

Predsednik Računskega sodišča razumno o gradnji drugega tira

Andreja Lončar, SiolNET, 19.4.2017

Predsednik Računskega sodišča Tomaž Vesel je v pogovoru za [SiolNET](#) zelo razumno spregovoril o glavnih dilemah pri vladnem načrtu za gradnjo in financiranje drugega tira Koper – Divača. Predvsem je pogrjal vladno hitenje s sprejemanjem zakona. Za Protikorupcijsko komisijo je to že drugi najvišji državni “watchdog”, ki opozarja na škodljivo naglico sprejemanja zakona brez omembe vredne možnosti široke javne razprave. Prav tako graja nedorečenost zakona glede investicijske vrednosti in glede finančne konstrukcije, se sprašuje glede smiselnosti vključevanja Madžarske v financiranje in izraža resne pomisleke glede ustreznost vladnega nadzora nad projektom, glede sprenevedanja, da financiranje gradnje drugega tira ne bo vplivalo na povečanje javnega dolga in glede kontroverzne dodatne obdavčitve Luke Koper, ki je v nasprotju s koncesijsko pogodbo.

Zakon je bil v javni razpravi šest dni, zdaj ga poslanci sprejemajo po nujnem postopku. Po mnenju predsednika Računskega sodišča **Tomaža Vesela** postopek ni omogočil primerne javne obravnave, pomisleki civilnih iniciativ niso bili obravnavani dovolj natančno, institucijam, tudi Računskemu sodišču, pa ni bila dana možnost, da se pred sprejemom na vladi opredelijo do zakona.

“Zakon so nam predstavili šele pred nekaj dnevi, ko je bil že poslan v parlamentarno proceduro po nujnem postopku. Ta po našem mnenju ni najboljša odločitev. Menimo, da ima zakon nekaj izrazitih pomanjkljivosti, ki jih je mogoče popraviti in odpraviti v parlamentarnem postopku. Škoda pa je, da se vladni predstavniki niso oglasili prej, očitno je bilo nekaj časovne zadrege, morda tudi iz političnih razlogov,” pravi Vesel.

“Največje tveganje je to, da bo v primeru, da nam ne uspe na evropskem razpisu ali da ne dobimo vložka zalednih držav, tudi ta del kril proračun,” meni sogovornik blizu podjetja 2TDK, ki ne želi biti imenovan.

Podobno pravi tudi Vesel, ki opozarja, da bo kljub drugačnim napovedim vlade financiranje vplivalo na javni dolg: “Če dobimo manj evropskih sredstev, bomo to verjetno krili iz proračuna, skozi zadolžitve. Deloma pri Evropski investicijski banki (EIB) ali pa prek drugih oblik zadolževanja države. Po našem mnenju bo velik del financiranja drugega tira prišel v javni dolg države in se nima smisla skrivati pred tem dejstvom. Tudi eventualni kapitalski vložki so po svoji naravi nič drugega kot oblika posojila in s tem zadolževanja,” opozarja.

Po mnenju Vesela se moramo v primeru iskanja kapitalskih vložkov zalednih držav, ki nam – tako pravi – sicer res lahko izboljšajo možnosti na evropskih razpisih, vprašati, kaj je motiv, ki vodi javnega partnerja iz druge države. Med temi se največkrat omenja Madžarska.

“Lažje pridobivanje evropskih sredstev je težko izvorni interes drugih držav, saj bo na razpisu kandidirala Slovenija. Če je motiv upravljanje Luke Koper, ga je treba definirati nekoliko drugače, ne skozi stranska vrata, torej v tem zakonu. Če je motiv prednostna obravnava vlakovnih kompozicij, prav tako. Če je motiv, da se projekt lažje izvede oziroma zaživi, pa je treba pogledati stroške posojila in jih realno oceniti,” meni.

Vlada bo po predlogu zakona predstavljala skupščino podjetja 2TDK, ki bo gradil drugi tir. Kot pravi sogovornik, je problematično predvsem, da si 2TDK skupaj z vlado kot skupščino sama potrdi investicijski program. Po trenutnem predlogu zakonske ureditve bi morala vlada oziroma podjetje v DZ po soglasje le v primeru morebitnega iskanja poročstva pri zadolževanju.

“Nehote se lahko pojavijo vzporednice s projektom Teš 6. Ne želim stvari predstavljati črno-belo, saj bi za to vendarle morali opraviti revizijo, a se vzporednice kljub temu lahko povlečejo,” meni sogovornik.