se štejejo ure v posameznem dnevu, ko je v trajanju cele ure drugi tir v celoti bil na razpolago za izvedbo prevozov v okviru najmanj minimalnega paketa storitev dostopa iz tretjega odstavka 15d. člena ZZelP.

(2) Poročilo iz prejšnjega odstavka mora vsebovati tudi vse podatke o kvaliteti storitev dostopa, ki skladno s koncesijskim aktom in koncesijsko pogodbo vplivajo na določitev plačila za dosegljivost.

(3) Plačilo za dosegljivost se plačuje mesečno za pretekli mesec.

(4) Podrobneje se uredi način plačevanja plačila za dosegljivost in roki plačil v koncesijskem aktu in koncesijski pogodbi.

V. PRIBITEK K CESTNINI

35. člen
(uvedba pribitka)

(1) Za zagotavljanje sredstev za financiranje gradnje drugega tira se na določenih odsekih cestninskih cest, kot so opredeljene v Zakonu o cestninjenju (Uradni list RS, št. 24/15; v nadaljnjem besedilu: ZCestn) uvede pribitek k cestnini.

(2) Pribitek se uvede skladno z 18. členom ZCestn, kolikor ta zakon ne določa drugače.

(3) O uvedbi pribitka odloči vlada na predlog ministrstva, pristojnega za cestninjenje, ko so izpolnjeni pogoji iz 18. člena ZCestn. Sklep o uvedbi pribitka se objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

(4) V sklepu iz prejšnjega odstavka vlada določi odseke cestninskih cest, na katerih se plačuje pribitek, višino pribitka in čas začetka ter konca plačevanja pribitka.

36. člen
(namen pribitka)

- (1) Pribitek je namenski prihodek družbe.
- (2) Prihodek iz pribitka k cestnini lahko družba uporabi izključno za zagotavljanje sredstev za drugi tir, zlasti za vlaganja v osnovna sredstva, ki predstavljajo železniško infrastrukturo, ki sestavlja drugi tir, in za poravnavanje obveznosti iz naslova kreditov za izgradnjo drugega tira.

37. člen
(obveznosti plačila pribitka)

- (1) Pribitek plačujejo cestninski zavezanci po ZCestn, ki uporabljajo cestninsko cesto z vozilom, katerega največja dovoljena masa presega 3.500 kg, ne glede na največjo dovoljeno maso priklopnega vozila, ki je namenjeno ali se uporablja za prevoz tovora oziroma oseb v cestnem prometu.
- (2) Obveznost plačila pribitka nastane z nastankom obveznosti plačila cestnine cestninskega zavezanca iz prejšnjega odstavka.
- (3) Plačilo pribitka obračuna zavezancu upravljavec cestninskih cest hkrati z naložitvijo plačila cestnine in ga pobere skupaj s cestnino kot njen del.

38. člen
(plačilo pribitka družbi)

- (1) Upravljalec cestninskih cest pošlje družbi obračun pobranega pribitka najkasneje deseti dan v mesecu za pretekli mesec.
- (2) V obračunu iz prejšnjega odstavka upravljavec cestninskih cest navede zneske pobranega pribitka po posameznih odsekih cestninskih cest, po emisijskih razredih EURO vozil in času opravljanja prevoza. Podrobneje določi način obračuna pribitka vlada s sklepom iz tretjega odstavka 35. člena tega zakona.
- (3) Družba izda račun za plačilo pribitka upravljavcu cestninskih cest najkasneje osem dni po prejemu obračuna. Upravljalec cestninskih cest plača račun v petnajstih dneh po njegovem prejemu.
- (4) Stroški pobiranja pribitka in njegovega vplačevanja v proračun so stroški upravljanja avtocest.

VI. TAKSA NA PRETOVOR V KOPRSKEM TOVORNEM PRISTANIŠČU

39. člen
(taksa za pretovor)

- (1) Taksa za pretovor v koprskem tovornem pristanišču (v nadaljnjem besedilu: taksa) je javna dajatev, ki se plačuje od vkrcavanja in izkrcavanja tovora v koprskem tovornem pristanišču in od pretovora z enega plovila na drugo.
- (3) Taksa je namenski prihodek proračuna Republike Slovenije za namen iz tretjega odstavka tega člena.
- (2) Prihodek iz takse lahko Republika Slovenija uporabi le za zagotavljanje sredstev za drugi tir, zlasti za plačilo za dosegljivost.

40. člen
(zavezanec za plačilo takse)

- (1) Zavezanec za plačilo takse je koncesionar za upravljanje koprskega tovrnega pristanišča, ne glede na to, kdo izvede pretovor.
- (2) Takso zavezanec plačuje od vsakega izkranja določene enote tovora z ladje na kopno, vkrcanja enote tovora na ladjo ali od pretovora enote tovora z enega plovila na drugo.
- (3) Pretovor je vsako izkranje tovora, vkrcanje tovora ali premik tovora z enega plovila na drugega, če tovor pri tem ne pride na kopno.

41. člen **(višina takse)**

- (1) Taksa se plačuje od naslednjih kategorij tovora v naslednji višini na enoto tovora:
 - za pretovor generalnih tovorov v višini 1,20 Eur na tono
 - za pretovor sipkih in razsutih tovorov v višini 0,60 Eur na tono
 - za pretovor tekočih tovorov v višini 2,50 Eur na tono
 - za pretovor kontejnerjev v višini 2,00 Eur za kos (TEU)
 - za pretovor avtomobilov v višini 1,25 Eur za kos.
- (2) Vlada z uredbo podrobneje določi, katere vrste tovora se uvrščajo v posamezne od kategorij tovora iz prejšnjega odstavka.
- (3) Vlada lahko zneske iz prvega odstavka zmanjša ali poveča za 20%, pri čemer upošteva ohranjanje vrednosti takse v razmerju do pristaniških pristojbin in zagotavljanje konkurenčnega delovanja koprskega tovrnega pristanišča. Sklep vlade o povečanju ali zmanjšanju zneskov iz prvega odstavka se objavi v Uradnem listu Republike Slovenije in se uporablja od prvega dne v naslednjem mesecu po njegovi uveljavitvi.

42. člen **(način plačevanja takse)**

- (1) Taksa se plačuje po obračunu.
- (2) Zavezanec za plačilo takse obračunava takso za vsako plovilo na katerem izvaja operacije pretovora. V obračunu navede število operacij, maso pretovorjenega blaga v tonah ali število kontejnerjev in avtomobilov po dnevih in rekapitulacijo za vsako plovilo z vrednostnim obračunom takse.
- (3) Zavezanec za plačilo takse vodi evidenco podatkov iz prejšnjega odstavka, v kateri hrani podatke najmanj 5 let od preteka meseca, na katerega se nanašajo.
- (4) Podrobnejšo vsebino in obliko ter način predložitve obračuna, kot tudi vsebino in način vodenja evidence, predpiše minister ali ministrica, pristojna za finance (v nadaljnjem besedilu: minister, pristojen za finance).
- (5) Zavezanec za plačilo takse je dolžan predložiti mesečni obračun pretovora specificiran po plovilih in z mesečnim zbirom do vključno petega delovnega dne v mesecu po zaključku meseca pristojnemu uradu Finančne uprave Republike Slovenije.
- (6) Takso je dolžan zavezanec plačati najkasneje dvajseti dan po poteku roka za predložitev obračuna.

VII. NADZOR

43. člen **(pristojnost za izvajanje nadzora)**

- (1) Nadzor nad izvajanjem tega zakona izvaja ministrstvo, pristojno za infrastrukturo.
- (2) Inšpekcijski nadzor nad izvajanjem tega zakona izvaja Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo.
- (3) Ne glede na prvi in drugi odstavek, izvaja nadzor nad izvajanjem določb 39. do 42.

člena tega zakona Finančna uprava Republike Slovenije skladno z zakonom, ki ureja davčni postopek.

44. člen **(nadzor nad izvajanjem projekta drugi tir)**

- (1) Nadzor nad izvedbo projekta drugi tir izvaja ministrstvo za infrastrukturo.
- (2) Za izvajanje nadzora po prejšnjem odstavku lahko ministrstvo od družbe zahteva:
 - predložitev rednih in izrednih poročil o izvajanju projekta;
 - predložitev revidiranih letnih računovodskih izkazov;
 - vso dokumentacijo o oddaji javnega naročila za določena dela v okviru projekta drugi tir;
 - katerekoli druge podatke v zvezi s poslovanjem družbe in izvajanjem projekta drugi tir.
- (3) Ministrstvo lahko od družbe zahteva, da na svoj strošek izredno izvede revidiranje svojega izvedbe projekta drugi tir v določenem obdobju ali revidiranje izvedbe določenega naročila v okviru tega projekta. Revizijsko poročilo je družba dolžna nemudoma po prejemu poslati ministrstvu.
- (4) Za obravnavo strokovnih vprašanj in svetovanje ministru v zvezi z nadzorom na izvedbo projekta drugi tir minister ali ministrica, pristojna za infrastrukturo (v nadaljnjem besedilu: minister) imenuje projektno-finančni svet. Projektno finančni svet pregleda in obravnava vso pridobljeno dokumentacijo v zvezi z nadzorom projekta drugi tir po tem členu in daje v zvezi s tem predloge ministru.
- (5) Projektno-finančni svet ima predsednika in štiri člane. Po enega člana imenuje minister na predlog ministrstva, pristojnega za finance in ministrstva, pristojnega za okolje in prostor.
- (6) Za projektno-finančni svet se uporabljajo določbe zakona, ki ureja državno upravo, o strokovnih svetih v ministrstvu.

VIII. PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

45. člen **(organi družbe, dokler je Republika Slovenija edina družbenica)**

- (1) Do vstopa drugega družbenika ali drugih družbenikov v družbo skladno z drugim odstavkom 5. člena tega zakona, se za organe družbe uporabljajo tudi določbe tega člena.
- (2) Naloge in pristojnosti skupščine družbe uresničuje vlada.
- (3) Za člana nadzornega sveta je lahko imenovana fizična oseba, ki poleg pogojev, ki jih določa zakon, ki ureja gospodarske družbe, izpolnjuje še naslednje pogoje in merila:
 - odlikuje ga osebna integriteta in poslovna etičnost;
 - njegove izkušnje potrjujeta poslovna uspešnost in ugled;
 - ima izobrazbo, pridobljeno po študijskih programih za pridobitev izobrazbe druge bolonjske stopnje, ali raven izobrazbe, pridobljene po študijskih programih, ki v skladu z zakonom ustreza izobrazbi druge bolonjske stopnje;
 - ima najmanj deset let ustreznih delovnih izkušenj iz vodenja ali upravljanja gospodarskih družb in dosega pri svojem delu dobre primerljive rezultate;
 - ne opravlja funkcije, ki je po zakonu, ki ureja integriteto in preprečevanje korupcije, po tem ali drugem zakonu nezdržljiva s članstvom v nadzornem organu ali organu upravljanja gospodarske družbe, in take funkcije ni opravljal v preteklih šestih mesecih;
 - ne sme biti v poslovnem razmerju z družbo ali z njo povezano družbo.
- (4) Za imenovanje članov nadzornega sveta, ki so predstavniki delavcev, se uporabljajo določbe zakona, ki ureja sodelovanje delavcev pri upravljanju družb.
- (5) Vlada uskladi akt o ustanovitvi družbe z določbami tega zakona najpozneje v roku 30 dni od njegove uveljavitve.

- (6) Edina družbenica v roku 30 dni po uveljavitvi tega zakona v obliki naknadnih vplačil v rezerve družbe vplača sredstva v višini 20 milijonov eurov.
- (7) Do konca leta 2017 edina družbenica v obliki naknadnih vplačil v rezerve družbe vplača sredstva v višini do 179 milijonov eurov.

46. člen
(prenos upravljanja s kapitalsko naložbo v družbi)

- (1) Slovenski državni holding in vlada izvedeta prenos upravljanja kapitalske naložbe Republike Slovenije v družbi s holdinga na vlado najkasneje v 60 dneh po uveljavitvi tega zakona.
- (2) Slovenski državni holding je dolžan v tem roku vladi izročiti vse evidence in dokumentacijo, ki se nanaša na upravljanje kapitalske naložbe Republike Slovenije v družbi, in omogočiti vladi, da vstopi v vse postopke upravljanja te kapitalske naložbe, ki so v teku.

47. člen
(prenos gradbenega dovoljenja)

- (1) Z dnem uveljavitve tega zakona družba prevzame vse naloge investitorja drugega tira po tem zakonu.
- (2) Najkasneje v 30 dneh po uveljavitvi tega zakona Ministrstvo za okolje in prostor z odločbo spremeni gradbeno dovoljenje št. 35105-118/2011/1162 1093-05 z dne 31.3.2016, tako, da postane investitor gradenj po tem dovoljenju družba.
- (3) Odločbo iz prejšnjega odstavka izda Ministrstvo za okolje in prostor po uradni dolžnosti.

48. člen
(investicijski program)

Ne glede na predpise o metodologiji priprave in obravnave investicijske dokumentacije na področju javnih financ, državnih cest in javne železniške infrastrukture, družba lahko sprejme investicijski program za drugi tir, ko so finančni viri za projekt drugi tir verjetno zagotovljeni.

49. člen
(podelitev koncesije družbi)

- (1) Vlada sprejme koncesijski akt iz 23. člena tega zakona najkasneje v 3 mesecih po uveljavitvi tega zakona.
- (2) Vlada in družba podpišeta koncesijsko pogodbo iz 24. člena tega zakona najkasneje v 3 mesecih po uveljavitvi koncesijskega akta.

50. člen
(začetek obračunavanja takse za pretovor)

Takso za pretovor v koprskem tovornem pristanišču začne upravljavec obračunavati 1.1.2018.

51. člen
(izdaja podzakonskega predpisa)

- (1) Uredbo iz drugega odstavka 41. člena tega zakona izda vlada v 3 mesecih po

uveljavitvi tega zakona.

(2) Minister, pristojen za finance, izda predpis iz tretjega odstavka 42. člena tega zakona v 3 mesecih po uveljavitvi tega zakona.

52. člen
(uveljavitev)

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

III. OBRAZLOŽITEV

1. člen

V tem členu je navedena vsebina zakona. Ob tem je treba poudariti, da je zakon namenjen temu, da uredi določena vprašanja v zvezi z investicijo v drugi tir drugače, kot to urejajo zakoni, ki urejajo določeno področje. Taka posebna ureditev je potrebna zato, ker je treba izhajati iz temeljnih zahtev izvedbe projekta: družba 2TDK, d.o.o. (v nadaljnjem besedilu: družba) je investitor v drugi tir, investicijo izvede v svojem imenu in za svoj račun, v tej družbi so lahko poleg Republike Slovenije družbeniki tudi druge države članice EU, družba pa je po izvedeni investiciji za čas koncesije lastnica drugega tira. Zato, in za zagotovitev nekaterih finančnih virov za projekt drugi tir, je treba urediti v predlogu zakona vprašanja, ki jih našteva ta člen.

2. člen

Ta člen ureja definicije nekaterih izrazov, ki so specifični za ta zakon. Glede drugih izrazov se sklicuje na sistemske zakone za določena področja.

3. člen

Ta člen navaja razmerje med predlogom zakona in splošnimi zakoni za posamezna področja. Čeprav strogo pravno ni potreben, saj v vsakem primeru velja, da se v primeru neskladja med specialnim in splošnim zakonom uporablja specialni, pa je iz razlogov jasnosti to posebej navedeno, zlasti pa so navedeni najpomembnejši splošni zakoni, ki urejajo posamezna vprašanja tega zakona. Ob tem je treba povedati, da se na določenih mestih predlog zakona sklicuje neposredno na določbe drugih zakonov, kjer je to potrebno zaradi neposrednega sklica na vsebino take določbe.

4. člen

Ker je družba 2TDK, d.o.o., ki bo investitor v drugi tir, že ustanovljena, ta člen na zakonski ravni ureja namen, za katerega je bila ustanovljena, in sicer zagotovitev izgradnje drugega tira in gospodarjenje z njim v času trajanja koncesijske pogodbe. To dejavnost družba opravlja v splošnem interesu in ne v zasebnem interesu družbenikov. Ta člen še ureja omejitev družbi, da bi opravljala drugo gospodarsko dejavnost v večjem obsegu, kot to dovoljujejo predpisi o »in-house« razmerju med državo in družbo kot notranjim izvajalcem, kar naj omogoči neposredno podelitev koncesije. Družba sicer lahko ustanovi drugo družbo, vendar le s soglasjem Vlade Republike Slovenije (v nadaljevanju vlada). Pomembna pa je določba, ki omejuje, da bi družba tej hčerinski družbi zagotavljala ugodnosti, ki bi lahko izkrivljale konkurenco, kar je potrebno zaradi »in-house« razmerja med državo in družbo.

5. člen

Ta člen ureja možnost, da poleg Republike Slovenije, ki je ustanovitelj in ob sedANJI ureditvi edini družbenik družbe, tudi možnost, da na podlagi ratificiranega meddržavnega sporazuma vstopi v družbo kot družbenik tudi druga država članica EU. Ta možnost je predvidena zato, ker je eno od izhodišč projekta drugi tir, da se poskuša k njemu pritegniti tudi nekaj srednjeevropskih držav, ki ležijo v smeri železniškega koridorja (tako imenovani Jantarni koridor), katerega del je drugi tir. Predlog zakona pa dopušča, da lahko namesto države članice vstopi v družbo tudi pravna oseba javnega prava, ki jo določi taka država. Ta možnost je omejena na pravne osebe javnega prava zato, da bodo še vedno zagotovljeni pogoji za notranjega izvajalca in s tem za neposredno podelitev koncesije družbi.

V tretjem odstavku je določena zaveza, da morajo družbeniki zagotoviti z vložki v osnovni kapital ali v kapitalske rezerve dovolj velika sredstva za izvedbo projekta drugi tir. Ta zakonska določba je pomembna zato, da ne bi izgradnja drugega tira bila ogrožena zaradi pomanjkanja investicijskih sredstev.

6. člen

Ker mora biti med RS in družbo vzpostavljeno razmerje notranjega izvajalca po pravilih o podeljevanju koncesijskih pogodb, ta člen predvideva, da z deležem RS v družbi neposredno upravlja vlada. Pravila o notranjem izvajalcu namreč zahtevajo, da koncedent, torej zanj vlada, neposredno obvladuje (lahko tudi skupaj z drugimi naročniki) notranjega izvajalca. Tako obvladovanje ni mogoče, če z deležem v družbi upravlja relativno neodvisna organizacija, kot je SDH.

7. člen

Ta člen kratko ureja organe družbe, pri čemer določa vse običajne organe po Zakonu o gospodarskih družbah (Uradni list RS, št. 65/09 - uradno prečiščeno besedilo, 33/11, 91/11, 100/11 - skl. US, 32/12, 57/12, 44/13 - odl. US, 82/13 in 55/15) po tako imenovanem dvotirnem načinu upravljanja družb. Poleg tega ta člen predvideva tudi, da lahko ratificiran meddržavni sporazum organe družbe uredi deloma drugače, seveda po vstopu drugih družbenikov v družbo. Ob tem je treba še omeniti, da 45. člen predloga zakona v prehodnih in končnih določbah ureja nekatera vprašanja organov družbe za čas do vstopa drugih družbenikov v družbo.

V tretjem odstavku ta člen zavezuje upravo družbe k pravilom integritete, ki se uporabljajo za poklicne funkcionarje.

8. člen

Ta člen določa pravila, ki jih mora družba izpolniti, da je mogoče koncesijo podeliti neposredno. Ta pravila so izpeljana iz zahtev Direktive 2014/23/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o podeljevanju koncesijskih pogodb (UL L 94, 28.3.2014, str. 1; v nadaljevanju: Direktiva o podeljevanju koncesijskih pogodb), ker pa predlog zakona ne prenaša te direktive v slovenski pravni red, so pravila Direktive o podeljevanju koncesijskih pogodb o neposredni podelitvi koncesije v javnem sektorju prilagojena za projekt drugi tir. Gre za tri glavne zahteve, ki morajo biti izpolnjene, in sicer:

- da koncedent obvladuje družbo, kot svoje lastne organe,
- da družba upravlja najmanj 80% svoje dejavnosti za naročnika,
- da v družbi ni zasebnega kapitala.

9. člen

Ta člen našteva glavne kategorije nalog, ki jih zakon nalaga družbi v zvezi z drugim tirom in poudarja, da te naloge opravlja družba v svojem imenu in za svoj račun. Ta določba je pomembna zato, da se zagotovi, da investicijo družba izvede v svojem imenu in, da je po izvedeni investiciji tudi lastnik zgrajene infrastrukture.

10. člen

Ta člen podrobneje ureja prvo kategorijo nalog, in sicer izvedbo pripravljalnih del za projekt drugi tir, ker se z izvedbo teh pripravljalnih del mudi, predlog zakona v tem členu predvideva, da se posamezna od teh del lahko izvedejo še pred sklenitvijo koncesijske pogodbe.

11. člen

Ta člen podrobneje ureja drugo kategorijo nalog, in sicer finančni inženiring skladno z opredelitvijo finančnega inženiringa v 2. členu predloga zakona. Ta člen podrobneje našteva obveznosti družbe za pridobivanje sredstev za izvedbo projekta, vključno nepovratna sredstva EU in posojila, ter skrb za redno odplačevanje posojil. Ta člen še določa, da investicijski program projekta in letne finančne načrte projekta sprejme skupščina družbe. Do vstopa drugih družbenikov v družbo je po 45. členu predloga zakona skupščina družbe vlada.

12. člen

Osrednja naloga družbe je organizacija in izvedba gradenj, ki so potrebne za zgraditev drugega tira. Ta člen še dodatno poudarja, da mora te gradnje družba izvesti v svojem imenu in za svoj račun in podrobneje našteva obveznosti družbe v zvezi s tem. Dopušča tudi, da lahko določene naloge vodenja investicije, družba podeli gospodarski družbi iz 13.a člena Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 - uradno prečiščeno besedilo), to je družbi DRI, ki je tudi notranji izvajalec države za vodenje investicij.

13. člen

Ta člen ureja še zadnjo skupino nalog družbe, torej gospodarjenje z drugim tirom. Gospodarjenje obsega obnovitvena dela in pa sklepanje pogodb in drugih pravnih poslov, s katerim se odloča o uporabi infrastrukture, kolikor to ne ovira osnovnega namena torej izvajanja železniškega prometa (npr. podeljevanje služnosti za napeljavo telekomunikacij in podobno.). Ta člen še zahteva, da mora družba prihodke od gospodarjenja z drugim tirom nameniti za izvedbo projekta.

14. člen

Ta člen ureja način upravljanja z drugim tirom in določa, da je upravljavec drugega tira ista družba, ki je tudi upravljavec vse ostale železniške infrastrukture v Sloveniji, to je družba SŽ Infrastruktura d.o.o.. Ta družba opravlja vse naloge upravljavca drugega tira, zlasti skrb za njegovo obratovanje, redno vzdrževanje, nediskriminatorno dodeljevanje vlakovnih poti in zaračunavanje in pobiranje uporabnine.

15. člen

Ta člen najprej našteva prihodke iz katerih družba financira svojo dejavnost, to je izgradnjo in gospodarjenje z drugim tirom.

Ti viri so povečanje uporabnine, pribitek na cestnino, plačilo za dosegljivost drugega tira, prihodki od gospodarjenja z drugim tirom in prihodki od razpolaganja s presežnimi zemljišči. Predlog zakona v drugih členih podrobneje ureja te prihodke družbe. V tem členu pa predlog zakona zahteva ločene računovodske evidence sredstev projekta, zahteva obvezno revidiranje računovodskih izkazov in dopušča, da družba sklene posojilno pogodbo za posojilo v višini nad 500.000 eurov le s soglasjem vlade.

16. člen

Ta člen ureja uporabnino kot plačilo prevoznikov za prevoz z vlakom po drugem tiru. Uporabnina se določi na enak način, kot to velja za vse drugo železniško omrežje v Sloveniji in je prihodek družbe SŽ Infrastruktura, ki je upravljavec drugega tira. V tem členu pa zakon tudi ureja tako imenovano povečanje uporabnine skladno s 15.d členom Zakona o železniškem prometu, ki pa je prihodek družbe za financiranje projekta drugi tir. O tem povečanju odloča vlada.

17. člen

Ker povečanje uporabnine ne zadošča za pokritje stroškov investicije v drugi tir, ureja predlog zakona tudi druge vire financiranja tega projekta, ki so prihodki družbe. Plačilo za dosegljivost je plačilo RS družbi zato, da družba zagotavlja dosegljivost oziroma dostopnost drugega tira za izvajanje železniških prevozov.

Plačilo za dosegljivost je odvisno od časa, ko je drugi tir na razpolago za izvajanje prevozov in od kvalitete zagotavljanja storitev dosegljivosti drugega tira.

18. člen

Ta člen zavezuje družbo, da vse prihodke iz gospodarjenja z drugim tirom in tudi prihodke od razpolaganja s presežnimi zemljišči v celoti nameni za financiranje projekta drugi tir.

19. člen

Ta člen ureja posebne določbe v razmerju do Zakona o železniškem prometu glede pravnega statusa drugega tira kot javne železniške infrastrukture. Za razliko od splošne ureditve, po kateri je javna železniška infrastruktura javno dobro v lasti države, ta člen loči same objekte in naprave te infrastrukture, ki so grajene javno dobro v lasti družbe in zemljišča na katerih so ti objekti in naprave, ki so grajene javno dobro v lasti države.

Ta člen ureja tudi nekatera procesna vprašanja izdaje sklepa o pridobitvi statusa grajenega javnega dobra in določa ohranitev tega statusa tudi potem, ko družba prenese drugi tir na Republiko Slovenijo.

V petem do osmem odstavku ta člen ureja izločitveno pravico Republike Slovenije na infrastrukturi, ki predstavlja drugi tir. Ta pravica pomeni, da se to premoženje izloči v primeru stečajne družbe iz stečajne mase in postane last Republike Slovenije, ta pa mora v stečajno maso plačati le še neodplačani del vrednosti drugega tira. Ureditev je enaka, kot jo za javno-zasebna partnerstva določa Zakon o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/06, Uradni list Evropske unije, št. 317/07, 314/09, 319/11, 335/13 in 307/15), vendar predlog zakona to ureja posebej, ker projekt drugi tir ni javno-zasebno partnerstvo, pač pa javno-javno partnerstvo.

20. člen

Da je mogoče v lastniškem smislu ločiti infrastrukturo drugega tira od zemljišč, na katerih leži, mora biti na teh zemljiščih v lasti Republike Slovenije ustanovljena stavbna pravica v korist družbe. Ta člen ureja način ustanovitve te stavbne pravice in določa, da je trajanje stavbne pravice vezano na trajanje koncesijske pogodbe, za razliko od splošne ureditve stavbne pravice, kjer se stavbna pravica ustanovi za določen čas. Ta člen še določa, da se stavbna pravica ustanovi v javno korist, saj je dejavnost družbe v zvezi z drugim tirom v splošnem interesu. Ustanovitev stavbne pravice je zato neodplačna, hkrati pa je s tem členom izključeno, da bi morala država ob prenehanju stavbne pravice plačati nadomestilo, ki ne sme biti manjše od polovice povečanja tržne vrednosti nepremičnine, ki ga predvideva Stvarnopравни zakonik (Uradni list RS, št. 87/02 in 91/13).

21. člen

Ta člen ureja prepovedi družbi, da bi razpolagala z drugim tirom ali ga obremenjevala s pravicami tretjih oseb. Edina izjema je možnost ustanovitve služnosti (na primer za napeljavo vodov), ki jo dopušča že Zakon o železniškem prometu. Člen še določa, da taka služnost ne preneha v primeru, ko stavbna pravica preneha in postane infrastruktura last države.

22. člen

Ta člen ureja temelje koncesijskega razmerja med državo kot koncedentom in družbo kot koncesionarjem, ki obsega koncesijo gradnje drugega tira in koncesijo storitev gospodarjenja z drugim tirom. Določa še, da se koncesija podeli za čas 45 let od sklenitve koncesijske pogodbe in, da ta koncesija ni javno-zasebno partnerstvo.

23. člen

Ta člen ureja koncesijski akt kot predpis vlade s katerim vlada uredi temeljna vprašanja koncesijskega razmerja. Vsebina koncesijskega akta, ki ga določa ta člen je podobna kot to velja za koncesijske akte koncesij gospodarskih javnih služb, kjer je treba infrastrukturo v okviru koncesije še zgraditi.

24. člen

Ta člen ureja koncesijsko pogodbo in določa, da se sklene neposredno med RS kot koncedentom in družbo kot koncesionarjem na podlagi notranjega razmerja, če so izpopolnjeni pogoji za notranjega izvajalca, ki jih določa 8. člen tega predloga zakona. Ta člen še ureja vsebino koncesijske pogodbe, torej vprašanja, ki jih je treba podrobno urediti v koncesijski pogodbi.

25. člen

Družba je lastnik drugega tira, torej železniške infrastrukture, ki predstavlja ta tir, le za čas trajanja koncesijske pogodbe. Zato ta člen določa obveznost družbe, da v vsakem primeru prenehanja koncesijske pogodbe, tudi predčasem, prenese drugi tir v last Republike Slovenije, ta pa je dolžna plačati odkupno ceno v višini še ne amortizirane vrednosti vlaganj v drugi tir. Podrobneje se način prenosa in odkupna cena uredi v koncesijskem aktu in koncesijski pogodbi.

26. člen

Zato, da lahko družba izvaja vse naloge investitorja, je potrebno gradbeno dovoljenje za drugi tir, ki je bilo izdano Republiki Sloveniji kot investitorju, prenesti na družbo kot investitorja. Ta prenos se po 47. členu predloga zakona (prehodne in končne določbe) izvede po uradni dolžnosti, pri čemer pa v času prenosa še ne bo mogoče zagotoviti, da bi družba na zemljiščih v lasti Republike Slovenije že pridobila stavbno pravico. Zato ta člen določa, da se šteje, da družba že izkazuje pravico graditi na zemljiščih v lasti Republike Slovenije oziroma na zemljiščih na katerih je Republika Slovenija pridobila pravico graditi.

27. člen

Ne glede na to pa mora družba po prenosu gradbenega dovoljenja na zemljiščih potrebnih za zgraditev drugega tira pridobiti ustrezne pravice graditi. Ta člen ureja podrobnosti pridobitve te pravice. Temeljni način je ustanovitev stavbne pravice iz 20. člena predloga zakona. Za primer, da katero od zemljišč ni v lasti Republike Slovenije, pa je Republika Slovenija na njem pridobila drugo

pravico graditi (na primer stavbno pravico ali dolgoročni najem) predlog zakona predvideva prenos te pravice na družbo s pravnim poslom.

V četrtem odstavku ureja položaj, ki lahko nastane, če katero od zemljišč, potrebnih za zgraditev, še ni v lasti Republike Slovenije. V tem primeru tako zemljišče družba pridobi s pravnim poslom za svoj račun vendar v imenu Republike Slovenije, tako, da lastnik postane Republika Slovenija. Če zadošča na zemljišču pridobitev druge pravice graditi, pridobi tako pravico družba v svojem imenu in za svoj račun. Če teh pravic ni mogoče pridobiti s pravnim poslom družba predlaga, da Republika Slovenija kot razlastitveni upravičenec izvede postopek razlastitve.

28. člen

Po izvedenih gradnjah je običajno, da del zemljišč, ki so bili pridobljeni za potrebe gradnje za obratovanje železniške infrastrukture niso več potrebni. V času gradnje so ta zemljišča v lasti Republike Slovenije, po prenehanju gradnje pa je treba z njimi upravljati in gospodariti, po možnosti pa jih prodati saj niso potrebna. To najlažje stori družba, ki tudi sicer gospodari z drugim tirom, zato ta člen določa, da ta presežna zemljišča preidejo v last družbe. Če jih je pridobila Republika Slovenija iz proračunskih sredstev, jih mora družba plačati po ocenjeni tržni vrednosti, če pa jih je v skladu s prejšnjim členom v last države pridobila družba za svoja sredstva, pa jih pridobi družba v last brezplačno, saj jih je enkrat že plačala.

29. člen

Ta člen določa obveznosti družbe v zvezi z izvedbo del, potrebnih za zgraditev drugega tira. Družba mora oddati vsa potrebna gradbena in druga dela, kot investitor zagotoviti nadzor nad njimi in poskrbeti za kvalitetno izvedbo del. Po izvedenih delih je dolžna objekte prevzeti in zagotoviti začetek obratovanja drugega tira. Ker je v nekaterih primerih gradnje avtocest sodna praksa spoznala Republiko Slovenijo za odškodninsko odgovorno za škodo, ki jo je izvajalec gradbenih del povzročil tretjim osebam. Da se v tem primeru to ne bi zgodilo, ta člen določa, da Republika Slovenija za to škodo ne odgovarja.

30. člen

Ta člen ureja financiranje izgradnje drugega tira. Finančne vire za izgradnjo je treba načeloma ločiti od prihodkov družbe, saj so viri za financiranje izgradnje tudi evropska sredstva in posojila, ki ne predstavljajo prihodkov družbe, seveda pa so namenjeni za izgradnjo tudi vsi vložki družbenikov za kapital družbe. Iz teh virov družba financira izgradnjo drugega tira, med tem, ko prihodki iz obratovanja drugega tira začnejo družbi pritekati šele po začetku obratovanja. Vendar ta člen, za primer, da kateri od prihodkov iz 15. člena družba začne pridobivati že pred začetkom obratovanja drugega tira, določa da so tudi ti prihodki finančni vir za gradnjo drugega tira in seveda za delovanje družbe.

31. člen

Ta člen zavezuje družbo, da pravočasno zagotovi začetek obratovanja in zlasti nemoteno in trajno obratovanje drugega tira.

32. člen

Po splošnih pravilih Zakona o varnosti v železniškem prometu sodeluje kot nosilec prostorskega načrtovanja upravljavec železniškega omrežja. Ker pa je družba lastnik drugega tira, predlog zakona

v tem členu določa, da je družba nosilec prostorskega načrtovanja na območjih, ki vplivajo na drugi tir.

33. člen

Ta člen ureja pobiranje in plačevanje uporabnine in sicer tako, da uporabnino in povečanje uporabnine za investicijo v drugi tir obračuna prevozniku upravljavec drugega tira, torej SŽ Infrastruktura, d.o.o.. Redno uporabnino uporabi ta družba za naloge upravljavca drugega tira, povečanje uporabnine pa mora v celoti plačati družbi, saj je namenjena za investicijo v drugi tir. O tem skleneta družba in SŽ Infrastruktura d.o.o. posebno pogodbo.

34. člen

Ta člen ureja obračunavanje in plačevanje plačila za dosegljivost, ki ga kot prihodek družbe ureja že 17. člen predloga zakona. Ureja nekatere podrobnosti obračunavanja časa obratovanja za potrebe plačila dosegljivosti in način plačevanja tega plačila. Podrobneje se ta vprašanja uredijo v koncesijskem aktu in koncesijski pogodbi.

35. člen

Za financiranje projekta drugi tir se v skladu s tem členom uvede tako imenovan pribitek k cestnini za težka tovorna vozila, ki ga skladno z evropskimi predpisi dopušča 18. člen Zakona o cestninjenju (Uradni list RS, št. 24/15). Ta člen določa pooblastila vladi, da uredi nekatere podrobnosti višine pribitka in cestnih odsekov na katerih bo zaračunan ter pribitek uvede po tem, ko bo na celotno shemo dala soglasje Komisija EU.

36. člen

V skladu z evropskimi predpisi mora pribitek biti v celoti namenjen zgolj določenim infrastrukturnim projektom, v konkretnem primeru drugemu tiru. Zato ta člen določa, da je pribitek namenski prihodek družbe, ki ga lahko družba porabi le za vlaganje v osnovna sredstva, ki sestavljajo drugi tir, in za odplačevanje posojil za izgradnjo drugega tira.

37. člen

Ta člen določa, da so pribitek dolžni plačevati cestninski zavezanci, ki uporabljajo cestninsko cesto s težkim tovornim vozilom. Ti zavezanci so dolžni pribitek plačevati skupaj s cestnino, kar jim naloži DARS ob naložitvi cestnine in od teh zavezancev tudi pobere skupaj s cestnino.

38. člen

Ta člen ureja obveznost DARS, da pobrani pribitek po obračunu plača družbi. Način plačila je urejen tako, da po prejemu obračuna družba izda DARS račun za skupno vsoto pribitkov, pobranih v preteklem letu, DARS pa te pribitke plača družbi na podlagi računa. Ker bo DARS s tem imel določene stroške, pribitek pa mora v celoti biti namenjen izgradnji drugega tira, ta člen določa, da so stroški DARS v zvezi s pobiranjem pribitka stroški upravljanja avtocest, ki jih DARS krije iz cestnine.

39. člen

Ta člen ureja drug vir za zagotavljanje sredstev za investicijo v drugi tir, in sicer takso na pretovor v koprskem tovornem pristanišču. Tudi ta taksa je izključno namenjena za investicijo v drugi tir,

vendar je kot javna dajatev prihodek proračuna in jo lahko Republika Slovenija uporabi le za zagotavljanje sredstev za drugi tir, zlasti za plačilo za dosegljivost po tem zakonu.

40. člen

Ta člen določa zavezanca za plačilo takse, in sicer koncesionarja za upravljanje koprskega tovrnega pristanišča, torej družbo Luka Koper d.d.. Določa še, da se taksa plača od vsakega izkrcanja enote tovora, vkrcanja enote tovora ali pretovora z enega plovila na drugo, če pri tem tovor ne pride na kopno.

41. člen

Ta člen določa višino takse za posamezne vrste tovorov na enoto tovora in pooblašča vlado, da podrobneje uredi katere vrste tovorov spadajo v posamezno kategorijo tovorov. Hkrati pooblašča vlado, da lahko za 20% poveča ali zmanjša višino takse, kolikor je to potrebno za ohranjanje njene vrednosti v razmerju do pristaniških pristojbin in zagotavljanje konkurenčnega delovanja pristanišča.

42. člen

Ta člen ureja nekatere podrobnosti načina plačevanja takse. Taksa se plačuje po mesečnemu obračunu, ki ga mora predložiti zavezanec pristojnemu uradu FURS in v dvajsetih dneh plačati takso na katero se nanaša mesečni obračun. Ta člen še zavezuje zavezanca, da vodi evidenco podatkov o obračunu takse.

43. člen

Po tem členu nadzor nad izvajanjem zakona izvaja ministrstvo pristojno za infrastrukturo, inšpekcijski nadzor pa Inšpektorat RS za infrastrukturo. Obračun in plačevanje takse za pretovor nadzira FURS.

44. člen

Ta člen podrobneje ureja nadzor ministrstva nad samo izvedbo projekta drugi tir. Čeprav projekt izvaja družba kot samostojna pravna oseba, pa je treba zagotoviti podroben nadzor ministrstva in posredno vlade nad tem projektom. V ta namen določa ta člen pooblastila ministrstva za pridobivanje dokumentacije in podatkov o različnih aktivnostih za izvedbo projekta drugega tira in poslovanjem družbe. Ministrstvo lahko tudi zahteva zunanjo revizijo teh aktivnosti, ki jo mora naročiti družba in ministrstvu predložiti revizijsko poročilo. Da se zagotovi strokovna podpora temu nadzoru, predvideva predlog zakona v tem členu ustanovitev projektno-finančnega sveta pri ministrstvu, ki ima predsednika in štiri člane. Po enega člana imenuje minister na predlog ministrstva za finance in ministrstva za okolje in prostor, ostale pa po splošnih pravilih, ki veljajo za strokovne svete v ministrstvu po Zakonu o državni upravi (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, 65/14 - ZVRS-H, 90/14 in 51/16).

45. člen

Ta prvi člen v poglavju prehodnih in končnih določb ureja nekatera vprašanja organov družbe za čas, ko je Republika Slovenija edini družbenik družbe. Za ta čas določa, da je vlada skupščina

družbe in tudi določa posebna pravila glede članov nadzornega sveta družbe. Ob tem določa posebne pogoje za imenovanje članov nadzornega sveta, ki naj zagotovijo njihovo strokovnost in neodvisnost. Ta člen še vlado zavezuje, da uskladi akt o ustanovitvi družbe z določbami tega zakona in določa obveznosti edine družbenice Republike Slovenije, da vplača določena sredstva v kapitalske rezerve družbe.

46. člen

Ta člen določa obveznost SDH in vlade, da izvedeta prenos upravljanja kapitalske naložbe RS v družbi na vlado v šestdesetih dneh po uveljavitvi zakona in določa način izvedbe tega prenosa.

47. člen

Ta člen najprej določa, da z uveljavitvijo zakona družba prevzame vse naloge investitorja drugega tira, hkrati pa nalaga ministrstvu za okolje in prostor, da v tridesetih dneh po uradni dolžnosti spremeni gradbeno dovoljenje za drugi tir tako, da postane investitor gradenj po tem dovoljenju družba.

48. člen

Ta člen ureja izjemo od splošnih predpisov, ki urejajo pripravo in sprejem investicijskih programov v javnem sektorju. Ker gre za zelo kompleksen projekt, ki bo financiran iz velikega števila virov, vključno z bodočimi evropskimi sredstvi, ta člen dopušča, da družba sprejme investicijski program za drugi tir tudi, če vsi viri sredstev niso že dokazljivo zagotovljeni, pač pa so le verjetno zagotovljeni.

49. člen

Ta člen ureja roke v katerih mora vlada sprejeti koncesijski akt in v katerih mora biti podpisana koncesijska pogodba.

50. člen

Ta člen določa, da se taksa za pretovor v koprskem tovornem pristanišču začne obračunavati 1.1.2018.

51. člen

Ta člen določa rok v katerem morata vlada in minister pristojen za finance izdati predpisa za izvrševanje tega zakona.

52. člen

Zaradi zagotovitve, da bo lahko družba kot investitor vložila najkasneje do 14.7.2017 vlogo na razpis za evropska sredstva MULTI-ANNUAL WORK PROGRAMME 2014-2020 - CEF TRANSPORT 2017 BLENDING CALL – GENERAL ENVELOPE, je treba zagotoviti čimprejšnjo uveljavitev zakona. Zato ta člen predvideva, da začne zakon veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu RS.

IV. PREDLOG, DA SE PREDLOG ZAKONA OBRAVNAVA PO NUJNEM OZIROMA SKRAJŠANEM POSTOPKU

Predlagatelj zakona v skladu s 143. členom Poslovnika Državnega zbora (Uradni list RS, št. 92/07 –uradno prečiščeno besedilo in 105/10) predlaga, naj Državni zbor Republike Slovenije obravnava predlog zakona **po nujnem postopku**, zato da se omogoči pridobitev nepovratnih sredstev iz razpisa CEF/IPE »Blending« 2017.

Gre za nepovratna sredstva 1 milijarde EU, ki bodo namenjena prometnih projektom, pri katerih bo zagotovljeno financiranje iz zasebnega kapitala oziroma iz finančnih institucij za izvedbo v okviru večletnega delovnega programa IPE.

Da bi bilo mogoče s projektom drugega tira v tem razpisu sploh sodelovati, se mora nujno prijaviti kot investitor družba 2TDK, Družba za razvoj projekta d.o.o. Republika Slovenija oziroma njeni organi se kot izključni investitor ne morejo prijaviti.

Razpis je bil objavljen januarja, rok za prijavo pa se izteče 14. julija 2017. Na ta dan mora biti 2TDK že investitor. Izvedba rednega zakonodajnega postopka predstavlja preveliko tveganje za pravočasno vzpostavitev pravne podlage za investitorstvo. Če za projekt ne bodo pridobljena nepovratna evropska sredstva, financiranja projekta v doglednem času ne bo mogoče zagotoviti.

V primeru nesprejetja zakona bo nastala občutna gospodarska škoda. Železniška povezava med Koprjem in Divačo je že preobremenjena, vsako dodatno odlašanje z začetkom izvajanja investicije pa to škodo še dodatno povečuje.

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