



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Interesna skupina lokalnih interesov

Številka: 326-01/17-6/
Ljubljana, 24. 4. 2017

EPA 1878-VII

DRŽAVNI SVET REPUBLIKE SLOVENIJE

Prejeto:	24-04-2017		
Šifra:	326-01/17-61		
Povezava:			
EPA:	1878-VII	EU:	
Sign. zn.:			
Kratice:			

Gospod
Mitja Bervar, mag. manag.
Predsednik
Državnega sveta Republike Slovenije

PREDLOG ODLOŽILNEGA VETA

Interesna skupina lokalnih interesov je na 69. seji 24. 4. 2017, sprejela sklep, da na podlagi 75. a člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10, 6/14 in 26/15) predlaga odložitni veto na:

Zakon o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper (ZIUGDT), EPA 1878-VII.

Zakon je Državni zbor Republike Slovenije sprejel na 29. seji 20. 4. 2017.

* * *

Za poročevalca je bil določen državni svetnik Branko Šumenjak.

Vodja interesne skupine
Milan Ozimič, l.r.

OBRAZLOŽITEV PREDLOGA ODLOŽILNEGA VETA:

Državni svet poudarja, da ni dvoma o tem, da je treba, ne samo za uresničitev poslovnih ciljev Luke Koper, d. d., ampak tudi z vidika koristi logistične transportne panoge in slovenskega gospodarstva nasploh, čim prej vzpostaviti sodobno železniško povezavo koprškega pristanišča do njenih trgov, kar je bil tudi eden od zaključkov posveta Izgradnja drugega tira železniške povezave Koper–Divača, ki ga je organiziral Državni svet 18. 3. 2016. Državni svet se tudi zaveda, da bi morebitno iskanje novih rešitev za drugi tir, ki bi zahtevale spremembo državnega prostorskega načrta, povzročile nekajleten odmik začetka gradnje drugega tira, kar se ne sme zgoditi. Ne glede na to pa ne more podpreti Zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper (v nadaljevanju: zakon), saj gre za enega ključnih infrastrukturnih projektov v Sloveniji, ki zahteva premišljene rešitve za njegovo realizacijo, a jih zakon ne vsebuje. Med drugim sploh ne zagotavlja stabilne finančne konstrukcije za izvedbo projekta, čeprav naj bi bil njegov cilj prav zagotovitev učinkovitega modela financiranja gradnje drugega tira. Državni svet izpostavlja tudi nasprotovanje zakonu s strani tistih deležnikov, ki naj bi zagotovili sredstva za financiranje gradnje drugega tira (Luka Koper, d. d., Združenje za promet pri GZS in Sekcija za promet pri OZS).

V okviru postopka sprejemanja zakona je že Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj opozorila na neprimeren postopek sprejemanja zakona, saj nujen postopek ni zagotovil zadostnega časa za razrešitev vseh odprtih vprašanj in dilem ter posledično odpravo vseh pomanjkljivih rešitev. Ob tem je tudi opozorila, da se rok za prijavo na razpis za pridobitev sredstev proračuna Evropske unije za projekte na TEN-T prometnem omrežju izteče šele 14. 7. 2017 in bi si zato lahko vzeli še nekaj časa za pripravo bolj usklajenih in premišljenih rešitev.

Zakon v 30. členu opredeljuje vire financiranja izgradnje drugega tira, pri čemer naj bi bila zagotovljena le sredstva državnega proračuna (200 mio evrov), ostali predvideni viri financiranja (morebitna druga vplačila kapitala družbenikov, posojila in sredstva proračuna Evropske unije) pa so zdaj še negotovo dejstvo. Državni svet je v preteklosti sicer že zavzel stališče, da je pri iskanju dodatnih virov financiranja drugega tira železniške proge Koper–Divača nujno, da se Slovenija poveže z državami Višegrajske skupine, torej Madžarsko, Poljsko, Češko in Slovaško, ki jim Luka Koper predstavlja najkrajšo oskrbno pot in imajo največji interes za izgradnjo drugega tira zaradi izvozne naravnosti in s tem pričakovane okrepitev konkurenčnosti. Ne glede na to pa v tem trenutku ni jasno, ali bodo zaledne države, s katerimi se pogovarjajo predstavniki Vlade, sploh sodelovale in s kakšno finančno soudeležbo in predvsem pod kakšnimi pogoji. Državni svet tudi izpostavlja, da v javnosti vzbuja dvom način morebitnega sodelovanja Madžarske, katere zunanji minister je pred časom javno pogojeval sodelovanje, a nam konkretni pogoji niso znani. Ali gre samo za donos na dano posojilo ali so v ozadju tudi kakšna pričakovanja v okviru morebitnega logističnega holdinga, ki pa je za Luko Koper, d. d., z vidika njene nevtralnosti in s tem konkurenčne prednosti nesprejemljivo.

Državni svet opozarja tudi na nesprejemljivo dodatno finančno obremenitev prevoznikov v obliki pribitka k cestnini in Luke Koper, d. d., v obliki takse na pretovor v koprskem tovornem pristanišču, kateri nasprotujejo v Združenju za promet pri GZS, Sekciji za promet pri OZS in Luki Koper, d.d. Dodatna finančna obremenitev navedenih deležnikov v transportni verigi bo povzročila poslabšanje njihovega konkurenčnega položaja, kar z vidika težnje po večji prepoznavnosti Slovenije kot

pomembne logistične destinacije (za oskrbo zalednih držav) ni ustrezna rešitev. Glede na pričakovane koristi drugega tira za Luko Koper, d. d., je sicer prav, da sodeluje pri financiranju njegove izgradnje, vendar bi bilo bolj logično, da se kot vir financiranja gradnje drugega tira predvidi dobiček Luke Koper, d. d., ki se bo z izgradnjo drugega tira in s tem povečevanja prometa iz dosedanjih 12–13 mio evrov letno za nekajkrat povečal.

Državni svet tudi opozarja, da bi morala družba 2TDK, družba za razvoj projekta, d. o. o., namesto omejene odgovornosti nositi neomejeno odgovornost za opravljanje svojih nalog. Glede na pretekle slabe izkušnje pri gradnji večjih (infrastrukturnih) projektov (npr. TEŠ 6) bi moral zakon omejiti korupcijska tveganja na minimum in določiti dodatne pogoje za odgovorne osebe. Med drugim Državni svet meni, da bi morale odgovorne osebe odgovarjati za svoje delo z vsem svojim premoženjem, dokler ne preide infrastruktura v last države.

Po mnenju Državnega sveta bi si javnost zaslužila bolj jasno predstavitev možnosti financiranja, prav tako si zasluži izvedeti, kakšna bo dejanska vrednost investicije. Glede na to, da je bila Slovenija v preteklosti neuspešna pri pridobivanju evropskih sredstev za ta projekt, se postavlja vprašanje tokratne uspešne pridobitve evropskih sredstev in s tem finančne zmožnosti izgradnje drugega tira. Če družba 2TDK kot investitor ne bo uspešna pri pridobivanju sredstev proračuna Evropske unije, bo treba tako predvidene finančne vire nadomestiti z drugimi viri.

Ker bi morali po mnenju Državnega sveta še pred sprejemom oz. uveljavitvijo zakona odpraviti nedorečenosti glede financiranja gradnje drugega tira oz. natančneje opredeliti ekonomska izhodišča, predlaga, da Državni zbor ponovno odloča o zakonu in ga zavrne. Z vidika napovedane gospodarske rasti in suverenosti Republike Slovenije državni svetniki dajejo v proučitev tudi predlog, da bi država sama, s pomočjo evropskih sredstev in posojil, zagotovila realizacijo projekta. Težave pri financiranju projekta ne smejo biti razlog za vstop tretjega partnerja v lastništvo konzorcija. Pomen drugega tira za Luko Koper, d. d., bi lahko opravičil namero, da Slovenija z dodatnim zadolževanjem sama sfinancira ta strateški projekt. Glede na pričakovane multiplikativne učinke drugega tira in podatka o več milijardah evrov privarčevanih sredstev gospodinjstev v bankah, bi bilo smiselno razmisliti tudi o možnosti sodelovanja slovenskih davkoplačevalcev pri financiranju njegove izgradnje z izdajo infrastrukturnih obveznic.

* * *

Interesna skupina lokalnih interesov predlaga, da Državni svet sprejme naslednji predlog zahteve:

Državni svet Republike Slovenije je na ... izredni seji, ob obravnavi Zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper (ZIUGDT), ki ga je Državni zbor sprejel na 29. seji 20. 4. 2017, sprejel

ZAHTEVO,

da Državni zbor ponovno odloča o Zakonu o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper (ZIUGDT), EPA 1878-VII.

