



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

1

Številka: 0650-00/12-25
Ljubljana, 6. 2. 2015

Osnutek

Z a p i s n i k

**25. seje Državnega sveta Republike Slovenije,
ki je bila v sredo, 21. 1. 2015**

Predsednik je začel 25. sejo Državnega sveta Republike Slovenije, ki jo je sklical na podlagi 53. člena Zakona o Državnem svetu in prvega odstavka 30. člena Poslovnika Državnega sveta Republike Slovenije.

Seja se je začela ob 13.00 in zaključila ob 16.32 uri.

Opravičili so se:

- dr. Zoran Božič
- mag. Marija Lah

Ostali odsotni:

- Boris Popovič

Na sejo so bili vabljeni:

- mag. Milan Martin Cvikl, član Evropskega računskega sodišča (k 3. točki dnevnega reda),
- Matej Pirc, predsednik uprave, Slovenskega državnega holdinga, d. d. (k 4. točki dnevnega reda),
- dr. Dušan Mramor, minister za finance (k 4. točki dnevnega reda).

Seje so se udeležili:

- mag. Milan Martin Cvikl, član Evropskega računskega sodišča (k 3. točki dnevnega reda),
- Mirjana Paulin, podsekretarka, Ministrstvo za finance (k 3. točki dnevnega reda),
- Metod Dragonja, državni sekretar, Ministrstvo za finance (k 4. točki dnevnega reda),
- Tanja Bakan Rožič, sekretarka, Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo (k 4. točki dnevnega reda),
- Nada Drobne Popovič, vodja upravljanja kapitalskih naložb, SDH, d.d. (k 4. točki dnevnega reda),
- Mateja Lovšin Herič, vodja oddelka za prodajo kapitalskih naložb, SDH, d.d. (k 4. točki dnevnega reda),
- mag. Darja Kocjan, generalna direktorica Direktorata za infrastrukturo, Ministrstvo za infrastrukturo (k 5. točki dnevnega reda).

* * *

O sklicu izredne seje sem obvestil predsednika Državnega zbora Republike Slovenije dr. Milana Brgleza in predsednika Vlade Republike Slovenije dr. Mira Cerarja.

* * *

S sklicem 14. 1. 2015 so državne svetnice in svetniki prejeli predlog dnevnega reda, ki je bil naslednji:

1. Odobritev zapisnika 24. seje Državnega sveta Republike Slovenije
Odobritev zapisnika 12. izredne seje Državnega sveta Republike Slovenije
2. Pobude in vprašanja državnih svetnic in svetnikov
3. Seznanitev z Letnima poročiloma Evropskega računskega sodišča za proračunsko leto 2013
4. Poročilo Slovenskega državnega holdinga, d. d. o upravljanju za leto 2013, EPA 121 – VII
5. Obravnava zaključkov posveta Ključna vprašanja razvoja cestne in železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji

* * *

Ker predsednik ni prejel nobenega predloga za razširitev oz. umik, je na glasovanje dal naslednji

DNEVNI RED:

1. Odobritev zapisnika 24. seje Državnega sveta Republike Slovenije
Odobritev zapisnika 12. izredne seje Državnega sveta Republike Slovenije
2. Pobude in vprašanja državnih svetnic in svetnikov
3. Seznanitev z Letnima poročiloma Evropskega računskega sodišča za proračunsko leto 2013
4. Poročilo Slovenskega državnega holdinga, d. d. o upravljanju za leto 2013, EPA 121 – VII
5. Obravnava zaključkov posveta Ključna vprašanja razvoja cestne in železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji

Predlagani dnevni red je bil sprejet (24 državnih svetnic in svetnikov je prijavilo prisotnost, 27 jih je glasovalo za, nihče pa ni bil proti).

1. točka dnevnega reda

- Odobritev zapisnika 24. seje Državnega sveta

Osnutek zapisnika 24. seje Državnega sveta so državne svetnice in svetniki prejeli po elektronski pošti s sklicem.

Ker predsednik ni prejel pisnih pripomb na osnutek zapisnika, je predlagal, da se o njem glasuje.

Zapisnik 24. seje je bil sprejet (28 državnih svetnic in svetnikov je prijavilo prisotnost, 28 jih je glasovalo za, nihče pa ni bil proti).

- **Odobritev zapisnika 12. izredne seje Državnega sveta**

Osnutek zapisnika 12. izredne seje Državnega sveta so državne svetnice in svetniki prejeli po elektronski pošti s sklicem.

Ker predsednik ni prejel pisnih pripomb na osnutek zapisnika, je predlagal, da se o njem glasuje.

Zapisnik 12. izredne seje je bil sprejet (26 državnih svetnic in svetnikov je prijavilo prisotnost, 26 jih je glasovalo za, nihče pa ni bil proti).

2. točka dnevnega reda:

- **Pobude in vprašanja državnih svetnic in svetnikov**

Po elektronski pošti 16. 1. 2015 so državne svetnice in svetniki prejeli pobudo državnega svetnika Rudija Matjašiča, mag. posl. ved, v zvezi s problematiko dimnikarske javne službe. Predlog sklepa Državnega sveta so prav tako prejeli po elektronski pošti 16. 1. 2015.

Predsednik je dal na glasovanje predlog sklepa:

Državni svet Republike Slovenije je na 25. seji 21. 1. 2015, v skladu z 98. členom Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10 in 6/14), obravnaval pobudo državnega svetnika Rudija Matjašiča, mag. posl. ved, v zvezi s problematiko dimnikarske javne službe, ter na podlagi prvega odstavka 56. člena Zakona o Državnem svetu (Uradni list RS, št. 100/05 - UPB1 in 95/09-odl. US) sprejel naslednji

S K L E P :

Državni svet podpira pobudo državnega svetnika Rudija Matjašiča, mag. posl. ved, in predlaga Ministrstvu za okolje in prostor, da pobudo prouči in nanjo odgovori.

Pobuda državnega svetnika Rudija Matjašiča, mag. posl. ved, se glasi:

Zakonodaja, ki ureja izvajanje dimnikarske službe, naj se spremeni tako, da bo sledila naslednjim predlogom:

1. Ukine naj se koncesioniran način izvajanja dimnikarskih storitev in uvede koncept izvajanja dimnikarske službe, ki bo zagotovil možnost proste izbire izvajalcev dimnikarskih storitev na trgu.
2. Ukine naj se merjenje emisij na malih kurilnih napravah za tekoča in plinasta goriva, še posebej na kondenzacijskih kurilnih napravah.
3. Zmanjša naj se frekvenca posameznih storitev na malih kurilnih napravah.
4. Lastnikom kurilnih naprav naj se omogoči vpogled v aplikacijo EviDim za svojo napravo (tako, kot je omogočen vpogled v kataster nepremičnin).
5. Določi naj se skrajni rok, v katerem morajo vsi koncesionarji obvezno uporabljati DIS - dimnikarski informacijski sistem, ki omogoča avtomatski izvoz podatkov v EviDim.

Obrazložitev:

Zaradi velikega nezadovoljstva ljudi nad izvajanjem dimnikarske službe in ponavljanja starih ter nastajanja novih sporov med izvajalci dimnikarskih storitev in uporabniki teh storitev so se v preteklosti oblikovale številne civilne iniciative, ki zahtevajo razveljavitev "dimnikarske zakonodaje". Razočarani uporabniki dimnikarskih storitev so ob različnih priložnostih, npr. srečanja s predstavniki Ministrstva za okolje in prostor, Tržnega inšpektorata, Urada za meroslovje, Slovenske akreditacije, Informacijske pooblaščenke, Komisije za preprečevanje korupcije, seje pristojnega delovnega telesa Državnega zbora, posveta v Državnem svetu, itd., opozarjali na nepravilnosti pri izvajanju koncesijske dimnikarske javne službe ter se borili za odpravo krivic, a se do danes ni nič spremenilo.

Seznanjeni so sicer s spremembami in dopolnitvami Zakona o varstvu okolja (ZFO-1F, EPA 1510-VI), na podlagi katerih se dimnikarska služba izvaja po sedanjih predpisih do 31. 12. 2015. Nezadovoljni uporabniki dimnikarskih storitev so prepričani, da je taka prehodna rešitev le podaljšala neurejenost in preprečila konkretne spremembe še pred 31. 12. 2015.

Nezadovoljni uporabniki dimnikarskih storitev so že velikokrat iskali pomoč in odgovore pri pristojnih državnih institucijah, a so vedno naleteli na »gluha ušesa«. Svoje nezadovoljstvo in pritožbe so v pismu naslovili tudi v Bruselj. Mnenja so, da država ustvarja monopol in državljanom preprečuje, da bi si na trgu prosto izbirali izvajalce dimnikarskih storitev.

Številni upravni in sodni postopki (obnove postopkov, ponovno odločanje in tožbe), civilne pobude, javne razprave o izvajanju dimnikarske službe v Republiki Sloveniji, negativno mnenje Računskega sodišča glede delovanja takratnega pristojnega ministrstva pri vzpostavitvi pogojev za izvajanje dimnikarske službe in poizvedovanja Evropske komisije o koncesijskih sistemih na področju storitev kažejo na to, da obstaja resen dvom o učinkovitem izvajanju dimnikarske službe. Med drugim je Računsko sodišče 2013 takratnemu ministrstvu, pristojnemu za dimnikarsko službo, naložilo, da preuči možnost prehoda s koncesijskega na licenčni sistem izvajanja dimnikarske službe. Tako bi se povečala konkurenčnost med izvajalci in kakovost storitev, saj bi lahko uporabniki dimnikarja tudi zamenjali. Prav tako je takratni pristojni minister izjavil, da je slovenska dimnikarska zakonodaja v nasprotju z evropskim pravnim redom. Tudi Komisija za preprečevanje korupcije je v zvezi z več prijavi glede domnevnih koruptivnih ravnanj odgovornih oseb izvajalcev dimnikarskih storitev zavzela načelno mnenje o koruptivnem ravnanju koncesionarjev v smislu 3. alineje 2. člena Zakona o preprečevanju korupcije in na splošno menila, da bi bilo treba razveljaviti 130 koncesijskih pogodb. Opozoriti velja tudi na odgovor Vlade z dne 16. 9. 2010 na vprašanje državnega svetnika Rastislava Jožeta Revna iz prejšnjega mandata Državnega sveta, v katerem je med drugim pojasnila, da so spremembe dimnikarske zakonodaje načrtovane za 2011, in sicer tudi zaradi zahtev Evropske komisije, ki se je v okviru preučevanja koncesijskega sistema na področju dimnikarskih storitev v Republiki Sloveniji zavzemala za sisteme, ki omogočajo izvajanje storitev več izvajalcem in ne le enemu na posameznem dimnikarskem področju.

Nezadovoljni uporabniki dimnikarskih storitev tako med drugim opozarjajo na naslednje nepravilnosti:

- nepravilnosti pri podeljevanju koncesij,
- kršitev ustavne pravice razpolaganja s svojo lastnino in pravice svobodne izbire izvajalca dimnikarskih storitev,
- pristojno ministrstvo nima vzpostavljenega registra malih kurilnih naprav in ga zato tudi ni posredovalo koncesionarjem. Slednji zato kršijo določila Zakona o varovanju osebnih podatkov, saj uporabnikom pošiljajo obvestila, čeprav uradno nimajo seznama uporabnikov (register malih kurilnih naprav),

- pristojno ministrstvo ne upošteva lastne in nadrejene zakonodaje, saj ne reagira na očitne kršitve zakonodaje (npr. Zakon o varstvu potrošnikov pred nepoštenimi poslovnimi praksami ...),
- čeprav so izvajalci dimnikarskih storitev dobili koncesijo za določeno dimnikarsko območje, izvajajo storitve izven tega območja,
- koncesionarji so protipravno zaračunavali potne stroške,
- koncesionarji protipravno pridobivajo finančna sredstva z vsakoletnim izvajanjem meritev emisij z neustrezno opremo, ki nima zakonske podlage.

Glede na navedeno je nujno čim prej pristopiti k spremembi koncepta izvajanja dimnikarske službe in sprejeti rešitve v smeri podane pobude, ki je nastala na podlagi zahtev nezadovoljnih uporabnikov dimnikarskih storitev.

* * *

Državni svet Republike Slovenije predlaga Ministrstvu za okolje in prostor, da pobudo prouči in v skladu s četrtem odstavkom 98. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10 in 6/14) nanjo v roku 30 dni odgovori.

Predlog sklepa je bil sprejet (30 državnih svetnic in svetnikov je prijavilo prisotnost, 30 jih je glasovalo za, nihče pa ni bil proti).

- - -

Po elektronski pošti 20. 1. 2015 so državne svetnice in svetniki prejeli vprašanja državnega svetnika Branka Šumenjaka glede gradnje hitre ceste Ormož - Slovenska Bistrica. Predlog sklepa Državnega sveta so prav tako prejeli po elektronski pošti 20. 1. 2015.

Predsednik je predlagal, da Državni svet sprejme naslednji s k l e p:

Državni svet Republike Slovenije je na 25. seji 21. 1. 2015, v skladu z 98. členom Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10 in 6/14), obravnaval vprašanja državnega svetnika Branka Šumenjaka glede gradnje hitre ceste Ormož - Slovenska Bistrica, ter na podlagi prvega odstavka 56. člena Zakona o Državnem svetu (Uradni list RS, št. 100/05 - UPB1 in 95/09-odl. US) sprejel naslednji

S K L E P :

Državni svet podpira vprašanja državnega svetnika Branka Šumenjaka in predlaga Ministrstvu za infrastrukturo, da vprašanja prouči in nanje odgovori.

Vprašanja državnega svetnika Branka Šumenjaka se glasijo:

1. Kakšni so razlogi, da v novo pripravljene Strategiji razvoja prometa v Republiki Sloveniji (predlog) hitra cesta Ormož - Hajdina, kljub že dvakrat začeti gradnji, sploh ni omenjena?
2. Ali je strategija pripravljena na podlagi prometnih potreb in kakšni kriteriji so bili uporabljeni, da je bila dosežena izločitev?
3. Kam so bila razporejena sredstva za izgradnjo tega odseka, saj so morala biti zaradi dvakrat začete gradnje v finančni konstrukciji zagotovljena?

4. Ali bo kdo odgovarjal za že porabljen sredstva (*odkup zemljišč, projektna dokumentacija in delno že izvedena dela*) za cestni odsek, ki po predvideni strategiji zaradi opustitve ne bo zgrajen?
5. Ali se vam zdi normalno, da vsaka nova Vlada spreminja program izgradnje prometne infrastrukture ?

Obrazložitev:

27. 2. 2013 je državni svetnik Branko Šumenjak postavil vprašanje v zvezi z izgradnjo hitre ceste Ormož–Hajdina in v odgovoru takratnega ministra za infrastrukturo in prostor Zvonka Černača z dne 8. 3. 2013 (št. 001-6/2013/7-007) je med drugim navedeno: *»Zaradi navedenega DARS v svojem investicijskem načrtu za leto 2013 predvideva izdelavo novelacije projektne dokumentacije na delu odseka Markovci - Gorišnica (odvisno od razvoja poteka umestitve trase odseka Ptuj - Markovci) in pa nadaljevanje že začelih del na odseku Gorišnica-Ormož (v sklopu odstopov od pogodb zaradi insolventnosti in neizpolnjevanju pogodbениh obveznosti), ki jih je treba nujno zaključiti.«*

Ker se na trasi klub navedenemu v odgovoru ni zgodilo nič, je bilo vprašanje ponovno postavljeno 16. 9. 2013. V tem času je prišlo do menjave Vlade in novi minister za infrastrukturo in prostor Samo Omerzel je v odgovoru z dne 7. 10. 2013 (št. 001-6/2013/57/007) med drugim navedel, *»da so se zgodila številna nova dejstva, ki vplivajo na nadaljnje načrtovanje nove cestne infrastrukture, da je ministrstvo pristopilo k pripravi novega programa razvoja državne prometne infrastrukture, na podlagi katerega bodo na novo določene prioritete in termini izgradnje posameznih še ne zgrajenih odsekov ter da je bilo odločeno, da priprava DPN na odseku Ptuj - Markovci miruje do izdelave dodatnih preveritev in da je treba preveriti upravičenost in utemeljenost predmetne cestne povezave, nato bo o tem dokončno odločeno«.*

Od takrat, čeprav je minilo dobro leto, se ni zgodilo nič, razen da je prišlo do menjave Vlade. Ministrstvo za infrastrukturo je prevzel dr. Peter Gašperšič, ki je v javno razpravo poslal predlog Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji, o kateri je organiziral posvet tudi Državni svet 6. 1. 2015. V strategiji pa cestne povezave Ormož - Hajdina ni zaslediti. Ker si dogodki s spremembami Vlad in ministrov sledijo v smislu vedno manjše verjetnosti izgradnje, se tudi sedanjemu ministru zastavlja vprašanja v zvezi s to zelo perečo temo.

* * *

Državni svet Republike Slovenije predlaga Ministrstvu za infrastrukturo, da vprašanja prouči in v skladu s četrtem odstavkom 98. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10 in 6/14) nanje v roku 30 dni odgovori.

Predlog sklepa je bil sprejet (31 državnih svetnic in svetnikov je prijavilo prisotnost, 31 jih je glasovalo za, nihče pa ni bil proti).

- - -

Po elektronski pošti 20. 1. 2015 so državne svetnice in svetniki prejeli vprašanje državnega svetnika Matjaža Švagana glede reorganizacije službe nujne medicinske pomoči v Zagorju ob Savi. Predlog sklepa Državnega sveta so prejeli po elektronski pošti 20. 1. 2015.

Predsednik je predlagal, da Državni svet sprejme naslednji s k l e p:

Državni svet Republike Slovenije je na 25. seji 21. 1. 2015, v skladu z 98. členom Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10 in 6/14), obravnaval vprašanje

državnega svetnika Matjaža Švagana glede reorganizacije službe nujne medicinske pomoči v Zagorju ob Savi ter na podlagi prvega odstavka 56. člena Zakona o Državnem svetu (Uradni list RS, št. 100/05 - UPB1 in 95/09-odl. US) sprejel naslednji

S K L E P :

Državni svet podpira vprašanje državnega svetnika Matjaža Švagana in predlaga Ministrstvu za zdravje, da vprašanje prouči in nanj odgovori.

Vprašanje državnega svetnika Matjaža Švagana se glasi:

1. Kakšna bo predvidena mreža predbolnišnične nujne medicinske pomoči v občini Zagorje ob Savi in zasavski regiji?

Obrazložitev:

Vodstvo Zdravstvenega doma Zagorje ob Savi, nosilci nujne medicinske pomoči in družinske medicine, koncesionarji v Zdravstvenem domu Zagorje ob Savi, zdravstveni tehniki in medicinske sestre so dne 5. 1. 2015 na Ministrstvo za zdravje Republike Slovenije posredovali dopis s predlogom, da se služba nujne medicinske pomoči, trenutno organizirana kot enota B, v Zagorju ob Savi ne spreminja. S tem soglaša tudi Občinski svet Občine Zagorje ob Savi, ki je že 2010 izrazil oster protest proti ukrepu, s katerim namerava Vlada oziroma Ministrstvo za zdravje ukiniti službo nujne medicinske pomoči v Zdravstvenem domu Zagorje in jo združiti s hrastniško in trboveljsko v urgentni center s sedežem v Splošni bolnišnici Trbovlje.

Centralizacija službe nujne medicinske pomoči v Zasavju, na lokaciji urgentnega centra v Splošni bolnišnici Trbovlje, bi po mnenju Občine Zagorje ob Savi in Zdravstvenega doma Zagorje ob Savi poslabšala možnosti preživetja za akutno zbolele in poškodovane osebe na območju občine Zagorje ob Savi. Z zgoraj navedenim dopisom je zato Zdravstveni dom Zagorje ob Savi od pristojnih na Ministrstvu za zdravje zahteval, da mu takoj posredujejo informacijo, kakšna bo predvidena organiziranost nujne medicinske pomoči na ravni zasavskih občin oziroma konkretno na območju občine Zagorje ob Savi po izgradnji urgentnega centra v Splošni bolnišnici Trbovlje. Odgovora na zastavljeno vprašanje Zdravstveni dom Zagorje z Ministrstva za zdravje še ni prejel.

Dejstvo je, da bo urgentni center v Splošni bolnišnici Trbovlje z junijem 2015 začel z delovanjem, zato je nedopustno, da Občina Zagorje ob Savi in Zdravstveni dom Zagorje ob Savi še vedno nimata konkretnega odgovora glede predvidene organizacije nujne medicinske pomoči v Zagorju ob Savi. Za občino Zagorje ob Savi in njene občane je nedopustno kakršnokoli razmišljanje v smeri ukinitve 24-urnega zagotavljanja ekipe nujne medicinske pomoči v Zagorju ob Savi, zato naj pristojni na Ministrstvu za zdravje takoj posredujejo informacijo o predvideni mreži predbolnišnične nujne medicinske pomoči v občini Zagorje ob Savi in zasavski regiji.

* * *

Državni svet Republike Slovenije predlaga Ministrstvu za zdravje, da vprašanje prouči in v skladu s četrtem odstavkom 98. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10 in 6/14) nanj v roku 30 dni odgovori.

Priloga:

- Sklep Občinskega sveta Občine Zagorje ob Savi št. 165-1/2010 z dne 20. 12. 2010

Predlog sklepa je bil sprejet (31 državnih svetnic in svetnikov je prijavilo prisotnost, 32 jih je glasovalo za, nihče pa ni bil proti).

- - -

Po elektronski pošti 20. 1. 2015 so državne svetnice in svetniki prejeli pobudo Komisije za lokalno samoupravo in regionalni razvoj v zvezi s programom javnih del v letu 2015. Predlog sklepa Državnega sveta so prav tako prejeli po elektronski pošti 20. 1. 2015.

Predsednik je predlagal, da Državni svet sprejme naslednji s k l e p:

Državni svet Republike Slovenije je na 25. seji 21. 1. 2015, v skladu z 98. členom Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10 in 6/14), obravnaval pobudo Komisije za lokalno samoupravo in regionalni razvoj v zvezi s programi javnih del v letu 2015 ter na podlagi prvega odstavka 56. člena Zakona o Državnem svetu (Uradni list RS, št. 100/05 - UPB1 in 95/09-odl. US) sprejel naslednji

S K L E P :

Državni svet podpira pobudo Komisije za lokalno samoupravo in regionalni razvoj in predlaga Vladi in Ministrstvu za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti ter Zavodu Republike Slovenije za zaposlovanje, da pobudo proučijo in nanjo odgovorijo.

Pobuda Komisije za lokalno samoupravo in regionalni razvoj se glasi:

Vlada naj v okviru rebalansa proračuna Republike Slovenije za leto 2015 zagotovi dodatna sredstva za programe javnih del v letu 2015 in s tem omogoči dolgotrajno brezposelnim osebam prehod z obrobja družbe in vključitev v aktivno življenje.

Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti in Zavod Republike Slovenije za zaposlovanje naj izpopolnita sistem prijave in izbora prijaviteljev na javno povabilo za izvajanje javnih del.

Obrazložitev:

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj se je na 38. seji 19. 1. 2015 seznanila s problematiko prijave in izbora prijaviteljev na javno povabilo za izvajanje programov javnih del v letu 2015 in odprtimi vprašanji izvajanja javnih del, ki predstavljajo pomemben program aktivne politike zaposlovanja, ki se mu namenja velik del sredstev iz integralnega državnega proračuna in ki je pomemben z vidika velikega števila dolgotrajno brezposelnih oseb (60.000).

Zavodu Republike Slovenije za zaposlovanje (v nadaljevanju: zavod) so bila za programe javnih del v letu 2015 dodeljena sredstva v višini 21,6 milijona evrov sredi novembra 2014 (v skladu s takrat veljavnim proračunom za leto 2015). Na podlagi tega je zavod 4. 12. 2014 na spletni strani objavil javno povabilo (odprto od 5. 12. 2014 do porabe sredstev oziroma do 7. 10. 2015), 17. 12. 2014 je bilo objavljeno povečanje sredstev za 4 milijone evrov in 12. 1. 2015 novo povečanje za 8 milijonov iz naslova prerazporeditve sredstev iz denarnih nadomestil na javna dela. S temi spremembami se je podaljšal tudi rok za odločanje o ponudbah. Poleg 33,6 milijona evrov bo letos zagotovljenih še 1,8 milijona evrov za javna dela za potrebe odprave posledic žleda. Po mnenju Ministrstva za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti (v nadaljevanju: ministrstvo) je glede na oceno Urada za makroekonomske analize in razvoj o številu brezposelnih oseb (2014 120.000 in 2015 115.000) obseg sredstev za javna dela 2015 primerljiv z lanskim obsegom, ko jih je bilo za javna dela zagotovljenih okoli 39 milijonov. Programi javnih del so namenjeni dolgotrajno brezposelnim in ker je njihova struktura zelo različna, morajo biti raznoliki in omogočati

zaposlitev tudi težje zaposljivim (npr. starejši, invalidi, brez izobrazbe). Ministrstvo pripravlja in sprejema načrt izvajanja politike zaposlovanja za posamezno leto in dodeljuje sredstva zavodu ter podaja soglasja na javno povabilo za programe javnih del, ki jih pripravi in izvaja zavod.

Državni svet se je seznanil s kronologijo poteka priprave javnega povabila za programe javnih del 2015. Zavod in ministrstvo sta na sestanku 15. 10. 2014 seznanila predstavnike vseh treh združenj občin in Mestne občine Ljubljana z novostmi 2015, načinom sprejemanja vlog (predviden je bil elektronski način) ter obsegom predvidenih sredstev (sprva je bilo predvidenih skoraj polovico manj sredstev od lanskoletnega obsega sredstev). Zavod je na spletni strani objavil Katalog programov javnih del za leto 2015 skupaj z obrazci 6. 11. 2014. Potencialni prijavitelji so po mnenju zavoda imeli že veliko pred javnim povabilom možnost in priložnost, da pravočasno pripravijo vsebine in pridobijo javni interes (občine). 25. 11. 2014 je bilo javno povabilo objavljeno in v njem tudi sporočeno, da se bodo vloge začele sprejemati s 1. 12. 2014. Zaradi tehničnih težav je zavod 1. 12. 2014 ob 7.01 uri objavil, da se rok za oddajo ponudb prestavlja na 3. 12. 2014 ob 8. uri. Ko so tega dne ponudniki začeli oddajati ponudbe, so se pojavile tehnične težave na informacijskem sistemu, zato je zavod na spletni strani ob 10.23 uri objavil, da bodo ob 13. uri sporočili, ali se bodo ponudbe še naprej sprejemale po elektronski poti ali na klasičen način. Še isti dan ob 13.02 je bila objavljena novica, da se bodo ponudbe sprejemale na klasičen način in da je javno povabilo razveljavljeno. Prav tako so vseh 76 dospelih ponudnikov obvestili o ponovitvi javnega povabila. 4. 12. 2014 ob 13.04 je bilo objavljeno novo javno povabilo, iz katerega je jasno izhajalo (točka 6), da se ponudbe sprejemajo prek pošte ali osebno na območnih službah zavoda in tudi opredeljeno, kako se šteje čas prispetja ponudb. Na zavodu poudarjajo, da so vsi potencialni prijavitelji dobili istočasno enake informacije, menijo pa, da je osnovna težava v bistveno manjšem obsegu sredstev, kot so bila javnim delom namenjena lani, obenem pa je interes za javna dela največji doslej. Če ponudniki v 30-ih dneh ne zaposlijo brezposelnih oseb ali odstopijo od pogodbe, se sredstva sprostijo. Na zavodu tudi poudarjajo, da so kvote sredstev opredeljene po območnih službah, pri čemer je glavni kriterij za določanje obsega sredstev število dolgotrajno brezposelnih in stopnja brezposelnosti. V vzhodni Sloveniji je 51 % dolgotrajno brezposelnih, zato je temu območju namenjenih 70 % sredstev za javna dela, 30 % sredstev pa dobita zahodna in osrednja Slovenija. Kot poudarjajo na zavodu, bodo zaradi večjega interesa od razpoložljivih sredstev primorani zavrniti tudi programe, ki sicer formalno izpolnjujejo pogoje. Na zavodu, kjer ugotavljajo, da so potrebe po občinah različne, opozarjajo, da bi se lahko predlagale prioritete in temu primerno dodelila sredstva, vendar takega dogovora ni bilo.

Na zavodu tudi poudarjajo, da rok za oddajo ponudb ni merilo, ampak opredeljuje le pravočasnost oddaje ponudb. Dodatno na zavodu in ministrstvu opozarjajo na Zakon o urejanju trga dela, ki določa, da se pri dodeljevanju javnih sredstev ponudbe sprejemajo po vrstnem redu prispetja, pri čemer je vrstni red pomemben za ponudbe, ki izpolnjujejo vse pogoje iz javnega povabila in je vsebina prispelih ponudb skladna s katalogom programov javnih del. Kot poudarjajo na ministrstvu, je pri dodeljevanju javnih sredstev za javna dela z Zakonom o urejanju trga dela določen vrstni red prispelih ponudb zaradi posebnosti situacije na trgu dela, ko je treba čim prej vključiti brezposelno osebo v javna dela in zato ni časa, da bi čakali več mesecev, da bi zbrali vse ponudbe in jih ocenili na podlagi izbranih meril. Na ministrstvu poudarjajo, da zaradi pomanjkanja sredstev ni primerno spreminjati sistema izbora ponudb.

Državni svet se pridružuje stališču Skupnosti občin in opozarja na premajhen obseg sredstev za javna dela v letu 2015, v katera so vključeni dolgotrajno brezposelni. Čeprav številne ponudbe za izvajanje javnih del izpolnjujejo pogoje iz javnega povabila in so skladne s katalogom programov javnih del ter pravočasno oddane, niso bile izbrane zaradi pomanjkanja sredstev. Državni svet sicer pozdravlja dosedanje napore in aktivnosti ministrice za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti, da se je obseg sredstev za

javna dela letos iz prvotnih 21,6 milijona evrov povečal na 33,66 milijona evrov oziroma 35,4 milijona evrov, če upoštevamo še dodatnih 1,8 milijona evrov za javna dela zaradi odprave posledic žleda, vendar je ta obseg glede na potrebe in število dolgotrajno brezposelnih oseb še zmeraj premajhen. Državni svet zato apelira na Vlado, da v okviru rebalansa proračuna za leto 2015 poišče dodatna manjkajoča sredstva (v višini okoli 9,5 milijona evrov) in jih zagotovi za financiranje javnih del in s tem omogoči brezposelnim osebam prehod z obrobja družbe in vključitev v aktivno življenje. Javna dela niso pomembna le z vidika aktiviranja brezposelnih oseb na trgu dela, ampak tudi z vidika zagotavljanja javnih storitev v okviru različnih programov, ki jih država očitno ni sposobna zagotavljati na drugačen način, čeprav bi jih morala. V sistemu javnih del je treba izbrati tiste programe, ki jih potrebujejo uporabniki javnih storitev. Programi javnih del so za občine velikega pomena, saj je prek njih v okviru gospodarskih javnih služb, javnih zavodih ali režijskih obratov organiziranih veliko javnih storitev. Če občine ali centri za socialno delo ali drugi izvajalci ne bodo dobili sredstev za javna dela, za katera obstaja javni interes, bodo ljudje ostali brez javnih storitev (npr. pomoč na domu, pomoč invalidom v obliki pomoči na domu, učna in druga pomoč otrokom, učencem in dijakom, itd.). Javna dela niso zgolj dodaten strošek države, saj se z njihovim financiranjem brezposelni delovno aktivirajo in zato v tem času nimajo pravice do denarnega nadomestila.

Državni svet opozarja na neustrezno obveščanje potencialnih prijaviteljev o spremembah javnega povabila za izvajanje programov javnih del v letu 2015 na spletnih straneh zavoda. Poleg nedelovanja informacijskega sistema, ki očitno ni bil dovolj preizkušen za istočasno oddajo velikega števila ponudb, kar bi moral zavod pričakovati, in problematičnega spreminjanja javnega povabila v času njegovega izvajanja, je problematično tudi to, da je bilo javno povabilo objavljeno zgolj en dan pred začetkom oddajanja ponudb in da ni bilo dovolj jasno poudarjeno, da bodo imele prednost ponudbe, prispelle po pošti (v primerjavi s tistimi prijavitelji, oddanimi osebno na območnih službah zavoda). Občine so kadrovske podhranjene in zato ne morejo vseskozi spremljati in slediti objavam ter spremembam na e-portalu zavoda. Nedopustno je, da se ponudbe ne ocenjujejo po kakovosti vsebine, ampak po vrstnem redu oddaje oziroma prispetja ponudbe. Kot ugotavljajo državni svetniki, je zavod v skladu z določilom javnega povabila v 6. točki s pošto vložene ponudbe označil z datumom tekočega dne ob 8. uri, ko se začnejo uradne ure zavoda. Številni prijavitelji so oddali ponudbo osebno na območnih službah zavoda in zaradi dolgih čakalnih vrst so bile njihove ponudbe vložene kasneje kot tiste, ki so bile poslani po pošti. Državni svetniki menijo, da je to nesprejemljivo in dodajajo, da bi morali vloge, prispelle na isti dan, enakopravno obravnavati ne glede na to, ali so bile vložene po pošti ali oddane osebno na območnih sedežih zavoda. Državni svetniki ugotavljajo, da bi morali spremeniti Zakon o urejanju trga dela, če bi želeli, da se za čas oddaje ponudbe upošteva poštni žig z uro oddaje ponudbe na pošti. Državni svetniki pozivajo Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti ter Zavod za zaposlovanje, da se sistem oddaje javnih del dodela in nadgradi na način, da v prihodnje ne bo prihajalo do podobnih zapletov.

Državni svet izpostavlja opozorila županov, na kakšen način so se sredstva za javna dela dodeljevala, saj so bile npr. občine (prek gospodarskih javnih služb, režijskih obratov) manj uspešne kot turistično informacijski centri ali zasebni zavodi (npr. domovi za starejše), ki so prejeli vsa prijavljena sredstva. V zvezi s tem so bili državni svetniki seznanjeni, da občine kot naročniki javnih del zagotavljajo obstoj javnega interesa in zato zavod v okviru javnega povabila ne more določiti drugih meril za izbor ponujenih programov javnih del. Prek kataloga programov javnih del so določena področja, na katerih se javna dela lahko izvajajo, občine pa prek dodeljevanja javnega interesa sporočajo, katero področje zasluži prednost in katere programe javnih del najbolj potrebujejo. Po mnenju zavoda vsebinska merila za izbor ponudb lahko predlagajo le občine in ne zavod. Državni svetniki opozarjajo, da ministrstvo določi ciljno skupino, ki se lahko vključi v programe javnih del, in ima tudi podatke, koliko dolgotrajno brezposelnih oseb se lahko vključi v javna dela. Teh podatkov občine nimajo.

Državni svet ugotavlja, da Pravilnik o izboru in sofinanciranju programov javnih del (Uradni list RS, št. 96/2013) v 3. členu določa natančnejša merila oziroma način določanja kvote sredstev javnega povabila po območnih službah zavoda (povprečna stopnja registrirane brezposelnosti tekočega leta in delež vseh dolgotrajno brezposelnih oseb v posamezni območni službi zavoda glede na celotno Slovenijo). Programi javnih del imajo namen zmanjševati razlike v stopnji brezposelnosti med vzhodno in zahodno Slovenijo. Državni svetniki opozarjajo, da delež dodeljenih sredstev med vzhodno Slovenijo (70 %) ter zahodno in osrednjo Slovenijo (30 %) ne odraža dejanskega števila brezposelnih v obeh regijah, saj Vzhodna kohezijska regija prejme na eno brezposelno osebo več sredstev kot Zahodna kohezijska regija. Dodatno državni svetniki opozarjajo na neenakopravno obravnavo občin znotraj Vzhodne ali Zahodne kohezijske regije, saj so občine z veliko stopnjo brezposelnosti v Zahodni kohezijski regiji upravičene do manj sredstev kot občine z enako stopnjo brezposelnosti v Vzhodni kohezijski regiji.

* * *

Državni svet Republike Slovenije predlaga Vladi in Ministrstvu za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti ter Zavodu Republike Slovenije za zaposlovanje, da pobudo proučijo in v skladu s četrtem odstavkom 98. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10 in 6/14) nanjo v roku 30 dni odgovorijo.

Predlog sklepa je bil sprejet (30 državnih svetnic in svetnikov je prijavilo prisotnost, 30 jih je glasovalo za, nihče pa ni bil proti).

- - -

Po elektronski pošti 20. 1. 2015 so državne svetnice in svetniki prejeli pobudo državnega svetnika Uroša Brežana glede dopolnitve Pravilnika o izpitnih centrih za opravljanje voziškega izpita za voznike motornih vozil. Predlog sklepa Državnega sveta so prav tako prejeli po elektronski pošti 4. 12. 2014.

Predsednik je predlagal, da Državni svet sprejme naslednji s k l e p:

Državni svet Republike Slovenije je na 25. seji 21. 1. 2015, v skladu z 98. členom Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10 in 6/14), obravnaval pobudo državnega svetnika Uroša Brežana glede dopolnitve Pravilnika o izpitnih centrih za opravljanje voziškega izpita za voznike motornih vozil ter na podlagi prvega odstavka 56. člena Zakona o Državnem svetu (Uradni list RS, št. 100/05 - UPB1 in 95/09-odl. US) sprejel naslednji

S K L E P :

Državni svet podpira pobudo državnega svetnika Uroša Brežana in predlaga Ministrstvu za infrastrukturo, da pobudo prouči in nanjo odgovori.

Pobuda državnega svetnika Uroša Brežana se glasi:

Pravilnik o izpitnih centrih za opravljanje voziškega izpita za voznike motornih vozil (Uradni list RS, št. 64/14) naj se dopolni tako, da se v drugem odstavku 4. člena za besedilom »AM« in pred črko »F« doda naslednje besedilo: » A1, A2, A, B1, B in ».

Obrazložitev:

Z zgoraj navedenim Pravilnikom o izpitnih centrih za opravljanje voziškega izpita za voznike motornih vozil se je število izpitnih centrov, kjer se lahko opravlja praktični del voziškega

izpita za zgoraj navedene kategorije, zmanjšalo za osem regionalnih središč, kjer po uveljavitvi tega pravilnika ni več mogoče opravljati praktičnega dela voznškega izpita za zgoraj navedene kategorije.

Kandidat za voznika mora uspešno opraviti vse predpisane vaje (na primer vožnja po avtocesti, nočna vožnja, mestna vožnja, vožnja skozi različna križišča (semaforizirana, enakovredne ceste, krožišča), parkiranje, speljevanje v klanec, upoštevanje drugih udeležencev v prometu – pešcev, kolesarjev, itd.), ki jih je država predpisala kot obvezne. To lahko opravi vsak kandidat, ne glede na to, kje se izobražuje, saj se na primer na avtocesto lahko odpelje tudi iz oddaljenih krajev, pri čemer kandidat v tem primeru potrebuje dve ali tri ure vožnje skupaj. Šele, ko kandidat uspešno opravi celoten program, ki ga je država predpisala kot obveznega za izobraževanje voznikov, in ko ima primerno znanje, ga sme inštruktor poslati na izpitno vožnjo, kjer člani izpitnih centrov preverijo, ali ima kandidat ustrezno znanje. Kraj opravljanja preverjanja praktičnega znanja za voznški izpit ne bi smel biti pomemben, kajti kdor je pridobil ustrezno znanje v skladu s predpisanim programom izobraževanja, bo znanje dokazal v vseh okoljih – edina razlika je v vožnji po avtocesti, ki jo v izpitnih centrih, ki so precej oddaljeni od avtocest, v enournem preizkusu ne morejo preveriti. Rdeča luč na semaforju povesod pomeni obvezno zaustavitev, prometni znaki imajo povesod enako veljavo, v krožiščih veljajo povesod enaka pravila. Načeloma bi morala biti prometna infrastruktura v celotni državi grajena po enakih predpisih, zato bi moralo biti voznikom vseeno, ali vozijo v Kopru ali v Lendavi. Edina razlika je v gostoti prometa, ki je pač različna v različnih okoljih, a je različna tudi v istem okolju v različnih delih dneva: gostota prometa med sedmo in osmo zjutraj pač ni enaka kot ob enajstih dopoldne. To pa pomeni, da v vsakem primeru ni mogoče zagotoviti opravljanja voznškega izpita pod povsem enakimi pogoji za vse kandidate.

Za zgoraj navedeno določbo pravilnika torej ni nobene strokovne podlage, res pa je, da je omenjena določba izredno neprijazna do državljanov oziroma jih postavlja v neenakopraven položaj. S pravilnikom določena organizacija izvajanja praktičnega dela voznškega izpita prizadene kandidate, ki živijo na območjih, kjer so ukinili do sedaj delujoče izpitne centre oziroma njihove izpostave, saj se bodo morali na usposabljanje (tega bodo verjetno želeli opravljati v kraju, kjer bodo opravljali tudi praktični del izpita) in na izpit voziti tudi do 100 kilometrov v eno smer. Glede na povezave z javnimi prevoznimi sredstvi v omenjenih krajih bo moral torej kandidat in še nekdo vzeti dopust, da bo kandidata peljal na usposabljanje oziroma izpit. Tu so zelo prizadeti državljani v Posočju in še kje po Sloveniji, saj je iz Trente do Nove Gorice preko 100 km v eno smer, iz Baške Grape ravno tako.

Z uvedbo tega načina opravljanja voznških izpitov bodo pod vprašajem že tako skromna delovna mesta, ki jih imajo sedaj avtošole, saj bodo te zaradi težko obvladljivih stroškov in konkurenčnosti propadale. Na ta račun bodo zaživele avtošole v krajih, kjer bodo izpitni centri. Morda bo država kaj privarčevala, vendar na račun povečevanja stroškov na ramenih državljanov.

* * *

Državni svet Republike Slovenije predlaga Ministrstvu za infrastrukturo, da pobudo prouči in v skladu s četrtem odstavkom 98. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10 in 6/14) nanjo v roku 30 dni odgovori.

Predlog sklepa je bil sprejet (30 državnih svetnic in svetnikov je prijavilo prisotnost, 30 jih je glasovalo za, nihče pa ni bil proti).

- - -

- - -

Po elektronski pošti 19. 1. 2015 so državne svetnice in svetniki prejeli odgovor Ministrstva za okolje in prostor na vprašanja in pobude državnega svetnika Dušana Strnada glede izvajanja Operativnega programa odvajanja in čiščenja komunalne odpadne vode.

- - -

Po elektronski pošti 19. 1. 2015 so državne svetnice in svetniki prejeli odgovor Vlade Republike Slovenije na pobudo državnega svetnika Rudija Matjašiča, mag. posl. ved glede podpore mirnemu reševanju armensko-azerbajdžanskega spora o Gorskem Karabahu.

- - -

Po elektronski pošti 19. 1. 2015 so državne svetnice in svetniki prejeli odgovor Vlade Republike Slovenije na pobudo državnega svetnika Samerja Khalila, da Republika Slovenija prizna neodvisno in suvereno palestinsko državo.

- - -

Po elektronski pošti 22. 12. 2014 so državne svetnice in svetniki prejeli odgovor Ministrstva za infrastrukturo na pobudo državnega svetnika Rudija Matjašiča, mag. posl. ved, v zvezi z zagotovitvijo proračunskih sredstev za ureditev državne ceste v Zg. Kungoti.

- - -

Po elektronski pošti 15. 12. 2014 so državne svetnice in svetniki prejeli odgovor Ministrstva za kulturo na pobudo državnega svetnika Rudija Matjašiča, mag. posl. ved, glede upravljanja z grajskim parkom grada Viltuš.

- - -

Po elektronski pošti 11. 12. 2014 so državne svetnice in svetniki prejeli odgovor Ministrstva za zdravje na pobudo državnega svetnika Tomaža Horvata, mag., glede čimprejšnje uveljavitve določb Zakona o pacientovih pravicah o nezdržljivosti dela zastopnika pacientovih pravic in spremembe ostalih določb, vezanih na ustanovitev pokrajin.

- - -

Po elektronski pošti 11. 12. 2014 so državne svetnice in svetniki prejeli odgovor Ministrstva za finance na vprašanje državnega svetnika Draga Ščernjaviča v zvezi z zadolževanjem občin.

- - -

Za vprašanja, na katera po preteku 30-dnevnega roka še nismo prejeli odgovorov, bomo poslali urgence na pristojna ministrstva oziroma organe.

3. točka dnevnega reda:

- **Seznanitev z Letnima poročiloma Evropskega računskega sodišča za proračunsko leto 2013**

Predsednik je pozdravil gospoda mag. Milana Martina Cvikla, člana Evropskega računskega sodišča in ga povabil, da predstavi letni poročili Evropskega računskega sodišča za leto

2013. Gradivo v obliki prezentacije so državne svetnice in svetniki prejeli po elektronski pošti 20.1.2015.

Predstavitev je podal gospod mag. Milan Martin Cvikel.

Razpravljali so mag. Stojan Binder, dr. Janvit Golob, Branko Šumenjak, Uroš Brežan, Drago Ščernjavič in Metod Ropret.

Po končani razpravi se je predsednik Mitja Bervar zahvalil gospodu mag. Milanu Martinu Cviklu za predstavitev.

Predsednik je ugotovil, da se je Državni svet seznanil z Letnima poročiloma Evropskega računskega sodišča za proračunsko leto 2013.

4. točka dnevnega reda:

- **Poročilo Slovenskega državnega holdinga, d. d. o upravljanju za leto 2013, EPA 121 – VII**

Poročilo je objavljeno v Poročevalcu Državnega zbora dne 30. 10. 2014 in so ga državne svetnice in svetniki prejeli po elektronski pošti s sklicem.

Poročilo je obravnavala Komisija za gospodarstvo, obrt, turizem in finance. Poročilo komisije so prejeli po elektronski pošti 16. 1. 2015. Predlog mnenja Državnega sveta so prav tako prejeli po elektronski pošti 16. 1. 2015.

Besedo je imel Metod Dragonja, državni sekretar na Ministrstvu za finance.

Poročevalec Komisije za gospodarstvo, obrt, turizem in finance dr. Janvit Golob je podal stališče komisije.

Razpravljali so: mag. Darija Kuzmanič Korva, mag. Stevo Ščavničar, Miloš Pohole, mag. Stojan Binder.

Na dileme iz razprave je odgovoril Metod Dragonja, državni sekretar na Ministrstvu za finance.

Predsednik je dal na glasovanje predlog mnenja:

Državni svet Republike Slovenije je na 25. seji 21. 1. 2015, na podlagi druge alineje prvega odstavka 97. člena Ustave Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 33/91-I, 42/97, 66/2000, 24/03, 69/04, 68/06 in 47/2013), sprejel naslednje

M N E N J E

k Poročilu Slovenskega državnega holdinga, d.d. o upravljanju za leto 2013

Državni svet se je **seznanil** s poročilom.

V letu 2013, na katero se nanaša Poročilo o delu Slovenskega državnega holdinga d.d. (SDH), je kapitalske naložbe upravljala Slovenska odškodninska družba (SOD). Njen pravni naslednik SDH, ki je prevzel pristojnosti in obveznosti SOD, je bil z Zakonom o Slovenskem državnem holdingu ustanovljen šele aprila 2014.

Temeljni cilj, ki naj bi bil v ospredju delovanja SDH, je v preglednem in učinkovitem koncentriranem upravljanju vseh kapitalskih deležev Republike Slovenije tako, da se dosežejo največji ekonomski učinki in uspešen razvoj družb v upravljanju.

Lani sprejeti Zakon o Slovenskem državnem holdingu med drugim predpisuje razkritje meril za merjenje uspešnosti družb s kapitalsko naložbo države, prav tako pa določa, da mora v treh mesecih od sprejema zakona, torej do 26. 7. 2014, Vlada Republike Slovenije pripravljeno strategijo upravljanja naložb predložiti v sprejem Državnemu zboru. Ugotoviti je mogoče, da letno poročilo SDH, ki se sicer nanaša na leto 2013, meril za merjenje uspešnosti družb s kapitalsko naložbo države še ne vsebuje, saj zakon v letu 2013 še ni bil v veljavi, prav tako pa vlada še ni predložila strategije upravljanja naložb.

Naloge, ki jih mora izpolniti SOD na področju upravljanja kapitalskih naložb družb s kapitalsko naložbo Republike Slovenije in SOD so v povečevanju njunega premoženja ter tudi v izpolnjevanju nefinančnih ciljev družb. V letu, na katero se nanaša poročilo, je SOD močno povečal aktivnosti v zvezi s prodajo kapitalskih naložb, in sicer za kapitalske naložbe v njenem imetništvu in v imetništvu Republike Slovenije. Kot določa zakon, mora SOD ob določenih pogojih za prodajo svojih naložb pridobiti soglasje Državnega zbora, ki je sredi leta 2013 izdal SOD soglasje za odtujitev njenih naložb, naložb Republike Slovenije, KAD d. d., Modre zavarovalnice d. d., D.S.U. d. d. ter PDP d. d. v petnajstih slovenskih družbah. Prodajne aktivnosti SOD pa niso bile omejene le na aktivnosti za prodajo teh družb, ampak se je aktivno vključeval tudi v prodajne postopke drugih kapitalskih naložb, ki jih je imel v svojem imetništvu, in za katere soglasje Državnega zbora za prodajo ni potreboval. To se nanaša na prodajo delnic družb Helios d. d. in Letrike d. d., ter družb Peko d. d. in Ekoen d. o. o.

Premoženje države, merjeno z neposrednimi kapitalskimi deleži Republike Slovenije v gospodarskih družbah, se je sicer v letu 2013, glede na knjigovodsko vrednost teh deležev, povečalo za 1,4 milijarde evrov. Vendar pa gre to povečanje predvsem na račun dokapitalizacije in poddržavljanja NLB, NKBM in Abanke v tem letu. Po drugi strani pa se je poslovanje teh bank negativno odrazilo na celotnem čistem poslovnem izidu družb v lasti države, saj je znašal -2,1 milijarde evrov. Brez vpliva poslovanja bank bi bil zabeležen pozitiven rezultat v višini 333 milijonov evrov. K takšnemu rezultatu je pomembno prispevala rast višine izplačanih dividend, ki so za Republiko Slovenijo znašale 112,4, za SOD pa 34,8 milijonov evrov. Ugotoviti je mogoče, da je v letu 2014 Republika Slovenija samo od dveh družb - Aerodroma Ljubljana in Telekom Slovenije - pobrala za več kot polovico celotnega zneska dividend.

Državni svet ob znanem dejstvu, da je Državni zbor v letu 2013 izdal soglasje za odtujitev državnih naložb v petnajstih gospodarskih družbah zastavlja vprašanje, kdo konkretno je sestavljal spisek podjetij za odprodajo, saj informacija o tem javnosti ni znana. Pojasnjeno je bilo, da SDH ni sodeloval pri sestavljanju spiska teh podjetij.

Glede danih zavez Evropski komisiji glede ravnanj v prihodnosti pri upravljanju in prodaji državnih bank se Državnemu svetu zastavlja vprašanje potrebnosti dajanja zavez o prodaji, posebno ob dejstvu, da smo v Sloveniji sami izvedli dokapitalizacijo bank. Prav tako je upravičeno vprašanje, ali je v trenutni situaciji nujno prodajati podcenjene banke. S tem v zvezi je bilo dano pojasnilo, da do sprejetja strategije upravljanja naložb, ki bo določila posamezne strateške cilje, ki jih želi z vsako naložbo uresničiti Republika Slovenija, SDH ne more začeti nobenih prodajnih postopkov.

V povezavi z namero po skorajšnji odprodaji deležev nekaterih družb se zastavlja vprašanje ali pomeni objava mednarodnega natečaja za prodajo družb tudi že obvezo, da se v kasnejšem postopku prodaja izvrši in se družba proda najboljšemu ponudniku.

Predlog mnenja je bil sprejet (30 državnih svetnic in svetnikov je prijavilo prisotnost, 25 jih je glasovalo za, 4 pa so bili proti).

5. točka dnevnega reda:

– **Obravnava zaključkov posveta Ključna vprašanja razvoja cestne in železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji**

Poročilo Komisije za lokalno samoupravo in regionalni razvoj s predlogi zaključkov so državne svetnice in svetniki prejeli po elektronski pošti 20. 1. 2015. Predlog sklepov Državnega sveta so prav tako prejeli po elektronski pošti 20. 1. 2015.

Poročevalec Komisije za lokalno samoupravo in regionalni razvoj Uroš Brežan je pojasnil stališče komisije.

Razpravljali so: Branko Šumenjak, Samer Khalil, mag. Stojan Binder, Bojan Kontič, Toni Dragar, Franc Golob in dr. Janvit Golob.

Besedo je imela mag. Darja Kocjan, generalna direktorica Direktorata za infrastrukturo, na Ministrstvu za infrastrukturo.

Predsednik je dal na glasovanje predlog sklepov:

Državni svet Republike Slovenije je na 25. seji 21. 1. 2015, na podlagi 29. in 67. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10 in 6/14) ter na podlagi posveta z naslovom *Ključna vprašanja razvoja cestne in železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji*, sprejel naslednje

S K L E P E:

Državni svet Republike Slovenije je 6. januarja 2015, na pobudo državnega svetnika Uroša Brežana, organiziral posvet z naslovom *Ključna vprašanja razvoja cestne in železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji*.

Učinkovitost gospodarstva vsake razvite družbe je zelo odvisna od delovanja njenega prometnega sistema. Promet je dejavnik, ki ima neposreden vpliv na pospeševanje ali omejevanje oziroma zaviranje razvoja družbe kot celote. Ker se gospodarski razvoj regije in razvoj prometne infrastrukture najpogosteje dogajata istočasno, mora biti področje razvoja prometnega sistema prioriteten izziv za politiko.

Po izgradnji avtocestnega križa in pomurske avtoceste so investicije v razvoj in modernizacijo cestne infrastrukture praktično ustavljene. Na državnih cestah zaradi pomanjkanja sredstev za investicijsko vzdrževanje že zapiramo mostove, tudi velik del železniške infrastrukture je zastarel. Posledično se prebivalstvo in gospodarstvo soočata s slabo mobilnostjo in dostopnostjo, ovirano oskrbo gospodarstva in tudi slabšo prometno varnostjo. Vse to negativno vpliva na konkurenčnost Slovenije. Eden ključnih razlogov za tako stanje je tudi odsotnost strateškega dokumenta na področju prometne infrastrukture, ki bi določil prednostne investicijske projekte in temu ustrezno definiral finančne vire za njihovo izvedbo. Ker je Državni svet želel sodelovati pri prepoznavanju prednostnih izzivov Slovenije, se je odločili organizirati posvet, da bi lahko izmenjali mnenja in predloge, katere investicije v cestno in železniško infrastrukturo so prednostne in morajo zato biti del tako Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju: strategija), ki jo je dalo Ministrstvo za infrastrukturo v javno razpravo med 15. 12. 2014 in 31. 1. 2015, kot kasnejšega nacionalnega programa, ki bo opredelil tudi finančna sredstva.

Posvet je povezoval državni svetnik in župan Občine Tolmin Uroš Brežan, udeležence posveta pa sta na začetku pozdravila in nagovorila predsednik Državnega sveta Mitja Bervar in minister za infrastrukturo dr. Peter Gašperšič.

V uvodnem delu posveta so v svojih predstavitvah predstavili predlog Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji ter se z različnih vidikov dotaknili vprašanja trenutnega stanja in izzivov razvoja cestne in železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji mag. Matjaž Vrčko z Ministrstva za infrastrukturo, v. d. direktorja Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo Sergij Grmek, generalna direktorica Direktorata za infrastrukturo mag. Darja Kocjan, član uprave DARS, d. d., Franc Skok, generalni direktor Slovenskih železnic, d. o. o., Dušan Mes, mag. Tomaž Košič z DRI upravljanje investicij, d. o. o., državni svetnik in župan Občine Vuzenica Franc Golob, župan Občine Cerklje na Gori Jurij Kavčič, župan Občine Škofljica Ivan Jordan, župan Občine Metlika Darko Zevnik, župan Občine Ilirska Bistrica Emil Rojc in župan Občine Sevnica Srečko Ocvirk.

V razpravi so mnenja podali župan Občine Ormož Alojz Sok, vodja Oddelka za urejanje prostora Mestne občine Ljubljana in predstavnik Združenja mestnih občin Slovenije mag. Miran Gajšek, izr. prof. dr. Drago Sever s Fakultete za gradbeništvo Univerze v Mariboru, podžupan Občine Bled Toni Mežan, župan Občine Luče Ciril Rosc, predsednik Združenja občin Slovenije in župan Občine Pivka Robert Smrdelj in župan Občine Muta Mirko Vošner.

Na podlagi uvodnih predstavitev in opravljene razprave na posvetu Državni svet poziva Vlado in Ministrstvo za infrastrukturo, da proučita v nadaljevanju povzeta stališča, opozorila, pripombe in predloge glede vsebine predloga Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji, financiranja državnega cestnega omrežja, vprašanja finančne vzdržnosti DARS, d. d., in stanja železniške infrastrukture.

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji

1. Ugotovitve

- V tem trenutku je na infrastrukturnem področju z različno stopnjo zrelosti pripravljenih kar za okoli 2,5 milijarde projektov. Npr. drugi tir Divača–Koper, vozlišče Pragersko, rekonstrukcija proge Maribor–Šentilj in kasneje tudi drugi tir na tem odseku, t. i. tivolski lok ljubljanskega železniškega vozlišča, Log–Poljčane–Slovenska Bistrica, avtocesta Draženci–Gruškovje in avtocestni karavanški predor, tretja razvojna os - prvi del južnega dela, 4. razvojna os, razen še neumeščene povezave med Gorenjsko in Primorsko. Največji je drugi tir Divača–Koper, kjer potekajo aktivnosti za pripravo finančne konstrukcije s kombinacijo evropskih sredstev, proračunskih sredstev in drugih virov. V primeru, da bi Slovenija drugi tir skoraj v celoti financirala iz proračunskih ali dolžniških virov, bi to popolnoma zavrlo vzdrževanje in razvoj druge obstoječe in tudi prepotrebne nove prometne infrastrukture.
- V finančni perspektivi 2014–2020 bo Slovenija upravičena do bistveno manj evropskih sredstev (422,5 milijona evrov) kot v pretekli finančni perspektivi (814 milijonov evrov): za državne ceste bomo lahko počrpali 40 milijonov evrov, 313 milijonov evrov za vlaganje v železniško infrastrukturo, za pristaniško infrastrukturo bo na voljo 6 milijonov evrov in za avtocestno omrežje, konkretnije za odsek Draženci–Gruškovje, 63,5 milijonov evrov, zato bo morala Slovenija pridobiti več evropskih sredstev na odprtih razpisih, t. i. IP projektih, kjer projekti konkurirajo med seboj in ni vnaprej določene višine sredstev za posamezne države (delež sofinanciranja je med 10–40 % upravičenih stroškov).

- Na Ministrstvu za infrastrukturo poudarjajo, da strategija ne bo rešila vseh problemov, saj jih je ob pomanjkanju sredstev preveč.
- Strategija, ki definira infrastrukturne, organizacijske in upravljalvske ukrepe, vsebuje celovit pogled najpomembnejših in najbolj nujnih aktivnosti na področju prometa ter je temeljni strateški dokument za črpanje evropskih sredstev v novi finančni perspektivi (zagotavlja predhodno pogojenost za črpanje evropskih sredstev). Jaspers (svetovalno telo Evropske komisije), ki je sodelovalo (svetovanje) pri pripravi strategije, je po besedah predstavnikov Ministrstva za infrastrukturo eksplicitno zahtevalo, da je strategija splošna in zajema vse ukrepe razvoja prometa, ne glede na finančne zmožnosti za realizacijo in časovni horizont, in da ne opredeljuje prioritet. Vsak predviden ukrep je preverjen z vidika doseganja ciljev strategije. Če v strategiji ni nekega ukrepa, ta ne more biti del operativnega programa, ki je podlaga za črpanje EU sredstev od 2014–2020. Za strategijo je bila pripravljena tudi celovita presoja vplivov na okolje.
- Po mnenju avtorjev strategije ta ne predstavlja skupka že vnaprej določenih investicijskih projektov, ampak ukrepov, ki so usmerjeni v razvoj okolju prijaznih načinov prometa, predvsem železnic in javnega potniškega prometa, in temeljijo na realnih potrebah in analizi problemov. Strategija predstavlja osnovo za pripravo operativnega načrta priprave projektov za vsa področja prometnega sistema (ceste, železnice, javni promet, zračni in pomorski promet) oziroma nacionalnega programa, ki bo podrobneje določil prioritete infrastrukturne projekte, v katere bomo v naslednjih letih investirali, in definiral finančne vire.
- Za strategijo je bil pripravljen nacionalni prometni model (podmodel za potniški in podmodel za blagovni promet), ki nam daje realno stanje na področju razvoja prometa v Republiki Sloveniji in napovedi prometnih tokov, vplivov na okolje in varnost v cestnem prometu do 2030. Napovedi temeljijo na izračunu dejanskih podatkov o posameznikih (npr. demografski in socioekonomski podatki, število zaposlenih, študentov in dijakov) in blagovni skupini (makroekonomski podatki). Po besedah predstavnika DRI upravljanje investicij, d. o. o., prometni model omogoča izračun realnih prometnih potreb 2030. Zahteva Jaspers je bila, da je treba najprej ugotoviti, kaj potrebujemo in zakaj ter to utemeljiti z analizami. Ključno načelo pri pripravi strategije je bilo, da se morajo infrastrukturni projekti načrtovati po sistemu, da se najprej preveri obstoječa infrastruktura in ugotovi, ali jo je možno nadgraditi in dvigniti kakovost njenih uslug. Če s takimi ukrepi to ni možno (npr. okoljsko nesprejemljivo, predrago, itd), se posega izven obstoječe infrastrukture in pristopi h gradnji nove infrastrukture.
- Po besedah predstavnika DRI upravljanje investicij, d. o. o., nekateri projekti, ki so bili pripravljani v preteklosti ali se še pripravljajo, v številnih primerih ne temeljijo na realnih potrebah in so glede na realno ugotovljene probleme predimenzionirani. Med te uvršča tretjo razvojno os, Postojna–Divača–Jelšane, poglobitev železniške proge v Ljubljani, itd. Po njegovem je treba preveriti projekte in realizirati tiste projekte, ki so nujni in tudi ekonomsko upravičeni ter finančno vzdržni.

2. Opozorila, pripombe, predlogi

- Eden večjih problemov naše države je, da vsakokratna Vlada odpira vprašanje prednostnih prometnih projektov, čeprav so bile v preteklosti že sprejete odločitve o prednostnih investicijskih projektih na področju železniške in cestne infrastrukture (npr. drugi železniški tir Divača–Koper, državno omrežje na 3. in 4. razvojni osi, cestna povezava Postojna–Jelšane), ki so bili tudi odobreni s strateškimi dokumenti. Z določitvijo projektov v strateških dokumentih se začnejo aktivnosti za njihovo realizacijo, vendar so v veliko primerih po večletnih pripravah in porabi večjega ali manjšega obsega finančnih sredstev aktivnosti ustavljene ali prekinjene zaradi drugačnih prednosti nove

Vlade. Zdaj je skrajni čas, da politika prekine dosedanjo prakso in sprejme jasno odločitev v obliki strateškega dokumenta o razvoju prometa, ki bo zagotavljal razvoj gospodarstva in mobilnost prebivalstva v vseh delih Slovenije ter bo zdržal več mandatov Vlade.

- Vprašanje je, ali je namen strategije črpanje evropskih sredstev ali zagotovitev primerne nivoja prometa vsem deležnikom v Republiki Sloveniji. Če bi bil cilj strategije zagotovitev primerne nivoja razvitosti prometa za gospodarstvo in prebivalstvo Republike Slovenije, bi lažje določili realne potrebe v prometu. Infrastrukturni projekti, ki jih potrebujemo, ne predstavljajo zgolj novih in sodobnih povezav s centrom države, temveč odsokočno desko za rast gospodarstva, pretok ljudi in blaga ter možnosti za delo in obstanek mladih v domačem okolju.
- Občine opozarjajo, da daje strategija velik poudarek prometnemu modelu, ekonomski analizi ter železniški infrastrukturi in javnemu potniškemu prometu, kar ni nič narobe, vendar obenem pomanjkljivo opredeljuje razvoj omrežja državnih cest ter boljše dostopnost in s tem konkurenčnost nedostopnih in neenakomerno razvitih območij Slovenije. Občine si želijo in tudi pričakujejo, da se bo strategija dopolnjevala v prihodnjih mesecih z realnimi potrebami in od spodaj navzgor.
- Druge države (npr. Poljska, Češka, Slovaška) z evropskimi sredstvi financirajo gradnjo cestne in železniško infrastrukture, ker so se tako same odločile in so v svoje operativne programe vključile te infrastrukturne projekte. To pomeni, da se vsaka država članica EU sama odloči, na katera področja in v katere projekte bo usmerjala evropska sredstva. Evropska komisija torej ne določa, kaj moramo narediti oziroma ne predpisuje vsebine strateških dokumentov, ki so podlaga za črpanje evropskih sredstev, ampak le opredeli pogoje, ki jih morajo države članice EU izpolniti.
- Strategija na šesti strani določa: »Načrtovalci prometne politike so v polni meri upoštevali načela trajnostnega razvoja. V vsej njegovi kompleksnosti so dosledno zapisali cilje in ukrepe prometne politike, ki enakovredno, simultano in neodvisno obravnavajo vse tri dimenzije trajnostnega razvoja: ekonomijo, družbo in okolje.« Vsebina tega odstavka se ne odraža v predstavljenih ukrepih in ciljih.
- Slabo razvita cestna infrastruktura v nekaterih regijah, zlasti ob nerealiziranih razvojnih oseh, vpliva na slabšo kakovost življenja v teh okoljih in povzroča gospodarsko nazadovanje. Nekateri deli Slovenije, npr. Koroška, Bela Krajina, Ilirska Bistrica, Cerkljansko, Idrijsko, Posočje, Kočevje, so zaradi neustreznih cestnih povezav in odrezanosti od avtocestnega omrežja oziroma preostale Slovenije v neenakopravnem položaju z drugimi deli Slovenije, ki tega problema nimajo, dodatno pa k njihovem slabšemu položaju vpliva zelo slabo stanje državnega omrežja glavnih in regionalnih cest, ki z različnimi omejitvami in zaporami povzroča prebivalstvu in gospodarstvu veliko škodo (npr. zamude pri dostavi blaga, oteženo privabljanje visoko izobraženega kadra, odhajanje mladih, uničevanje podvozij tovornih vozil in avtobusov, slab obisk potencialnih tujih investitorjev). Dostopnost območij, ki danes nimajo ustrezne povezave na avtocestno omrežje, lahko rešujemo le s projekti izven obstoječe infrastrukture, ki je v katastrofalnem stanju. Z odmikanjem izgradnje državnega omrežja na razvojnih oseh in drugih nujnih prometnic se zmanjšujejo oziroma skoraj izničujejo razvojni potenciali oddaljenih regij (npr. les, turizem, urejene poslovne cone, itd), hkrati pa se povečuje gospodarska in upravna centralizacija Slovenije. Modernizacija državnega cestnega omrežja na prednostnih razvojnih oseh (3. razvojna os, 3a. razvojna os in 4. razvojna os) bi zato morala biti v strategiji opredeljena kot eden od ukrepov na področju cest. Strategija mora prispevati k skladnemu razvoju vseh območij ter omogočiti dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij. Če tudi manj razvita območja ne dobijo sodobne cestne povezave, bodo ostala gospodarsko nerazvita, ki bodo zaradi vedno večjega

števila brezposelnih le še strošek za državo. Vprašanje je, ali se pripravljavci strategije zavedajo organizacijskih ukrepov podjetij, ki zaradi slabih cestnih povezav in posledično predolgh potovalnih časov selijo proizvodnjo iz prometno slabše dostopnih slovenskih krajev v tujino.

- Transzitni promet, ki je v strategiji zelo dodelan, bi se moral financirati s sredstvi EU, medtem ko je treba financiranje domačega notranjega prometa, ki ima večje multiplikativne učinke na delovna mesta in gospodarsko rast, zagotoviti iz domačih virov (davčni viri, trošarina).
- Župani opozarjajo na predstavljen nacionalni prometni model, ki je podlaga za izračun stanja prometa in napovedi prometnih tokov (število prebivalcev, gospodarski kazalci, mobilnost, število študentov, itd.), saj so prometno slabo dostopna območja že zdaj manj razvita in bolj ali manj prazna in bodo taka tudi ostala, če ne dobijo ustreznih prometnih povezav. Nacionalni prometni model kot orodje za ugotavljanje stanja in varnosti prometa ter napovedi prometnih tokov je pravo orodje le v primeru, če uporabljeni podatki resnično odražajo realno stanje v prostoru. Pretekle izkušnje kažejo, da posamezni odseki na razvojnih oseh zaradi relativno nizkega prometa praviloma ne kažejo hitre ekonomske upravičenosti, lahko pa se zaradi boljše dostopnosti regije povečajo možnosti izražanja regionalnih razvojnih potencialov, kar bo pripomoglo h gospodarski rasti (npr. turizem, industrija ali les so lahko pomemben vir dohodka in novih delovnih mest), zmanjšanju odseljevanja, kakovosti življenja ljudi in splošni privlačnosti regije. Te pozitivne posledice pa je praktično nemogoče meriti v ekonomski upravičenosti, ki je eden od temeljnih kriterijev pri vključevanju ukrepov v strategijo, zato bi morali upoštevati tudi kriterije kot so prometna dostopnost, enakomeren razvoj regij, stanje obstoječe prometne infrastrukture, omejenost obstoječe infrastrukture, pomanjkanje alternativ obstoječim povezavam, ogroženost zaradi naravnih nesreč (npr. poplavljanje obstoječe infrastrukture).
- Strategija v analitičnem delu (Cestni nacionalni program, stran 22) navaja, da lahko marsikatera državna cestna povezava z minimalnimi vlaganji postane razvojna prometnica, ki bo zadostovala potrebam prometa in hkrati nudila razvoj posameznim regijam, ter da so državne ceste v splošnem zgrajene in da je treba največjo skrb posvetiti vzdrževanju in obnavljanju državne cestne mreže. Ta ugotovitev je po oceni županov napačna, saj iz poročila EuroRAP Slovenija 2012 (Evropsko primerljivo vrednotenje stanja prometne varnosti cest v Sloveniji) izhaja, da večji del državnih cest ne ustreza minimalnim pogojem. Med glavne pomanjkljivosti so uvrščene predvsem preozka vozišča, neustrezna preglednost, neustrezni horizontalni elementi in potek cest skozi naselje. Kot primer je bil naveden projekt Senzor, v katerem je sodelovala tudi Slovenija, ki je med najslabše odseke glavnih cest v državi uvrstil cesto med Velenjem in Mislinjo v savinjsko-šaleški regiji, ki povezuje Koroško. Navedene ceste zgolj z vzdrževanjem in obnavljanjem državne cestne mreže ni mogoče izboljšati.
- Strategija med pomembnimi ukrepi na področju cest navaja povezavo Koroške z avtocestnim sistemom, vendar predvideva, da se v največji možni meri uporabi in rekonstruira in nadgradi obstoječa prometna infrastruktura, če pa na posameznih odsekih obstoječe infrastrukture ni mogoče zagotoviti ustreznega standarda, se preuči možnost priprave projekta izven obstoječe prometne infrastrukture. Po mnenju župana s Koroške predvidena rešitev ne bo rešila problemov dostopnosti Koroške do avtocestnega omrežja, saj obstoječa infrastruktura (npr. zapore ob poplavih, povprečna hitrost se giblje med 60 in 70 km/h, v območju naselij pa 50 km/h ali celo manj) ne omogoča takšnih rekonstrukcij, ki bi imele večji vpliv na dostopnost.
- Postavlja se vprašanje, ali se je pri opravljenih analizah upoštevalo tudi parametre, ki bi vsebovali hipotezo, da je npr. 3. razvojna os že zgrajena. Če tega ne bomo storili, se bo

zgodilo, da bodo parametri vsako leto slabši in se bo začetek izvedbe cestnih povezav na razvojnih oseh prestavljala, dokler ne bo več argumentov za njihovo izgradnjo.

- Strategija bi morala prednostno obravnavati ukinjanje nivojskih križanj železniške proge s cestami. V občini Sevnica je na glavni železniški progi Zidani Most-Dobova 10 nivojskih križanj. Ta projekt ni pomemben le z vidika večje prometne varnosti in pretočnosti prometa, ampak tudi z vidika poslovnih ciljev Slovenskih železnic na Balkanu.
- Strategija bi morala vsebovati vse še nerealizirane projekte ReNPIA (npr. Gruškovje–Podlehnik, HC Slovenska Bistrica–Ptuj–Ormož). Projekti, ki so bili potrjeni in odobreni s strateškimi dokumenti v preteklosti, bi se morali tudi dokončati.

Severni del 3. razvojne osi

Na Koroškem pričakujejo obnovo obstoječih cestnih povezav ter gradnjo prometnice, ki bo izboljšala prometno dostopnost regije in omogočala konstantno vožnjo vsaj 90 km/h. Pričakujejo in zahtevajo nadaljnje aktivnosti na trasi Slovenj Gradec–Velenje (pridobitev okoljevarstvenega soglasja in projektnih pogojev, izdelava projektne dokumentacije, pridobivanje nepremičnin in pravic na njih ter ostala pripravljala dela) in na odsekih Slovenj Gradec–Dravograd in Dravograd–Holmec (priprava strokovnih podlag in strokovno umeščanje najustreznejše rešitve v sodelovanju s sedanjo sosednjo Republiko Avstrijo) in začetek gradnje prometnice na vseh treh navedenih odsekih najkasneje do 2017.

Srednji del 3. razvojne osi in občina Sevnica

Medtem ko je spodnji del Posavja primerno prometno povezan z avtocestnim omrežjem, je zahodni del Posavja (Sevnica) slabo prometno povezan do večjih središč, saj je dostopen le po državnih cestah nižjega ranga. Območja občin Laško, Hrastnik, Radeče in Sevnica se statistično obravnavajo v okviru Zasavja, Posavja in savinjske regije, ki imajo relativno dobro prometno dostopnost. Če združimo območja navedenih občin, gre za veliko območje s slabo prometno dostopnostjo. Prometna stroka se na tem delu Slovenije ni posvetila realnemu življenju, ampak bolj statističnim podatkom. Na srednjem delu 3. razvojne osi je treba pospešiti načrtovanje trase med Celjem in Novim mestom in v izvedbeni del uvrstiti prometno najbolj neprehodni del med Boštanjem in Rimskimi Toplicami (tovorni promet praktično prepovedan in ga ni možno izvajati) z navezavami. Ker imajo samo mestne občine možnost uvesti ukrepe trajnostne mobilnosti, Občina Sevnica, kot gospodarsko središče širšega pomena, ne more uvesti teh ukrepov, da bi posodobila železniško postajo, jo povezala z avtobusno postajo in pripravila parkirišče in s tem integrirala cestni, železniški in avtobusni javni potniški promet, ki bi odgovaljal potrebam tega kraja.

Južni del 3. razvojne osi

Bela krajina, ki je omejena z reko Kolpo, schengensko mejo in na drugi strani z Gorjanci ter kočevskim hribovjem, je povezana s preostalo Slovenijo preko dveh prelazov na nadmorski višini 610 metrov oz. več. V slabših vremenskih razmerah se cesta zapre za kamionski promet in s tem omejijo možnosti za kakršno koli normalno delovanje podjetij v vseh treh belokranjskih občinah. Železniška povezava s centrom Slovenije obstaja, vendar so povezave časovno neustrezne. Čeprav je Bela krajina prepoznana kot problemsko območje in je sprejet program Pokolpje 2011–2016, ki predvideva 160 milijonov evrov za razvoj cestne infrastrukture, predvsem na 3. razvojni osi, je bilo do sedaj počrpano samo nekaj odstotkov teh sredstev. V Beli krajini ugotavljajo (na podlagi anket pri potencialnih vlagateljih), da je za 70 % vlagateljev urejena cestna infrastruktura izključujoč pogoj za investicije, za 20 % je urejena cestna infrastruktura pogoj, vendar ni izključujoč, za 10 % vlagateljev urejena cestna infrastruktura ni pogoj, vendar gre v teh primerih večinoma za visokotehnološka IT podjetja, ki pa potrebujejo strokovni kader in urejeno IT infrastrukturo. To pomeni, da je Bela krajina zanimiva le za 20 % potencialnih investorjev, ki pa iščejo še

dodatne prednosti, ki pa jih Bela krajina v konkurenci s Slovaško, Bolgarijo in Romunijo praktično nima.

4. razvojna os

Četrta razvojna os pomeni za severno Primorsko (Idrijsko, Cerkljansko in Posočje) kot močnim industrijskim bazenom, ki nima primerne železniške povezave ali v bližini letališča, prometno povezavo z državnim centrom in mednarodnim prostorom ter prečno prometno povezavo regije za izboljšanje njene notranje prometne povezanosti. Idriji se s predorom odpre severni koridor, ki izboljšuje povezanost tako Idrijskega proti Gorenjski in naprej proti Avstriji oz. v prometni koridor ter na letališče Brnik. V regiji predlagajo povezavo Robič–Kobarid–Tolmin–Dolenja Trebuša–Cerkno–Gorenja vas–Škofja Loka in proti Jeprci razširitev s krakom Želin–Idrija. Ključni ukrepi na tej povezavi četrte razvojne osi so obvoznice mimo Kobarida, Tolmina (sprejet DNP), Mosta na Soči, Gorenje vasi (v izvajanju) in Škofje Loke (v izvajanju). Z razvojnega vidika ima četrta razvojna os vlogo strateškega razvojnega projekta severne Primorske, s katerim so povezani ključni strateški razvojni cilji regije, ki dolgoročno zagotavljajo trajnostni razvoj in kakovost življenja v urbanih in ruralnih območjih zelo raznolike regije. Za severno Primorsko je strateškega pomena tudi posodobitev prometne povezave po dolini Soče med Novo Gorico in Bovcem z obvoznici v Kanalu ob Soči ter Volčah.

3a. razvojna os

Zaradi propada številnih podjetij na Kočevskem se dnevna migracija iz smeri Kočevja, Ribnice in Velikih Lašč proti Ljubljani veča (19.000–20.000 vozil dnevno čez Škofljico). Na tej osi je veliko obrtnih con, ki pa so prazne (Škofljica, Velike Lašče, Kočevje, Ribnica, Ig) zaradi predolgh potovalnih časov (npr. prevoz za 6 km dolgo relacijo Škofljica–Ljubljana traja 40 minut). Kratkoročen ukrep za omilitev cestnih zastojev med Kočevjem in Ljubljano je čimprejšnje podaljšanje železniške proge od Ribnice proti Kočevju (manjka še 18 km v vrednosti 20 milijonov evrov). Glede zapletov v zvezi z načrtovano gradnjo avtocestne obvoznice Škofljica, ki naj bi potekala preko območja Natura 2000 Barje, je župan Občine Škofljica pridobil od pristojnega švedskega ministrstva, ki je pripravilo analizo vplivov vozil v kolonah v prometnih zastojih, podatek, da vozilo, ki se vozi od 0 do 10 km/h, izpusti toliko CO₂ in trdnih delcev PM₁₀ kot če bi v istem času 52,68 vozil vozilo s hitrostjo 80 km/h. Ta podatek in Direktivo o habitatih, ki omogoča posege tudi na območju Natura 2000, kadar je za poseg izkazan prevladujoč javni interes, bi lahko upoštevali pri načrtovanju obvoznice mimo Škofljice.

Povezava občine Ilirska Bistrica z avtocestnim omrežjem (Postojna/Divača–Jelšane)

Občina Ilirska Bistrica, ki je bila pred osamosvojitvijo usmerjena proti Hrvaški, ima izredno slabo prometno varnost v vaseh, preko katerih teče obstoječa glavna cesta G6 Jelšane–Postojna, in slabo prometno povezavo z ostalim delom Slovenije, kar onemogoča razvoj gospodarstva. Hrvaška je zgradila sodobno avtocesto, ki se priključi v Republiko Slovenijo v Jelšanah in prepušča neprimerno večjo količino prometa, kot ga prepušča sedanja glavna cesta G6 Jelšane–Postojna. Z vidika gospodarskega razvoja občina Ilirska Bistrica potrebuje tako cestno povezavo, ki bo omogočila ustrezno pretočnost vozil iz Hrvaške proti Postojni ali Divači. Prav tako potrebuje modernizacijo obstoječe ceste G7 Kozina–Starod, ki pomeni zaradi slabega stanja veliko prometno nevarnost za ljudi, ki živijo ob tej cesti, in oviro pri transportu, ki bi omogočal povezavo med novo nastajajočo industrijsko cono in zaledjem v Reki. V občini Ilirski Bistrici potrebujejo tudi ureditev povezave med Podgradom in Ilirsko Bistrico ter ceste iz Ilirske Bistrice do Sviščakov. Z dokončanjem obvoznice bo Ilirska Bistrica bistveno razbremenjena prometa.

Financiranje državnega cestnega omrežja

1. Ugotovitve:

- V novi finančni perspektivi so investicije v nacionalno cestno infrastrukturo zelo zmanjšane in omejene na kohezijsko regijo Vzhodna Slovenija in Evropski sklad za regionalni razvoj v višini 37,7 milijonov evrov. Na Ministrstvu za infrastrukturo s temi sredstvi načrtujejo gradnjo odseka na 3. razvojni osi - južni del priključek (odcep avtocesta A2 - Novo mesto).
- Več kot 70 % državnih, glavnih in regionalnih, cest je v mejnem, slabem ali zelo slabem stanju ter uporabnikom v osebni in tovorni promet povzročajo dodatne stroške v višini 92 milijonov evrov letno (poraba, obraba, potovalnih časov, itd.). Zaradi nezadostnega vlaganja v glavne in regionalne ceste v preteklem obdobju je ocenjen strošek njihovega propadanja na letni ravni 88 milijonov evrov. Skupni letni strošek zaradi slabega stanja glavnih in regionalnih cest je ocenjen na okoli 200 milijonov evrov (stroški uporabnikov cest, emisije izpušnih plinov, prekomerne obremenitve s hrupom, prometne nesreče, premajhna vlaganja). Kako pomembno je gospodarjenje z vozišči (načrtno izboljšanje kakovosti in obnašanja vozišč ter minimiziranje stroškov) in pravočasno zagotavljanje sredstev za investicijsko vzdrževanje vozišč, kaže predstavljen podatek, da nepravočasna izvedba ukrepa tankoplastne prevleke vozišča v vrednosti 10 evrov/m² pomeni, da je treba kasneje izvesti ukrep za podaljšanje življenjske dobe v vrednosti 80 evrov/m² (rekonstrukcija ceste). Če v naslednjih dveh letih ne bomo izvajali investicijskega vzdrževanja, se bo stanje vozišč na glavnih in regionalnih cestah po grobi oceni še poslabšalo in jih bo kar okoli 90 % že v zelo slabem stanju. To pomeni, da bo treba verjetno katero od cest zapreti ter na novo začeti graditi ceste, propadanje cest pa pomeni tudi ohromitev mobilnosti prebivalstva in gospodarstva.
- Medtem ko so bila dosedanja vlaganja (NRP projekt) v glavne in regionalne ceste razpršena na celotno omrežje in so bili ukrepi glede na razpoložljiva sredstva točkovno razporejeni z vidika preprečitve nadaljnjega propadanja cest, ministrstvo in Direkcija za infrastrukturo predlagata sistem celovite obnove strateških cest v omrežju glavnih in regionalnih cest, v katerem se zagotavlja stalen in stabilen finančni vir za vzdrževanje in razpoložljiva sredstva namenjajo za celovito obravnavo odsekov (istočasna sanacija vozišča in geotehnični ukrepi) na strateško najbolj pomembnih cestah, ki bi jih določili na podlagi potreb gospodarstva in mobilnosti prebivalstva ter doseganja ciljev prometne varnosti in ohranjanja okolja. Na teh cestah bi izvajali v okviru razpoložljivih sredstev okrepljene aktivnosti investicijskega vzdrževanja na osnovi prej določenega šestletnega načrta investicijskega vzdrževanja, na ostalih cestah pa bi, dokler ne pridejo na vrsto za okrepljene aktivnosti investicijskega vzdrževanja, izvajali redno vzdrževanje. S takim sistemom bi lahko občine načrtovale projekte, ker bi bilo vnaprej znano, kdaj pride posamezen odsek na vrsto za izvedbo ukrepov investicijskega vzdrževanja. Pogoji za izvedbo šestletnega programa je vnaprej znan, stalen in stabilen vir financiranja v višini 200 milijonov evrov, ki mora biti neodvisen od sprememb državnega proračuna. Na Direkciji za infrastrukturo ugotavljajo, da bi z ukrepi investicijskega vzdrževanja do leta 2020 naredili strošek gospodarstva in prebivalstva zaradi slabih cest vzdrženi.
- Predlog rebalansa državnega proračuna za 2015, ki je še v usklajevanju, ponovno predvideva premajhen obseg sredstev za normalno investicijsko vzdrževanje obstoječe infrastrukture. Na Ministrstvu za infrastrukturo se zavedajo, da si nadaljnjega propadanja državne cestne infrastrukture ne moremo privoščiti, zato so že na vladni ravni izrazili pričakovanje, da se poiščejo dodatna sredstva. Ministrstvo za infrastrukturo in Direkcija za infrastrukturo tako predlagata ustanovitev posebnega proračunskega cestnega sklada za uresničevanje programa obnove in razvoja glavnih in regionalnih cest po vzoru Vodnega sklada, v katerega bi se poleg cestnih dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu lahko stekala tudi sredstva iz naslova trošarin od prodaje goriva. Glede na to,

da cestni transport letno prispeva v državni proračun 1,6 milijarde evrov oziroma 600 milijonov evrov, če upoštevamo transport po glavnih in regionalnih cestah, je ta cilj dosegljiv. Na ministrstvu tudi ugotavljajo, da vsak cent od prodanega goriva prinese približno dobrih 20 milijonov evrov. Če bi želeli nameniti za vzdrževanje državnega cestnega omrežja okoli 200 milijonov evrov na letni ravni, bi ob pobrani dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu v višini 140 milijonov evrov potrebovali še okoli 60 milijonov evrov oziroma 100 milijonov evrov, saj se del letne dajatve namenja železniški infrastrukturi. Z 200 milijoni evrov letnega vlaganja v investicijsko vzdrževanje glavnih in regionalnih cest bi lahko do 2020 dvignili njihovo kakovost in zmanjšali stroške uporabnikov, tovora in stroške emisij v višini 94,7 milijona evrov ter izboljšali razmere za 89 % javnega potniškega prometa na regionalnih in glavnih cestah.

2. Opozorila, pripombe, predlogi

- Župani opozarjajo, da je bila z začetkom priprav na izgradnjo državnega omrežja na razvojnih oseh modernizacija obstoječih cest ustavljena in tudi večji del njihovega vzdrževanja. Če država ne bo zagotovila dodatnih sredstev za sanacijo obstoječih cest bodo, tudi glede na predstavljene podatke Direkcije za infrastrukturo, prometno slabo dostopna območja še bolj nazadovala in posledično cestne povezave kot je npr. 3. razvojna os ne bodo več potrebne.
- Državna cestna infrastruktura je za občine izjemnega pomena, saj se lokalne prometnice navezujejo na državno cestno omrežje, ki pa je zaradi pomanjkanja sredstev v katastrofalnem stanju. Občine same finančno niso sposobne zagotavljati sredstev za zagotavljanje prometne varnosti na skupni infrastrukturi v naseljih, ker sistemska ureditev predvideva skupno financiranje. Zaradi pomanjkanja finančnih sredstev Združenje občin Slovenije predlaga uvedbo t. i. bencinskega centa kot namenskega vira financiranja rednega in investicijskega vzdrževanja državnega cestnega omrežja. Po oceni Združenja občin Slovenije bi se z bencinskim centom v predlagani višini 0,09 evra/l od prodanega motornega bencina in plinskega olja za pogonski namen oziroma 0,027 evra/kg od utekočinjenega naftnega plina za pogonski namen zbralo okoli 220 milijonov evrov na letni ravni, kar bi zadoščalo za zagotavljanje primerne stanja državne cestne infrastrukture, za katero skrbi Direkcija za infrastrukturo. Predlaga se takojšna uvedba bencinskega centa v polovični vrednosti, z 2016 pa v predlagani vrednosti.
- Državni svet podpira predstavljene predloge za določitev dodatnega namenskega vira financiranja obnove strateških cest v omrežju glavnih in regionalnih cest in prizadevanja ministra za infrastrukturo, da bi Vlada ob napovedanem nadaljnjem pomanjkanju proračunskih sredstev za vzdrževanje obstoječe cestne infrastrukture določila nov stabilen finančni vir v obliki t. t. cestnega sklada oziroma bencinskega centa.
- Občina Bled kot slovenski turistični biser potrebuje južno in severno razbremenilno cesto (z Bleda vodi cesta na Pokljuko s športnimi svetovnimi in evropskimi tekmovanji ter bogastvom lesa; tik ob Blejskem jezeru je cesta proti Bohinju).
- V občini Luče je treba urediti regionalno cesto Radmirje–Luče in zgraditi obvoznico, ki bo s svojim nasipom istočasno dokončno zaščitila naselje Luče pred poplavami.

Stanje železniške infrastrukture in razvoj Slovenskih železnic

1. Ugotovitve:

- Trenutno poteka modernizacija obstoječe železniške proge Divača–Koper v vrednosti 200 milijonov evrov, ki omogoča hitrejšo in lažjo pot tovora ter večjo prevozno zmogljivost in v okviru katere se gradijo tudi nadvozi, podvozi in ukinjajo nivojski prehodi. Najpomembnejši projekt je modernizacija proge Pragersko–Hodoš in nivojskih prehodov v skupni vrednosti 465,5 milijona evrov, ki je bila neelektrificirana z omejitvami hitrosti in je kot koridorska proga zelo pomembna tudi za Luko Koper in slovensko gospodarstvo. Prav tako pomemben projekt je uvedba GSM-R sistema na slovenskem železniškem omrežju v vrednosti 117 milijonov evrov (delež EU sredstev je 85 %), ki zagotavlja interoperabilnost našega železniškega omrežja, ki bo pokrito z ustreznim radijskim signalom ter bo omogočal boljši nadzor in vodenje prometa, stroškovno učinkovitejši in varnejši promet. Trenutno tečeta tudi dva manjša projekta, in sicer nadgradnja Dolga Gora–Poljčane in Slovenska Bistrica.
- V finančni perspektivi 2014–2020 je težišče investicij v prometno infrastrukturo na projektih na področju železniške infrastrukture: nadgradnja proge Zidani most–Celje, nadgradnja vozlišča Pragersko z ureditvijo postaje, nadgradnja proge Maribor Šentilj in gradnja drugega tira, izgradnja t. i. Tivolskega loka, s katerim bi razbremenili ljubljansko železniško vozlišče, nadgradnja proge Poljčane–Slovenska Bistrica in gradnja drugega tira med Divačo in Kopro, in sicer z začetkom gradnje t. i. izvlečnega tira 2015 ali v začetku 2016. Njihova skupna vrednost je skoraj dve milijardi evrov, pri čemer ima Slovenija za njihovo izvedbo zagotovljenih 153,2 milijona iz Kohezijskega sklada, 159,8 milijona iz Kohezijske ovojnice Sklada za povezovanje Evrope (t. i. IPE). Slovenija tudi pričakuje, da bo uspešno kandidirala na razpisih IPE v višini 405 milijonov evrov. Manjkajoča sredstva v višini 1,3 milijarde evrov bo skušala Slovenija zagotoviti s pomočjo Naložbenega načrta za Evropo, eventualno mednarodnih kreditov, tudi privatnih soinvestitorjev in namenskih sredstev za izgradnjo prometne infrastrukture.
- Zadolženost Slovenskih železnic iz leta v leto upada, tako da je bilo konec 2014 še za 286,9 milijona evrov finančnih obveznosti. Cilj Slovenskih železnic, ki trenutno vozijo po Sloveniji in Avstriji je, da v letošnjem letu vozijo tudi po Hrvaški in kasneje še po Srbiji, kar bi pomenilo, da bi postali največji prevoznik iz severnojadranskih pristanišč do Srednje Evrope in z območja bivše Jugoslavije proti Bolgariji, Italiji in Nemčiji (deseti koridor).
- Kot ugotavljajo na Slovenskih železnicah, železniška infrastruktura niti po tehničnih karakteristikah niti po zmogljivosti ne more konkurirati sodobnemu cestnemu prometu. Vlaganja v železniško infrastrukturo so bila v preteklosti podhranjena in v primerjavi s cestno infrastrukturo izrazito neuravnovešena. Posledica tega so nizke hitrosti in pogoste počasne vožnje, premajhna zmogljivost, prekratki postajni tiri, ki ne omogočajo dolgih vlakov v skladu z evropskimi standardi, naraščanje eksternih stroškov zaradi večanja tranzitnega cestnega prometa, neusklajenost z evropskimi standardi in tehničnimi specifikacijami za interoperabilnost vseevropskega železniškega omrežja. Podatki o obsegu prometa po slovenskih železnicah kažejo, da je skoraj celotno slovensko železniško omrežje praktično 100 % obremenjeno, predvsem na relaciji od Kopra proti Ljubljani s kritičnim odsekom Koper–Divača. Projekcija prometa v obdobju 2013–2030 na podlagi napovedi kupcev, ki se usmerjajo k Luki Koper in vozijo tovor preko Slovenije, kaže, da je slovensko železniško omrežje zmožno prepeljati napovedano količino tovora, vendar bodo na kritičnih odsekih Koper–Divača, Maribor–Šentilj, Ljubljana–Jesenice in Ljubljana–Divača kapacitete 2018 oziroma 2019 presežene. Medtem ko so stroški letnega vzdrževanja železniške infrastrukture okoli 70 milijonov evrov, se na letni ravni zbere le okoli 8 milijonov uporabnine, ki jo plačujejo

prevozniki za uporabo tirov. Primerjava Slovenije s sosednjimi evropskimi državami kaže, da Slovenija za vzdrževanje javne železniške infrastrukture glede na km proge namenja skromna sredstva.

- Gradnja železniške infrastrukture se mora izvajati ob odvijanju prometa, ki ga je na koridorju iz severnojadranskih pristanišč proti Srednji Evropi prek Slovenije, vedno več. Po besedah direktorja Slovenskih železnic zato večjih vlaganj v železniško infrastrukturo od investicij, ki so v teku na slovenskem železniškem omrežju, ne more biti, saj zaradi majhnosti države nimamo železniških obvoznih poti in si lahko kvečjemu privoščimo zaprtje prog za nekaj ur ali kakšen dan oziroma vikend. S tega in tudi s turističnega vidika je pomembna tudi tako imenovana bohinjska proga med Jesenicami in Novo Gorico.

2. Opozorila, pripombe, predlogi

- Državni svet podpira načrtovane investicije, ki bodo sofinancirane z evropskimi sredstvi in bodo povečale zmogljivost slovenskega železniškega omrežja ter uresničile cilj Slovenskih železnic, da bo tovor preko Slovenije iz Luke Koper do meje prepeljan z normalno hitrostjo in brez menjave lokomotive.
- V povezavi z napovedanim 300 milijard evrov vrednim investicijskim programom, ki bo po besedah predsednika Evropske komisije oživil evropsko gospodarstvo, je bil dan predlog o financiranju slovenskih prometnic (npr. drugi tir Divača–Koper) iz tega naslova, saj je promet iz Luke Koper večinoma namenjen v Evropsko unijo (npr. Poljska, Češka, Bavarska).
- Glede na predstavljen podatek, da bodo kapacitete na kritičnih odsekih Koper–Divača, Maribor–Šentilj, Ljubljana–Jesenice in Ljubljana–Divača 2018 oziroma 2019 presežene, je vsakršno odlašanje z začetkom gradnje kritičnih železniških odsekov nesprejemljivo, še posebej ob načrtovani nekajletni gradnji posameznega odseka.
- Postavlja se vprašanje, ali je res, da je bila Republika Avstrija zainteresirana za železniško povezavo Gradec–Maribor–Celovec, vendar ni bilo pravega odziva slovenske strani in zato Avstrijci zdaj gradijo najdaljši železniški predor v Evropi (33 km), ki bo direktno povezal Gradec–Celovec.

Področje avtocest in finančna vzdržnost DARS, d. d.

1. Ugotovitve

- Trenutni dolg DARS, d. d., znaša 2.671.467.915 evrov, obresti so ocenjene na 553 milijonov evrov. Vrednost izgradnje avtocestnega križa, ki se je financiral iz različnih virov, je 6.533,02 milijona evrov. Obseg zadolževanja je od 2003 naraščal, največje zadolževanje je bilo v obdobju 2006–2009, kar se odraža v odplačilu glavnice in obresti za vračanje kredita. Po mnenju DARS, d. d., obstaja verjetnost, da brez krovnega poroštvenega zakona 2014 ne bo sposoben odplačevati svojih obveznosti iz naslova zadolževanja. V tem primeru obstaja verjetnost napovedi tveganja unovčitve poroštva države že sredi 2015, ob uspešnem upravljanju denarnega toka pa konec 2015.
- DARS, d. d., si prizadeva, da bi cestninska zakonska ureditev zagotavljala korekcije cenovne politike ob vsakokratni večji spremembi strukture in števila prevoženih km in rasti cen. Zaradi odsotnosti takega mehanizma, s katerim bi se cestnina redno prilagajala spremembam v tehnologiji (emisijski standardi), inflaciji in količini prometa, se

DARS, d. d., sooča z negativnim trendom prihodkov iz naslova cestninjenja in s tem večjim tveganjem in slabšimi zmožnostmi financiranja dejavnosti in odplačila dolga.

- V novi finančni perspektivi se bosta na področju avtocest s pomočjo sredstev Kohezijskega sklada in Sklada IPE gradila avtocestni odsek Draženci–Gruškovje in druga cev predora Karavanke v skupni vrednosti 364,6 milijona evrov (73,1 milijona evropskih sredstev).
- DARS je med identificirane investicije v obdobju 2015–2020 vključil avtocestni odsek Draženci–Gruškovje, AC Jagodje–Lucija, AC priključek Šmarje Sap, AC priključek Brezovica, Koseze–Kozarje, protivetrna zaščita na vipavski avtocesti, HC Koper–Izola, izgradnja druge cevi v predoru Karavanke in preureditev obstoječih cestninskih postaj z namenom vzpostavitve elektronskega cestninjenja v prostem prometnem toku. Medtem ko je za odsek Draženci–Gruškovje finančna konstrukcija zaključena in sprejet poroštveni zakon, je treba za ostale načrtovane investicije poroštveni zakon še sprejeti.
- Severnega dela 3. razvojne osi, za katero je zadolžen DARS, d. d., (od meje z Republiko Avstrijo do avtoceste A1 Koper–Šentilj), DARS, d. d., še ni vključil med t. i. identificirane investicije v obdobju 2015–2020, ker še ni umeščena v prostor.

2. Opozorila, pripombe, predlogi

- Po mnenju DARS, d. d., je za finančno vzdržnost DARS in finančno sposobnost investiranja v načrtovane avtocestne odseke in vzdrževanje zgrajenega avtocestnega križa potrebnih več predpogojev, pri čemer Državni svet izpostavlja predlog DARS za poroštveni zakon za refinanciranje dolga, in sicer krovni poroštveni zakon, s katerim bi združili 23 poroštvenih zakonov in s tem olajšali opravljanje z ročnostjo odplačil dolgov, ki jih je treba še odplačati. Državni svet v zvezi s tem poudarja, da je že na 13. seji 11. 12. 2013 ugotavljal, da je za obveznosti DARS, d. d., iz kreditov v višini 2,65 milijarde evrov, sprejetih 23 zakonov o poroštvu Republike Slovenije za obveznosti DARS, d. d., ki otežujejo njegovo delo pri obvladovanju dolga. Državni svet zato podpira prizadevanja DARS, d. d., da se 23 zakonov o poroštvu Republike Slovenije za obveznosti DARS, d. d., iz kreditov in izdanih dolžniških vrednostnih papirjev združi v krovni poroštveni zakon, ki ne bi spreminjal obveznosti DARS, d. d., bi pa pripomogel k lažjemu dogovarjanju DARS, d. d., z bankami o reprogramiranju kreditov in prenosu obveznosti iz obdobja 2016–2020 v obdobje po 2020 oziroma 2021, ko ni več takih finančnih obremenitev. S tem bi DARS, ki je finančno sposoben letno vračati 230 milijonov evrov (glavnica in obresti), dosegel vzdržnost poslovanja in s tem lažje tekoče poravnava zapadle obveznosti iz naslova zadolževanj ter obenem lažje financiral nujna investicijska vlaganja v obstoječo infrastrukturo in nove projekte, ki jih je treba še zgraditi. Če bo Republika Slovenija zavezana izpolniti obveznosti družbe DARS, d. d., to pomeni dvig javnega dolga Republike Slovenije, in sicer po podatkih DARS, d. d., za dobrih 7 % BDP. Državni svet zato predlaga Vladi, da čim prej predloži v Državni zbor predlog krovnega poroštvenega zakona, ki ga je DARS že spomladi 2013 posredoval pristojnemu ministrstvu.

Predlagane sklepe je Državni svet sprejel (28 državnih svetnic in svetnikov je prijavilo prisotnost, 28 jih je glasovalo za, nihče pa ni bil proti).

- - -

Predsednik je zaključil 25. sejo Državnega sveta Republike Slovenije in se svetnicam in svetnikom ter vabljenim zahvalil za razpravo in sodelovanje.

Marjan Maučec, mag. posl. ved
sekretar

Mitja Bervar
predsednik