

# Moralni nauk lažnivih akterjev iz zgodbe o drugem tiru: Nepoštenost se spleča

[september 26, 2018](#) By [jpd](#) ; [gospodarstvo](#)

Končno so tudi mediji – po preverjanju na Evropski komisiji – odkrili, da so [glavni akterji iz zgodbe o drugem tiru zavajali javnost](#) glede tega, da je za pridobitev evropskih sredstev, in s tem za zaprtje finančne konstrukcije projekta nujno potreben finančni vložek Madžarske. Kot sem tukaj večkrat pisal in tudi objavil razpisne pogoje za pridobitev blending sredstev, vključitev zalednih držav kot sofinancerk projekta nikjer ni bilo zahtevano. Pač pa je bilo v prijavi potrebno pokazati, da ima projekt “regionalni vpliv”. Slednje se, prvič, pokaže s pismi podpore zalednih držav, kar je slovenska vlada imela na voljo. In drugič pokaže se z izračuni o povečanju pretovora in ekonomskih koristih od tega za vse države v zaledju. Kar je prav tako mačji kašelj pokazati prek preproste *cost – benefit analize*.

Ključno vprašanje je, zakaj so najvišji vladni predstavniki vztrajno zavajali javnost, da je potrebna vključitev Madžarske v finančno konstrukcijo in zakaj so Madžarski v ta namen obljubljeni tako velika darila.

Prvo darilo je visok finančni donos. Madžarsko sofinanciranje je dejansko neke vrste kredit, za katerega naj bi Madžarski plačevali letni donos 4.5% v naslednjih 40 letih. Če bi namesto tega v ta namen izdali državne obveznice na 30 let po 2% obrestni meri, bi samo za plačilo obresti plačali za 255 mio evrov manj obresti, kot bi plačali za obresti (donos) Madžarski. Madžarska bi torej v tem projektu dobila super darilo v vrednosti 255 mio evrov.

Potem pa so tukaj še ozemeljska in druga darila, o katerih so se naši vladni predstavniki tajno pogajali z madžarskimi, in sicer naj bi po poročanju [Siol.net](#)

*Madžarska v zameno za finančni vložek 200 milijonov evrov v podjetju 2TDK v upravljanje za 99 let dobila zemljišče ob krožišču na Serminu. Gre za pet hektarjev veliko zemljišče, ki leži zunaj Luke Koper, a je zajeto v prostorski načrt luke. Madžari naj bi po nekaterih informacijah tam hoteli graditi logistični terminal. Prav tako smo na [Siol.net](#) poročali, da naj bi Madžari v zameno za 200 milijonov evrov preigrali možnost vstopa v Luko Koper, sorazmerni delež madžarskega prevoznika Gysev pri tovornih prevozih med Koprom in Madžarsko, gradbene posle za madžarska gradbena podjetja ter okrepitev poslovnih povezav med Koprom in logističnim centrom, ki naj bi ga gradili pri Blatnem jezeru.*

Zakaj so torej (nekdanji) predsednik vlade Miro Cerar, (nekdanji) minister Peter Gašperšič, (nekdanji) državni sekretar Jure Leben in (nekdanji) direktor podjetja 2TDK zavajali javnost glede nujnosti vključitve Madžarske v finančno konstrukcijo in zakaj so bili pripravljeni plačati tako visoko ceno?

*Nekdanji generalni direktor družbe 2TDK **Metod Dragonja**, ki si kruh po novem služi kot državni sekretar na finančne ministrstvu, je januarja letos izjavil, da kapitalskega vložka Madžarske pri projektu ni več mogoče izločiti.*

*Če bi se vzhodna sosedna umaknila, to po njegovih besedah ne bi pomenilo le, da mora Slovenija zagotoviti dodatnih 200 milijonov evrov za projekt, ampak bi moral 2DTK vrniti 109 milijonov evrov evropskih sredstev.*

*Maja lani je sicer Dragonja kot svetovalec 2TDK v pogovoru za Delo izjavil, da bi Slovenija drugi tir lahko uresničila in izpeljala brez Madžarske, če bi za to namenila 200 milijonov evrov proračunskih sredstev, ki bi pokrili kapitalski vložek Madžarske. Štiri mesece pozneje je takratni državni sekretar na ministrstvu za infrastrukturo **Jure Leben** v pogovoru za Mladino dejal, da bi Slovenija brez sodelovanja Madžarske prejela manj evropskih sredstev.*

*“Če Madžarska pri projektu ne bi sodelovala, bi bile naše vloge pri evropskih institucijah slabše ocenjene, s čimer bi recimo od EU dobili manj denarja. Koliko manj, ne morem spekulirati,” je izjavil nekdanji vodja projekta drugi tir, danes pa novoizvoljeni okoljski minister v vladi Marjana Šarca. ...*

*“V takšno finančno konstrukcijo smo šli zato, ker je to najmanjša možna obremenitev davkoplačevalcev,” je poudaril **Cerar**. Kljub pomislekom in zadržkom javnosti je nekdanji premier marca izjavil, da pri drugem tiru še vedno verjame v strateško partnerstvo z Madžarsko.*

Seveda lahko tukaj razvijemo nekaj teorij zarote in različne korupcijske zgodbe. Vendar je zgodba najbrž bistveno bolj enostavna. Po moji oceni so hoteli upravičiti model gradnje prek 2TDK, torej prek projektnega podjetja in ne tako, kot se gradijo vsi ostali odseki na železniški infrastrukturi, kjer je investitor direkcija za infrastrukturo. Model projektnega podjetja pa je bil uporabljen, ker so najprej hoteli pridobiti zasebnega partnerja. Ko to ni uspelo, so se zapletli z Madžarsko, iz česar se nato niso mogli ali hoteli izvleči. Po moji oceni zato, ker so v Bruslju ves čas prodajali zgodbo o sofinanciranju iz sosednje države, nato pa niso hoteli priznati, da to ekonomsko ni smiselno in da je praktično neizvedljivo.

Moralni nauk te zgodbe je: nepoštenost se akterjem spleča. Prvič, navedeni akterji so z zavajanjem domače javnosti in pristojnih evropskih organov dejansko uspeli pridobiti evropska sredstva (Toda ta sredstva bi sicer lahko pridobili tudi brez laganja in zavajanja, če bi projekt drugi tir februarja 2015 primerno prijavili na razpis za evropska sredstva v okviru nacionalne kohezijske ovojnice CEF, kjer je bilo za Slovenijo rezerviranih skoraj 160 mio evrov).

In drugič, trem izmed navedenih akterjev se je zavajanje domače in bruseljske javnosti tudi osebno splačalo. Miro Cerar je predsedal na mesto ministra za zunanje zadeve, Jure Leben je napredoval na mesto ministra za okolje in prostor, Metod Dragonja pa je napredoval na mesto državnega sekretarja na ministrstvu za finance. Ne dvomim pa, da se bo tudi za Gašperšiča našla dobro plačana funkcija.

Na drugi strani pa so vsi, ki so tem lažem in manipulacijam vladnih predstavnikov javno nasprotovali, potegnili kratko. Mnogi so izgubili službe, drugi so prišli na črno listo pri kandidiranju za projektne razpise in so utrpeli materialno škodo, medtem ko so tretji, ki so finančno neodvisni, bili deležni blatenja in oškodovanja imena in ugleda.

Če torej kot starši svoje otroke učite, da sta laž in nepoštenost neprimerni in absolutno zavržni lastnosti ter da se laž in nepoštenost na dolgi rok ne splačata, se zamislite. Na žalost naši politiki vašim otrokom dajejo povsem drugačen zgled. Vaši otroci iz njihovega ravnanja dobijo povsem drugačen moralni nauk, in sicer, da se laž in nepoštenost (politikom) še kako splačata, medtem ko se zoperstavljanje lažem, manipulacijam in nepoštenosti ne splača.

Toda če je moralni nauk te zgodbe za lažnive glavne akterje ugoden, pa to ne pomeni, da je ugoden tudi iz vidika celotne družbe. Najbolj žalostno v vsej tej zgodbi je namreč to, da vse to laganje, manipuliranje in zavajanje javnosti, ki smo ga bili glede drugega tira deležni s strani slovenskih vladnih predstavnikov v zadnjih štirih letih, sploh ni bilo potrebno in da je bilo škodljivo za sam projekt, za gospodarstvo in za davkoplačevalce. Že januarja 2015 smo s kolegi v študiji pokazali, da je najbolj primeren in ekonomsko najbolj smiseln model financiranja gradnje drugega tira javno financiranje. Vlada bi zgolj morala primerno prijaviti projekt drugi tir na CEF razpis februarja 2015, s čimer bi si zmanjšala javne stroške za skoraj 160 mio evrov. Kasneje pa bi lahko za kohezijska sredstva kandidirala še na vseh ostalih razpisih in s tem pridobila veliko več evropskih sredstev, kot jih je sedaj. Vladi smo ves čas dopovedovali, da je iskanje zasebnega investitorja za tovorni tir nesmiselno, hkrati pa tudi božjastno drago. Vladi smo tudi predlagali različne organizacijske oblike javnega investitorstva, če ne bi želela, da je investitor Direkcija za infrastrukturo (denimo po avstrijsko-švicarskem modelu prek SŽ Infrastrukture ali pa prek DARS). Vladi smo tudi z izračuni dokazovali, da je gradnja prek 2TDK in madžarsko sofinanciranje nepotrebno in ekonomsko škodljivo. Vendar so naši predlogi vedno naleteli na gluha ušesa. Naš zakon o drugem tiru pa so izigrali v parlamentarni proceduri, da so lahko dali prednost vladnemu zakonu.

Žrtev te vladne ignorance je prav drugi tir, katerega gradnja se še vedno ni začela in se ne more začeti. Če bi nas vlada poslušala že januarja 2015, bi se izognila vsem kasnejšim kolobocijam in bi se tudi gradnja drugega tira lahko začela najmanj 3 leta prej, kot se bo lahko začela zdaj. Danes se gradnja drugega tira ne more začeti, ker je vlada uporabila napačen model investitorstva (prek podjetja 2TDK) in ga uzakonila (zaradi česar je bil zakon deležen tudi dveh referendumov). Problem tega zakona – po tem, ko je začel tudi uradno veljati – je v tem, da ni operativen. Podjetje 2TDK ne more začeti z gradnjo, dokler nima koncesije za gradnjo drugega tira. Koncesije pa ne more dobiti, ker bi vlada s tem zašla v kolizijo z drugimi pravnimi akti. Kot je nedavno lepo pokazal kolega [Stanko Štrajn](#), je:

*javna železniška infrastruktura je po 2. odstavku 9. čl. Zakona o železniškem prometu grajeno javno dobro v lasti države. [...] Če bo 2TDK na podlagi dokapitalizacije Madžarske prešla v 50% last Madžarov, bo družba do višine 200 milijonov, kolikor je predvideno po finančnih načrtih, ki še niso razdelani v investicijskem programu gradnje drugega tira, saj investicijskega načrta še ni, prišla v solast Madžarov do 50%. Madžari bodo z vstopom v družbo pridobili tudi solastnino stavbne pravice, kar pomeni, da bo prišlo do prepovedanega prometa z grajenim javnim dobrim, ki je izven pravnega prometa ne le po Zakonu o železniškem prometu, temveč tudi po 21. čl. Zakona.*

Vlada se tej kolobociji danes lahko povsem enostavno izogne z zgolj drobno spremembo zakona o drugem tiru. Štrajn:

*Slovenija bi lahko, če že hoče voditi gradnjo drugega tira prek 2TDK (čeprav za to ni nikakršne realne potrebe) v zakonu enostavno zagotovila podlago za naročilo, po katerem bi družba v imenu in za račun države z javnim denarjem in državnimi garancijami zgradila javno infrastrukturo, ki bi jo prevzele Slovenske železnice v upravljanje. V tem primeru bi 2TDK enostavno prevzela naročilo (mandat države po klasični mandatni pogodbi, opredeljeni v Obligacijskem zakoniku), in bi odpadla potreba po vseh bravurah s koncesijo, stavbno pravico, madžarskimi vlaganji in upravljanjem 27 km proge izven sistema Slovenskih železnic.*

Nenagradno vprašanje je, ali bo vlada takšno rešitev uporabila ali pa bo še naprej trmasto z napačnimi potezami zavlačevala z gradnjo drugega tira. S tem bo naredila veliko gospodarsko škodo našemu gospodarstvu in škodila interesom slovenske države. Pretovor prek Luke Koper ne more normalno rasti, ker je omejena s kapaciteto sedanjega edinega tira (kapaciteta bo zasičena naslednje leto) in se bo tovor začel preusmerjati drugam. Če bi se gradnja drugega tira začela naslednje leto, bi se ta lahko začel ekonomsko uporabljati šele leta 2027. To pa pomeni, da bo Avstrija dve leti pred tem dokončala gradnjo železniškega obvoza okrog Slovenije, kar pomeni potencialno preusmerjanje tovora iz Kopra v Trst, s tem pa veliko gospodarsko škodo za koprsko pristanišče, za Slovenske železnice in za dobrih 400 podjetij, ki živijo zaradi in od pretovora prek koprskega pristanišča.

No, zame je moralni nauk te zgodbe, da se lažnivcem in nepoštenjakom laž in nepoštenost sicer splačata, toda za družbo kot celoto je učinek njihovih laži in nepoštenosti (ter posledičnega osebnega okoriščanja) negativen. Nisem pa prepričan, da bodo tudi naši otroci to zgodbo doželi na tak način.

Jože P. Damijan