REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI ZBOR
Poslanska skupina Stranke Alenke Bratušek

Šubičeva ulica 4, 1000 Ljubljana
t: 01 478 95 69, e: ps-sab@dz-rs.si, www.dz-rs.si

DRŽAVNI ZBOR REPUBLIKE SLOVENIJE

Prejeto: 20 -05- 2020	
Šifra: 411-01/20-43/1	
Povezava:	
EPA: 1170-VIII	EU:
Sign. zn.:	
Kratica:	

SKUPINA POSLANK IN POSLANCEV
(prvopodpisana Maša Kociper)

Ljubljana, 20. maj 2020

DRŽAVNI ZBOR REPUBLIKE SLOVENIJE
Igor Zorčič, predsednik

Na podlagi 88. člena Ustave Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 33/91-I, 42/97, 66/00, 24/03, 69/04, 68/06, 47/13), 19. člena Zakona o poslancih (Uradni list RS, št. 112/05 - uradno prečiščeno besedilo, 20/06 - ZNOJF-1, 109/08. 39/11, 48/12) in 142. člena Poslovnika Državnega zbora Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 92/07 - uradno prečiščeno besedilo, 105/10, 80/13) vlagamo spodaj podpisani poslanci

PREDLOG ZAKONA O PRORAČUNSKEM SKLADU ZA INVESTICIJE V PROMETNO INFRASTRUKTURO

ki vam ga pošiljamo v obravnavo in sprejem po rednem postopku na podlagi 114. in 115. člena Poslovnika Državnega zbora.

Pri obravnavi predloga zakona v Državnem zboru RS in pri delu njegovih delovnih teles bo sodeloval mag. Andrej Rajh.

Prilogi:
- Predlog zakona o proračunskem skladu za investicije v prometno infrastrukturo
- podpisi poslanke in poslancev:
  Maša Kociper
  Vojko Starović
  Franc Kramar
  Mag. Andrej Rajh
  Marko Bandelli

I. UVOD

1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJETJE ZAKONA

Država je ponovno pred hudo preizkušnjo. Kriza, ki je povzročil korona virus, je bila najprej hud preizkus za zdravstveni sistem, zdaj ko smo obvladali 1. faza epidemije, pa se država in državljani soočamo z veliko gospodarsko krizo. Leta 2008, ko se je po svetu začela širiti finančna kriza, ki je v veliki meri zadela tudi Slovenijo, se naša država ni odzvala pravilno, zato je bila kriza bistveno daljša, kot bi bila ob pravilnem ukrepanju države. Da se napaka iz obdobja 2008-2013, ko smo praktično ustavili državne investicije, ne bi ponovila, stranka SAB predlaga ustanovitev proračunskega sklada, ki bo zagotavljal konstanten, stalen finančni vir za infrastrukturne projekte. Tako izvedba projektov ne bo odvisna od vsakokratnega ministra za finance, ki odreže pogačo kot misli da je prav, ampak bi bili dejansko zagotovljeni viri za financiranje infrastrukturnih projektov relativno konstantni.

Prometna infrastruktura je vsekakor eden od ključnih pogojev za enakomeren razvoj Slovenije in omogoča primerno oskrbo gospodarstva ter mobilnost prebivalstva.

Slovenija ima zaradi svoje geografske lege in geoloških značilnosti zelo razvejano prometno mrežo. Še vedno v naši državi prevladuje prevoz po cestah, vendar bomo morali v prihodnje svoje navade spremeniti in veliko večjo vlogo pri naši mobilnosti, bodo morale prevzeti železnice. Če želimo to doseči, pa je potrebno najprej vzpostaviti ustrezno infrastrukturo in omogočiti spremembo v načinih prevoza.

Slovenija je takoj po osamosvojitvi začela graditi avtoceste in največji poudarek je naša država dajala gradnji avtocest, premalo pozornosti pa je bilo namenjene državnim cestam in železniški infrastrukturi. Prizadevanja za reševanje problematike, povezane z nezadostnimi vlaganji v prometno infrastrukturo, so se okrepila v zadnjih letih. Leta 2015 je bila sprejeta Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji, leta 2016 pa nacionalni program razvoja prometa do leta 2030.

Državno **cestno omrežje je dolgo skoraj 6.000 km**, obstoječe stanje glavnih in regionalnih cest pa ni dobro in povzroča velike stroške. Neposredno so višji stroški vlaganj v infrastrukturo, posredno pa tudi stroški uporabnikov cest (poraba goriva, obraba vozil, daljši potovalni časi), stroški prevoza blaga, eksterni stroški (prometna varnost, emisije), idr.

Stanje cest izkazuje visoko stopnjo izrabljenosti. Potrebne so številne preplastitve, obnove in sanacije. Stanje cest se bo lahko dejansko izboljšalo le ob ustreznem vlaganju v daljšem časovnem obdobju. Strokovni izračuni kažejo, da je potrebno na posameznem odseku izvesti ukrepe za podaljšanje življenjske dobe vsakih 15 let.

Javna **železniška infrastruktura obsega 1.207,7 km železniških prog**. Železniški sistem je na meji prepustne zmogljivosti. Štirje odseki glavnih prog in vse regionalne proge so enotirne. Dovoljene hitrosti 100 km/h ali več so omogočene le na posameznih odsekih glavnih prog. Osna obremenitev 22,5 t/os ni zagotovljena na celotnem omrežju glavnih prog. Železniški sistem je problematičen tako za potniški kot tudi tovorni promet. Zaradi premajhne pogostosti voženj, dolgih časov vožnje in nizke udobnosti je manj privlačen potniški promet, zaradi slabe prepustne zmogljivosti, nosilnosti prog, zamud in potovalnih hitrosti pa tudi tovorni promet.

Slovenski železniški sistem zahteva temeljito prenovo. Do leta 2030 je treba posodobiti in nadgraditi vse odseke TEN-T omrežja ter zagotoviti zahtevane minimalne standarde. Razvoj mora slediti cilju vzpostavitve zmogljive infrastrukture, ki bo omogočala kvalitetne storitve prevoza potnikov in blaga. Osnovni pogoj, da Slovenija tudi po letu

2023 ohrani mednarodne koridorje ter ostane del sredozemskega in baltsko-jadranskega koridorja, je modernizirana mreža glavnih prog tako, da bodo te izpolnjevale zahtevane evropske standarde glede nosilnosti, potovalnih hitrosti, komunikacijskih sistemov itd. Med pomembnimi investicijami so veliki infrastrukturni projekti na TEN-T omrežju. Z izvedbo teh se sledi cilju, da bo na celotnem koridorju zagotovljena nosilnost proge kategorije D4 (dovoljene osne obremenitve 22,5 t/os), kar pomeni odpravo ozkega grla na progi, posledično pa povečanje prepustne in prevozne zmogljivosti in skrajšanje voznih časov.

Vlaganja v prometno infrastrukturo (cestno, železniško, pomorsko in letalsko infrastrukturo) se v Sloveniji v glavnem financirajo preko državnega proračuna. Za gospodarno ravnanje s stvarnim premoženjem države, s katerim moramo preprečit propadanje prometne infrastrukture v državi, je ključnega pomena trajen in stabilen vir financiranja. Samo s stabilnim in trajnim virom financiranja, se zagotavlja kontinuiran in enakomeren obseg vlaganj v prometno infrastrukturo. V ta namen je bil leta 2010 sprejet Zakon o zagotavljanju sredstev za investicije v javno železniško infrastrukturo (»namenski zakon«), ki je usmeril sredstva iz naslova letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu in koncesijske dajatve Luke Koper, d. d., ki pripada Republiki Sloveniji, v vir za financiranje investicij in vzdrževanja javne železniške infrastrukture. Leta 2012 se je zakon spremenil in sicer tako, da se lahko sredstva porabljajo za izvedbo investicij in vzdrževanja vse prometne infrastrukture.

V času ekonomske in finančne krize je bila v Sloveniji spremenjena javno finančna zakonodaja, ki je omejila porabo namenskih sredstev. Najprej so bili omejeni prenosi med posameznimi leti, kar je izničilo osnovni namen Zakona o zagotavljanju sredstev za investicije v javno železniško infrastrukturo, saj ni bilo več možno načrtovati investicij v obstoječe omrežje z intenzivnostjo, ki je večja od intenzivnosti propadanja.

Veljavnost Zakona o zagotavljanju sredstev za investicije v prometno infrastrukturo (Uradni list RS, št. 28/10, 85/11 in 40-12 – ZUJF) je omejena do leta 2023. V skladu z navedenim zakonom se v proračunu Republike Slovenije določa način zagotavljanja namenskih sredstev za izvedbo investicij in vzdrževanja prometne infrastrukture v obdobju od leta 2010 do leta 2023. Viri za izvajanje investicij in vzdrževanja prometne infrastrukture so plačila iz naslova:

- letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu,
- koncesijske dajatve Luke Koper, d. d., ki pripada Republiki Sloveniji.

Viri, zagotovljeni po obstoječem zakonu, so namenjeni za izvedbo investicij in vzdrževanja prometne infrastrukture v skladu z Načrtom razvojnih programov državnega proračuna.

Državni Zbor Republike Slovenije je 22. novembra 2016 sprejel Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (Uradni list RS, št. 75/16; v nadaljnjem besedilu: nacionalni program). Nacionalni program zajema konkretne ukrepe in aktivnosti, ki jih mora Republika Slovenija sprejeti na področju prometa za njegovo realizacijo. Na podlagi nacionalnega programa je bil v letu 2018 sprejet Načrt vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2018–2023 (6 letni operativni program/drsni plan), ki naj bi zagotavljal predvsem bolj enakomeren obseg investicij v prometno infrastrukturo. Za izvedbo ukrepov oziroma investicij, vzdrževanja in razvoja prometne infrastrukture, ki se načrtujejo za daljše časovno obdobje, pa je treba zagotoviti stabilne dolgoročne vire financiranja.

Eden od namenov sprejema nacionalnega programa je bil tudi ta, da se zagotovi vsebinska podlaga za zagotavljanje rednih in stabilnih virov financiranja, kar bi omogočilo konstantno vzdrževanje in ohranjanje obstoječe prometne infrastrukture ter istočasno investicijsko razvojno dejavnost, kot tudi vzporeden razvoj storitev

prometnega sektorja. Glede na navedeno je nujno, da za izvedbo investicij in investicijskega vzdrževanja prometne infrastrukture namenski viri financiranja niso časovno omejeni, saj je mogoče le tako zagotavljati realno srednjeročno in dolgoročno načrtovanje investicij in vzdrževanja prometne infrastrukture.

Ocenjuje se, da bi npr. za investicije in investicijsko vzdrževanje na področju državnih cest na letni ravni potrebovali pribl. 200 mio. eurov, in sicer do dokončanja obnove te infrastrukture. Omenjena sredstva so tudi nujna za izvedbo nacionalnega programa, ki ga je pripravilo Ministrstvo za infrastrukturo na področju izvajanja investicij v prometno infrastrukturo ter sledi usmeritvam Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji, ki jo je Vlada Republike Slovenije obravnavala in sprejela na svoji seji 29. julija 2015.

2. CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

2.1 Cilji

S predlaganim zakonom bi poleg obstoječih namenskih prihodkov, ki se že namenjajo za investicije in investicijsko vzdrževanje prometne infrastrukture (letna dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu in koncesijska dajatev Luke Koper, d. d., ki pripada Republiki Sloveniji), zagotovili še druge dodatne zanesljive vire sredstev za financiranje potrebnih vlaganj v prometno infrastrukturo (zlasti v cestno in železniško infrastrukturo), s ciljem ne le vzdrževanja trenutnega stanja, temveč tudi izboljšanja oziroma posodobitve in nadgradnje. Le ti bi se stekali v poseben proračunski sklad, t.i. infrastrukturni sklad. Trenutno so sicer najbolj potrebna vlaganja v cestno in železniško infrastrukturo, vendar pa predlog zakona omogoča, da se lahko viri infrastrukturnega sklada namenijo tudi za investicije in investicijsko vzdrževanje letalske in pomorske prometne infrastrukture.

Cilj predlaganega zakona je tudi odprava časovne omejitve zagotavljanja namenskih virov za izvajanje investicij in vzdrževanja prometne infrastrukture ter zagotovitev možnosti realnega srednjeročnega in dolgoročnega načrtovanja investicij in vzdrževanja prometne infrastrukture.

2.2 Načela

Predlog zakona sledi zlasti naslednjim načelom:
- povezava vira sredstev z namenom, za katerega se viri uporabljajo,
- sistemska stabilnost in dolgoročnost vira sredstev,
- pregledna in odgovorna poraba namenskih sredstev.

2.3 Poglavitne rešitve

Poglavitne rešitve predloga zakona so:
- določitev namenskih virov, ki bodo v vsakem trenutku v celoti na razpolago za financiranje vlaganj v prometno infrastrukturo,
- ustanovitev posebnega proračunskega sklada, s katerim bo država lažje in učinkoviteje uresničevala zastavljene cilje izboljšanja obstoječe prometne infrastrukture,
- sredstva infrastrukturnega sklada se namenijo za financiranje investicij in investicijskega vzdrževanja prometne infrastrukture.

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

3.1. Ocena finančnih posledic za državni proračun

Predlog zakona nima dodatnih finančnih posledic na državni proračun ali druge blagajne javnega financiranja.

S predlogom zakona se ustanavlja poseben proračunski sklad, katerega vir bodo predstavljali prihodki, ki so že sedaj vir državnega proračuna. Na ta način bo zagotovljeno dolgoročno stabilno financiranje investicij in investicijskega vzdrževanja prometne infrastrukture. Na ta način bo zagotovljen zanesljivi vir sredstev za financiranje potrebnih vlaganj v prometno infrastrukturo, s ciljem ne le vzdrževanja trenutnega stanja, temveč predvsem izboljšanja oziroma posodobitve in nadgradnje. Na ta način bo omogočeno tudi lažje in bolj dolgoročno načrtovanje investicij in investicijskega vzdrževanja prometne infrastrukture.

3.2. Ocena finančnih posledic za druga javnofinančna sredstva

Predlog zakona ne bo imel finančnih posledic za druga javno finančna sredstva.

3.3. Navedba, da so sredstva za izvajanje zakona v državnem proračunu zagotovljena, če predlog zakona predvideva porabo proračunskih sredstev v obdobju, za katero je bil državni proračun že sprejet.

Za izvajanje predloga zakona dodatna finančna sredstva v proračunu niso potrebna.

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

4.1. Prikaz ureditve v drugih pravnih sistemih in prilagojenost predlagane ureditve pravu EU

S predlogom zakona se v slovenski pravni red ne prenaša zakonodaja EU. Predlog zakona je v celoti usklajen s pravnim redom EU.

4.2. Prikaz ureditve v drugih pravnih sistemih

4.1.1 Češka

Češka je pomembna tranzitna država (na avtocestnem omrežju je 20 % tranzitnega prometa). Zelo visoka je tudi gostota železniškega omrežja, vendar omrežje zahteva precejšnjo modernizacijo.

Zaostanki pri naložbah so bistveni. Pomemben je razvoj in vzdrževanje celotnega infrastrukturnega omrežja. Dodatne naložbe so potrebne predvsem na železniškem omrežju. Z vidika EU pa je še posebej poudarek na dokončanju jedrnega omrežja do leta 2030. Obstoječe naložbene vrzeli so večinoma povezane s kakovostjo in standardi infrastrukture. Manjkajo tudi pomembne čezmejne železniške in cestne povezave ter celinske plovne poti, kot sta Opole (PL)–Ostrava (CZ), Katovice (PL)–Ostrava (CZ), Brno (CZ)–Wien-Schwechat (AT). Češka mora strogo slediti svojemu nacionalnemu načrtu uvajanja ERTMS in odpraviti nacionalni sistem pet let po uvedbi ERTMS.

Premajhna vlaganja se kažejo v nezadovoljstvu uporabnikov cestnega omrežja. Obstoječe naložbene vrzeli so povezane s pokritostjo omrežja, kakovostjo cest, uporabo obnovljivih virov energije in varnosti v cestnem prometu. Bistveni deli jedrnega avtocestnega omrežja (npr. pomembni deli praškega obroča) niso bili zgrajeni ali posodobljeni zaradi pomanjkanja ustreznega strateškega načrtovanja. Neenakomerni razvoj je predvsem na severovzhodnih delih države in severnih delih Moravske.

Češka financira vlaganja v prometno infrastrukturo iz različnih virov. Neposredni viri vključujejo cestnine na cestah in pristojbine za uporabo železnic. Proračunski viri so sestavljeni iz cestnega davka, dodeljenega dela trošarin na mineralna olja in sredstev državnega proračuna. Država se tudi zadolžuje (izdane obveznice in posojila Evropske investicijske banke), večinoma so projekti na TEN omrežju sofinancirani tudi s sredstvi EU.

Na Češkem je ustanovljen poseben državni infrastrukturni sklad za sofinanciranje EU projektov z lastnimi sredstvi, opravljanje nadzora tehnične dokumentacije EU projektov in gradbenih del, usklajevanje aktivnosti v zvezi s spremljanjem in financiranjem projektov, usklajevanje in načrtovanje pregledov na gradbiščih, izvajanje nalog v procesu tehnične pomoči, ki so osredotočene na izboljšanje sposobnosti zaposlenih in reševanje ozkih grl v upravi, proizvodnjo in distribucijo vinjet, pripravo metodoloških dokumentov in podatkovnih baz stroškov za gradnjo prometne infrastrukture ter uvajanje BIM (Building Information Management / Modeling).

Državni infrastrukturni sklad na letni ravni razpolaga povprečno z okoli 4–5 milijardami evrov, ki pa jih namenja za ceste, železnice in notranje plovne poti.

Obstoječi viri niso v celoti zanesljivi, zato se pojavljajo pobude za povečanje sredstev EU, trošarin na pogonska goriva iz 9,1 na 25 odstotkov, dodelitev državnih »subvencij« v višini 0,3 odstotka BDP, povečanje zadolževanja in povečanje letne dajatve. Rešitev bi lahko bile tudi nove oblike javno-zasebnih partnerstev.

4.1.2 Poljska

Na Poljskem je potrebno dokončati še velik del TEN-T jedrnega omrežja, zlasti železniškega. Slabo in nazadujoče železniško omrežje vpliva na kakovost železniških prevoznih storitev in poslabšuje njihovo konkurenčnost. Med železniškimi infrastrukturnimi projekti so prednostne investicije v nadgradnjo obstoječih povezav, odpravljanje ozkih grl in dvig tehničnih standardov. Nezadostna infrastruktura tudi ovira razvoj pomorskih pristanišč in celinskih plovnih poti. Prav tako Poljska nima celovite mreže avtocest in hitrih cest, ki bi povezovala večja mesta in industrijska območja.

Cestno omrežje se sicer izboljšuje, toda nacionalni program gradnje cest in zagotavljanje sredstev za njihovo financiranje sta pogosto predmet nenadnih sprememb. Načeloma je izbira prednostnih nalog programa v skladu z rastjo povpraševanja po prometu in zahtevami glede evropske povezljivosti, tako da so potrebe po mobilnosti severnih regij velikokrat obravnavane le delno.

Kljub pospešeni intenzivnosti investicij v železniško infrastrukturo v zadnjih letih, je pravočasno dokončanje vseh načrtovanih železniških naložb do leta 2023 še vedno ogroženo. To je posledica omejene zmogljivosti trga in institucionalne šibkosti upravljavca železniške infrastrukture. Kompleksni upravni in finančni postopki še vedno vplivajo na potek projektov in posledično prispevajo k zamudam in nepotrebnim »ozkim grlom«.

Na Poljskem od leta 2004 deluje državni cestni sklad, ki je bil ustanovljen zaradi učinkovitejšega pridobivanja in upravljanja investicij za gradnjo cest. Najpomembnejši prihodek sklada predstavljajo prihodki iz trošarin na pogonska goriva. Druge prihodke sklada predstavljajo posojila, sredstva iz skladov EU in cestnine.

4.1.3 Portugalska

Portugalska ima zelo razvito TEN-T jedrno omrežje. Ključna vrzel je železniško omrežje za visoke hitrosti. Na splošna je relativno visoka tudi kakovost prometne

infrastrukture. Zelo dobra je cestna infrastruktura, čeprav je bilo po koncu finančne krize financiranje z javnimi sredstvi omejeno. Večina sredstev iz strukturnih in kohezijskih skladov je bila usmerjena v cestno infrastrukturo. Po drugi strani pa so bile naložbe v železniško infrastrukturo omejene na vzdrževanje obstoječega omrežja. Ozko grlo predstavljajo povezave pomorskih pristanišč z zaledjem.

Infraestruturas de Portugal (IP) je podjetje, ustanovljeno za gradnjo, vzdrževanje in upravljanje cestnega in železniškega omrežja. Skupina IP je namenjena spodbujanju multimodalne mobilnosti in zagotavljanju varnih, učinkovitih in trajnostnih storitev.

Načrt vlaganj v železniško infrastrukturo (FERROVIA 2020) je pripravljen z namenom spodbujanja železniškega tovornega prometa, ki podpira rast izvoza, se usmerja v izboljšanje povezav med nacionalnimi pristanišči in glavnimi kopenskimi mejami. Načrt predvideva posodobitev železniških povezav s Španijo in Evropo, elektrifikacijo več kot 400 km obstoječih železniških prog, prehod na evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS), povečanje zmogljivosti tovornih vlakov ter spodbujanje interoperabilnosti železniških koridorjev.

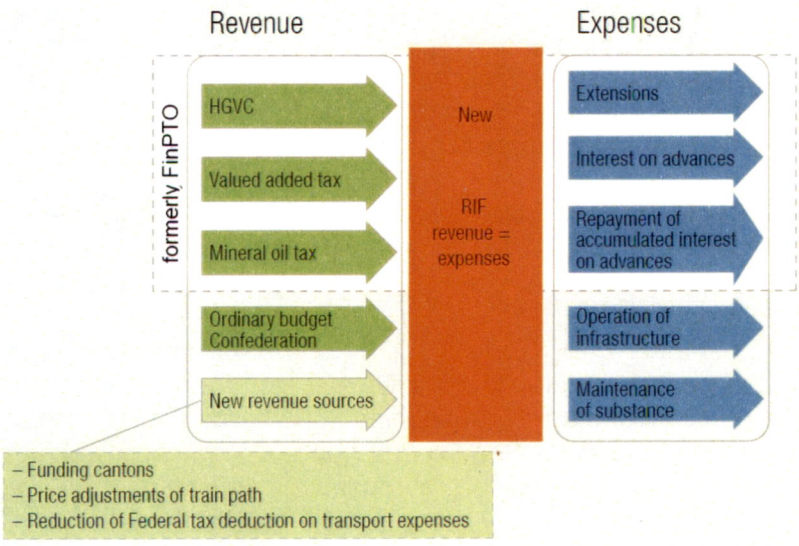
Naložbe v 1000 km nadgradenj oziroma novogradenj so ocenjene na okoli 2 milijardi evrov. Viri financiranja pa so predvideni iz sredstev državnega proračuna (48 %) ter EU sofinanciranja (CEF – 29 % in CEMPETE 2020 – 23 %). Najpomembnejše naložbe so že v teku. Portugalska zaključuje manjkajoče vzhod–zahod povezave Atlantskega koridorja. Projekt se sofinancira v okviru instrumenta za povezovanje Evrope. Še vedno pa je vprašljiva interoperabilnost omrežja in harmonizacija s Španijo. Večja usklajenost med državama bi prispevala k izkoriščanju potencialov Atlantskega koridorja.

Cestno omrežje na Portugalskem je v rokah koncesionarjev:
- cestnine: pobrana cestnina je prihodek koncesionarja, ki hkrati prevzema tveganje glede obsega prometa;
- »shadow« cestnine (SCUT): koncendent plača koncesionarju pristojbino glede na promet. Tveganje, povezano z obsegom prometa, je deljeno. Regije z velikim obsegom prometa subvencionirajo regije z manjšim obsegom prometa;
- sub-koncesije: koncesionar zaračunava cestnino, ki je dohodek koncendenta (IP). Koncendent koncesionarju plača kombinacijo pristojbine za dostopnost in pristojbine za obseg prometa. Tveganje je razdeljeno (večinoma na koncendentu). V tem sistemu se izvajajo »regionalne« subvencije, v sistem pa so vključene tudi državne ceste in ne samo avtoceste.

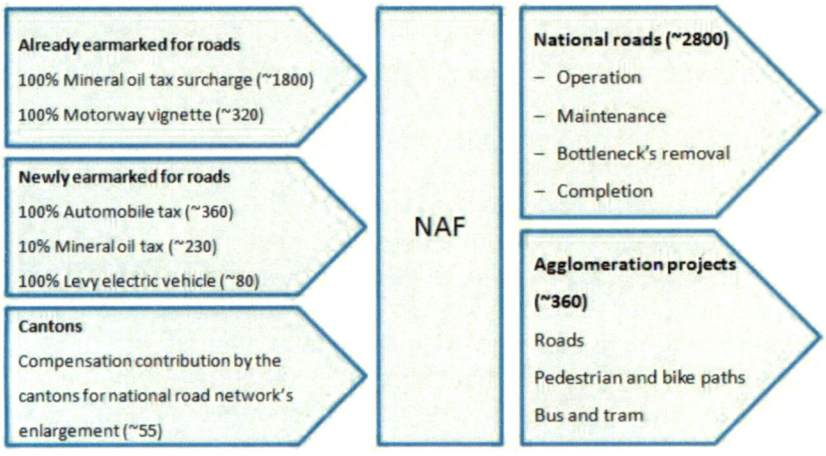
4.1.4 Švica

Delež naložb v prometno infrastrukturo v BDP je v Švici v primerjavi z evropskim povprečjem visok. Večina železniškega omrežja je bila zgrajena na prelomu 20. stoletja. V stoletni zgodovini se je prednost dajalo programom za širitev omrežja in pridobivanju voznega parka, premalo pozornosti pa se je namenjalo vzdrževanju infrastrukture. Približno 5.300 km v celoti elektrificiranega omrežja upravlja 38 podjetij. Na omrežju je 900 predorov v skupni dolžini 500 km, preko 8.000 mostov, nadvozov in prepustov v dolžini 160 km ter 1.950 postajališč.

V letu 2016 je švicarska vlada ustanovila železniški infrastrukturni sklad (RIF) za financiranje širitve in vzdrževanja železniškega sistema. Približno 4,5 milijarde evrov letnega obsega je sestavljenih iz 2,3 milijarde evrov proračunskih sredstev, ostalo predstavljajo drugi viri prihodkov (taksa na težka vozila, DDV, davek na mineralna olja, neposredno zvezni davek, kantonski prispevki). Sklad brez posebnih omejitev omogoča, da so naložbe v železniško infrastrukturo dolgoročno usmerjene in neodvisne od proračuna zveznih držav za posamezno leto.



Podobno deluje tudi sklad za ceste (NAF). NAF prejema prihodke iz davka na mineralna olja, pribitka na davek na mineralno olje, prihodkov iz davka na avtomobile in vinjet za avtoceste. Sredstva sklada se namenjajo za financiranje širitve, vzdrževanja in delovanja cestnega omrežja.



4.1.5 Danska

Danska je relativno majhna država (43.000 km2) z več kot 400 otoki. Zagotavljanje mobilnosti in dostopnosti zato zahteva vključevanje vseh vrst prometnih poti, od katerih je več kot 2.500 km železniških prog. Država ima dobro razvito cestno omrežje in zelo kvalitetne cestne povezave. Težavo predstavljajo zastoji. Večji del tovornega prometa poteka po cestah, na železnice odpade sorazmerno majhen delež.

Jedrno omrežje je relativno dobro razvito. Predvsem to velja za cestni del, medtem ko je na železniškem delu še dovolj prostora za razvoj.

Glavni danski prometni koridorji povezujejo državo z evropskimi sosedami preko dveh osi, ki potekata v smeri sever–jug in zahod–vzhod. Glavni koridor poteka na Jutlandiji od dansko-nemške meje na jugu do severnega dela Jutlandije, kjer se združi s trajektnimi povezavami s Švedsko in Norveško. Drugi koridor sever–jug povezuje vzhodni del Danske (Zelandijo) s sosednjimi državami. Od Helsingorja na severu preko Øresunda mimo Københavna poteka skozi vzhodni del Danske proti jugu do trajektnih povezav z Nemčijo pri Fehmarn Beltu. Ko bo predor Fehmarn Belt odprt (predvidoma leta 2020), bo postal glavna povezava med Skandinavijo in celinsko Evropo. Projekt se financira s posojili, za katera jamči danska vlada. Viri za odplačevanje dolga bodo

prihodki iz plačil uporabnikov predora. Vladno poroštvo omogoča pridobitev posojila z nizkimi obrestnimi merami in pogoji zadolževanja, ki so enakovredni pogojem, ki se uporabljajo za danska državna posojila. Poleg tega bo projekt sofinanciran tudi iz sredstev EU. Na zahodno-vzhodni osi so danske regije povezane z mostovoma Mali pas in Veliki pas, ki sta močno povečala prometno mobilnost s sistemom cestnih in železniških povezav med regijami, ki so bile prej ločene z morjem.

Na danskem ministrstvu za promet in gradnje ugotavljajo, da bi se morali bolje pripraviti na izpolnjevanje prihodnjih potreb v prometnem sektorju. Opažajo, da so številne evropske države v zadnjem desetletju znatno modernizirale svoje železniške mreže s povečanjem zmogljivosti in hitrosti. Na Danskem pa usmerjenost v razvoj in naložbe v železniško infrastrukturo ni imela prioritete, izgradnja mostu Veliki pas je bila v tem primeru izjema.

Leta 2013 je danska vlada ustanovila poseben sklad za železnico (Togfonden–Train Fund Denmark), ki mu nameni 28,5 milijarde DKK (približno 3,7 milijarde evrov, v desetih letih predvidoma 20 milijard evrov). Sredstva za sklad se pridobivajo iz davkov na dejavnost črpanja nafte v Severnem morju. Glavni prednostni nalogi železniškega sklada sta elektrifikacija glavnih prog (1,2 milijarde evrov) in skrajšanje potovalnih časov med petimi največjimi mesti na Danskem na eno uro. Drugi načrtovani projekti so še nova dvotirna proga visokih hitrosti čez zahodni Funen, nov most čez fjord Vejle in nova železniška proga na vzhodni Jutlandiji. Skupaj bosta v nove železniške proge investirani približno 2 milijardi evrov. Leta 2017 je danski parlament odobril revidirani Togfondov načrt, ker je na voljo manj denarja in so novi in podrobnejši stroški danskega upravljavca infrastrukture Banedanmark izpostavili 20 % povišanje cen. Načeloma se revizija razdeli na dve fazi, od tega prva faza 15 milijard DKK (1,84 milijarde USD).

Obsežen infrastrukturni sklad je bil ustanovljen na podlagi sporazuma o novi zeleni prometni politiki iz 2009. Sredstva se zagotavljajo za konkretne projekte in druga infrastrukturna prizadevanja, ki so bila sprejeta do leta 2020 kot del političnih dogovorov. Sklad za infrastrukturo se delno financira iz davčnih prihodkov, delno pa iz drugih virov, kot so prihodki od prodaje javnega premoženja, cestnih taks, vključno s cestninami za odsek Oresund in Great Belt. Sklad je dinamičen in se dopolnjuje s trajnostnimi viri financiranja ter prihranki na projektih.

V zadnjih dveh desetletjih se na Danskem uspešno uporablja tudi »danski model državnega jamstva (SGM)« za financiranje obsežnih prometnih infrastrukturnih projektov, kot so povezave prek Storebælta in Øresunda. Uporabljen bo tudi za projekt Femernbelt.

SGM je model, ki se uporablja pri financiranju iz plačil uporabnikov. Financiranje temelji na tem, da družba najema posojila na finančnih trgih ali od države. Država zagotavlja jamstvo za najeta posojila. Z visoko boniteto danske države se lahko pridobijo ugodni kreditni pogoji. Pobrana cestnina v prvi vrsti krije stroške poslovanja in vzdrževanja infrastrukture, nato pa se uporablja tudi za plačilo obresti in obrokov posojil.

4.1.6 Nizozemska

Nizozemska je ena od glavnih vstopnih točk v Evropo, zato je zelo pomembno, da ima odlično infrastrukturo pristanišč, letališč in cest. Dokončanje TEN-T jedrnega omrežja dobro napreduje. Omrežje železniških povezav visokih hitrosti je celo dokončano.

Nizozemska veliko vlaga v državo prometno infrastrukturno omrežje. Tako je kljub zastojem zaznana kakovost pri uporabi vseh načinov prevoza.

Za načrtovanje prometne infrastrukture je pristojno ministrstvo za infrastrukturo in okolje, agencija Rijkswaterstaat pa je odgovorna za implementacijo politike. Večje naložbe v prometno infrastrukturo so posledica strogega procesa načrtovanja (t.i. postopek MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport – večletni program za infrastrukturo, prostor in promet). Preden se sprejme odločitev za vlaganje v infrastrukturo, se o predlogih in načrtih razpravlja in dogovarja z občinami in vladami provinc.

Vlada za evalvacijo velikih infrastrukturnih projektov (nad 112,5 milijona evrov) uporablja standardna orodja ex-ante (analiza trga, javno-zasebni primerjalnik (PPC – public private comparator), primerjalnik za javni sektor (PSC - public sector comparator)). Analiza trga vključuje evalvacijo potencialne dodane vrednosti vključevanja zasebnega sektorja v projekt v zgodnji fazi. Taka analiza je obvezna za projekte v okviru dolgoročnega programa infrastrukture. PPC je finančna ocena, ki je obvezna za projekte nad vrednostjo 112,5 milijona evrov. Z njo vlada ugotovi, ali obstaja dodana vrednost uporabe PPP v primerjavi s tradicionalnimi javnimi naročili. V razpisni fazi, ko vlada zagotovi, da je za projekt na voljo dovolj denarja, se naredi še PSC, s katerim se oceni »value for money«. S tem se pripravi pregled vseh stroškov v življenjskem ciklu projekta, ki je referenca za primerjavo končnih ponudb.

Nizozemska vlada je leta 1999 ustanovila posebno službo za PPP (PPP Kenniscentrum –Center znanja PPP), vzpostavila platforme, v okviru katerih javni in zasebni akterji delijo svoje znanje o PPP, ter sprejela standardne pogodbe (DBFM contract) in postopke, prilagojene nizozemskim razmeram. Vse to naj bi prispevalo k ustvarjanju zaupanja v PPP. Z zagotavljanjem aktivnega projektnega portfelja in izboljšanjem sposobnosti oziroma zmogljivosti javnega sektorja na nacionalni in lokalni ravni želi nizozemska vlada ohraniti nadaljnji razvoj javno-zasebnih partnerstev. Posebnega zakona o PPP nimajo. Postopki pri PPP se urejajo v skladu s civilnim pravom.

Leta 1999 so Fluor Infrastructure B.V., Siemens Nederland N. V. in Royal BAM Group N.V. (imenovani tudi industrijski sponzorji – Industrial Sponsors) ustanovili družbo Infraspeed B. V. (Besloten Vennootschap – družba z omejeno odgovornostjo). Po podpisu memoranduma o soglasju maja 2001 je družba Infraspeed decembra istega leta podpisala pogodbo z ministrstvom za promet, javna dela in upravljanje vod ter ministrstvom za finance za izgradnjo in vzdrževanje nadgradnje približno 125 km novih železniških povezav visokih hitrosti med Amsterdamom in belgijsko mejo (projekt HSL–Zuid (Hogesnelheidslijn-Zuid)).

Za projekt HSL–Zuid je bila podpisana največja pogodba o javno-zasebnem partnerstvu (Public Private Partnership–PPP), ki jo je nizozemska vlada kadar koli podpisala, projekt pa je bil eden največjih projektov izgradnje železniške proge visokih hitrosti v Evropi doslej. Pogodba je zajemala petletno obdobje (2001–2006) ter obsegala načrtovanje, gradnjo in financiranje proge HSL–Zuid, čemur sledi 25-letno obdobje vzdrževanja (2006–2031).

Država je sklenila ločene pogodbe še za izgradnjo podpornih struktur (substructure) in dodelila posebne koncesije za obratovanje vlakov visokih hitrosti (kar ni spadalo v okvir projekta HSL–Zuid). Vsak od industrijskih sponzorjev je v projektu prispeval svoje znanje in izkušnje v razvoju in vodenju železniških projektov. Siemens Nederland N. V. je zagotovil sistem dovoda energije (napajalni sistem), signalizacijski sistem ETCS (Evropski sistem za nadzor vlakov), komunikacijski sistem GSM-R in pomožno opremo. Royal BAM Group N. V. je dobavil sistem sledenja in protihrupnih ovir. Fluor Infrastructure B. V. je zagotovil storitve upravljanja programa.

Julija 2006 je bila končana gradnja odseka HSL-Zuid med belgijsko mejo in Rotterdamom. Minister za promet, javna dela in upravljanje vod je v imenu države izdal potrdilo o razpoložljivosti (Certificate of Availability) in vzpostavil režim »plačila po učinku«. Prek njega družba Infraspeed od nizozemske države prejema prihodke, katerih višina se določi na podlagi dogovorjenih ravni dnevne razpoložljivosti in neodvisno od dejanskega prometa. Ti prihodki zajemajo stroške financiranja, obratovanja, vzdrževanja, davkov in donosnost naložbe investitorjev.

Vlada je za financiranje infrastrukturnih projektov ustanovila poseben sklad, namenjen zagotavljanju dodatnega denarja za infrastrukturna dela, ne da bi imel prevelik vpliv na državni proračun. Sklad sestavljajo prihodki od prodaje zemeljskega plina in morebitnih presežnih davčnih sredstev. Obstajajo tudi načrti za pridobitev dodatnih prihodkov z gradnjo cestninskih cest in posebnih plačilnih poti.

V obdobju 2021–2028 se bo iz sklada za infrastrukturo dalo prednost naložbam za izboljšanje standarda mobilnosti v urbanih območjih okoli pristanišč, tehnoloških parkov (Brainportov in Greenportov) ter njihovih povezav z zaledjem. Naložbe bodo strateško usmerjene. Težave z mobilnostjo se bodo reševale tam, kjer obstaja potencial največje ekonomske vrednosti. Vlada poudarja, da bodo naložbe tudi »pametne«: modernizacija mreže ne bo temeljila le na načelih prometne stroke, ampak tudi na potrebah uporabnikov ter na prostorskih in gospodarskih značilnostih regije.

Na Nizozemskem je prodaja goriv za motorna vozila predmet obveznosti plačila trošarin. Del trošarin se namenja za gradnjo in vzdrževanje cest. V ta namen je bila višina trošarin povečana (t.i. *Kok Quarter*), in sicer v višini 0,08 evra za liter bencina in 0,04 evra za liter dizelskih goriv.

5. PRESOJA POSLEDIC, KI JIH BO IMELO SPREJETJE ZAKONA

5.1 Presoja administrativnih posledic

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

Zakon ne bo imel posledic za postopke javne uprave ali pravosodnih organov, saj ne uvaja novih postopkov ali administrativnih bremen.

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

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

5.2 Presoja posledic na okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki

Zakon bo imel pozitivne posledice za okolje in prostor, saj bo pa zaradi kontinuiranega izvajanja investicij in investicijskega vzdrževanja npr. na področju cestne infrastrukture, zagotovljena večja propustnost cest, kar se bo kazalo v manjšem negativnem vplivu prometa na okolje. Še bolj pozitiven učinek na okolje pa bo imela gradnja železniške infrastrukture in posledično sprememba navad pri mobilnosti ljudi.

5.3 Presoja posledic za gospodarstvo

Zaradi kontinuiranega izvajanja investicij in investicijskega vzdrževanja bo stanje prometne infrastrukture bistveno boljše, kot je danes, kar bo omogočalo boljšo pretočnost cest in manj zastojev, kar za gospodarstvo pomeni določene prihranke iz

naslova stroškov prevoza in logistike. Posledično bo imel zakon tudi pozitiven vpliv na konkurenčnost gospodarstva.

5.4 Presoja posledic za socialno področje

Neposrednih posledic na tem področju predlog zakona nima, deloma pa se bodo čutili ugodni vplivi v javnem zdravju in zdravstvenem varstvu, saj bo izboljšanje stanja prometne infrastrukture pozitivno vplivalo na varnost uporabnikov.

5.5 Presoja posledic za dokumente razvojnega načrtovanja

Zakon ne ustvarja posledic na dokumente razvojnega načrtovanja.

5.6 Presoja posledic za druga področja

Zakon ne ustvarja posledic za druga področja.

5.7 Izvajanje sprejetega predpisa

Za izvajanje predpisa je pristojno Ministrstvo za infrastrukturo.

II. BESEDILO ČLENOV

1. člen

Ta zakon ureja zagotavljanje namenskih sredstev za izvedbo investicij in investicijskega vzdrževanja prometne infrastrukture ter proračunski sklad za investicije in investicijsko vzdrževanje prometne infrastrukture.

2. člen

(1) Ustanovi se proračunski sklad za investicije in investicijsko vzdrževanje prometne infrastrukture kot proračunski sklad v skladu z zakonom, ki ureja javne finance (v nadaljnjem besedilu: Infrastrukturni sklad).

(2) Infrastrukturni sklad se ustanovi za nedoločen čas.

(3) Viri financiranja Infrastrukturnega sklada so naslednji namenski prihodki:
- letna dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu,
- koncesijska dajatev Luke Koper, d. d., ki pripada Republiki Sloveniji,
- povračilo za izredne prevoze po glavnih in regionalnih cestah,
- dajatev za odjavljena vozila,
- pristojbina za uporabo objektov za varnost plovbe na pomorskih plovnih poteh
- dve odstotni točki DDV-ja letno.

(4) Sredstva Infrastrukturnega sklada se namenijo za financiranje investicij in investicijskega vzdrževanja prometne infrastrukture v skladu z nacionalnim programom razvoja prometa v Republiki Sloveniji.

(5) Infrastrukturni sklad upravlja ministrstvo, pristojno za infrastrukturo.

3. člen

Prevzemanje obveznosti v breme Infrastrukturnega sklada je mogoče do višine načrtovane porabe v veljavnem Načrtu razvojnih programov državnega proračuna.

PREHODNA IN KONČNA DOLOČBA

4. člen

Z dnem uveljavitve tega zakona preneha veljati Zakon o zagotavljanju sredstev za investicije v prometno infrastrukturo (Uradni list RS, št. 28/10, 85/11 in 40/12 – ZUJF).

5. člen

Ta zakon začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, uporabljati pa se začne 1. januarja 2021.

III. OBRAZLOŽITEV ČLENOV

K 1. členu

S predlogom zakona se ureja zagotavljanje namenskih sredstev za investicije in investicijsko vzdrževanje prometne infrastrukture. Pri tem je treba poudariti, da se lahko sredstva infrastrukturnega sklada namenjajo za investicije in investicijsko vzdrževanje vse prometne infrastrukture (tako cestne in železniške kot tudi pomorske in letalske prometne infrastrukture). V tem pogledu se predlagana ureditev ne razlikuje od obstoječe ureditve po Zakonu o zagotavljanju sredstev za investicije v prometno infrastrukturo, saj se lahko že sedaj namenska vira, to je letna dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu in koncesijska dajatev Luke Koper, d. d., ki pripada Republiki Sloveniji, namenjata za investicije na področju vse prometne infrastrukture.

Ob tem se s predmetnim zakonom v skladu z Zakonom o javnih financah (Uradni list RS, št. 11/11 – uradno prečiščeno besedilo, 14/13 – popr., 101/13, 55/15 – ZFisP, 96/15 – ZIPRS1617 in 13/18) ustanavlja proračunski sklad, ki se bo financiral iz namenskih prihodkov, določenih s tem zakonom.

K 2. členu

S tem členom se v skladu z Zakonom o javnih financah za nedoločen čas ustanavlja proračunski sklad, t.i. infrastrukturni sklad, v katerega se stekajo naslednji namenski prihodki:

- letna dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu (okoli 160 mio € letno),
- koncesijska dajatev Luke Koper, d. d., ki pripada Republiki Sloveniji (okoli 4 mio € letno),
- povračilo za izredne prevoze po glavnih in regionalnih cestah (okoli 1 mio € letno),
- dajatev za odjavljena vozila (okoli 1 mio € letno),
- pristojbine za uporabo objektov za varnost plovbe na pomorskih plovnih poteh (okoli 4,8 mio € letno)
- dve odstotni točki DDVja (okoli 270 mio letno).

Predlog zakona glede infrastrukturnega sklada kot proračunskega sklada zadosti vsem določbam Zakona o javnih financah, ki ustanovitev, financiranje, razpolaganje s sredstvi in prenehanje proračunskega sklada ureja v 56. do 60. členu. V skladu z Zakonom o javnih financah je proračunski sklad evidenčni račun v okviru računa proračuna, ki ga odpre država oziroma občina zaradi ločenega vodenja določenih prejemkov in izdatkov in uresničevanja posebnega namena.

Vsi predvideni viri financiranja predlaganega infrastrukturnega sklada so že sedaj viri državnega proračuna, ki bi se z ustanovitvijo infrastrukturnega sklada zgolj stekali na poseben evidenčni račun v okviru proračuna z namenom njihove uporabe za investicije in investicijsko vzdrževanje prometne infrastrukture (tako cestne in železniške kot tudi pomorske in letalske prometne infrastrukture). Pri tem je treba poudariti, da 5 predvidenih virov infrastrukturnega sklada izvira iz omenjene prometne infrastrukture, zato je tudi podana neposredna zveza med izdatki in prejemki.

Predvideni viri infrastrukturnega sklada imajo pravno podlago v naslednjih pravnih aktih:

1. Letna dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu:
   - Zakon o dajatvah za motorna vozila,
   - Uredba o letni dajatvi za uporabo vozil v cestnem prometu;

2. Koncesijska dajatev Luke Koper, d. d., ki pripada Republiki Sloveniji:
   - Pomorski zakonik,
   - Uredba o upravljanju koprskega tovornega pristanišča, opravljanju pristaniške dejavnosti, podelitvi koncesije za upravljanje, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture v tem pristanišču;

3. Dajatev za odjavljena vozila:
   - Zakon o dajatvah za motorna vozila;

4. Povračilo za izredne cestne prevoze po glavnih in regionalnih cestah:
   - Zakon o cestah
   - Uredba o povračilu za izredne cestne prevoze (sicer razveljavljena z Zakonom o cestah, vendar se ob upoštevanju prehodne določbe 125. člena Zakona o cestah do uveljavitve ustreznega predpisa, izdanega na podlagi Zakona o cestah, uporablja še naprej, kolikor ni v nasprotju z Zakonom o cestah)

5. Pristojbine za uporabo objektov za varnost plovbe po pomorskih plovnih poteh:
   - Pomorski zakonik,
   - trenutno se pristojbine za uporabo objektov za varnost plovbe po pomorskih plovnih poteh zaračunavajo na podlagi Odredbe o pristojbini za uporabo objektov za varnost plovbe po pomorskih plovnih poteh (Uradni list RS, št. 73/98, 77/98 – popr., 26/00 in 1/01), ki je bila izdana na podlagi Zakona o ustanovi za vzdrževanje pomorskih plovnih poti (Uradni list SFRJ, št. 50/74, 22/77, 17/81, 30/85 in 46/88);
   - odredba iz prejšnje alineje se do uveljavitve ustreznega predpisa na podlagi 991. člena Pomorskega zakonika še vedno uporablja, kolikor ni v nasprotju z ustavo in Pomorskim zakonikom.

6. Del DDVja:
- Zakon o davku na dodano vrednost (Uradni list RS, št. 13/11 – uradno prečiščeno besedilo, 18/11, 78/11, 38/12, 83/12, 86/14, 90/15, 77/18, 59/19 in 72/19)

Kot je bilo že omenjeno, so vsi predlagani viri infrastrukturnega sklada viri državnega proračuna. Medtem ko je v Zakonu o dajatvah na motorna vozila pri prihodkih iz naslova letne dajatve za uporabo vozil v cestnem prometu in dajatve za odjavljena vozila v 3. členu jasno navedeno, da je letna dajatev prihodek državnega proračuna, pa pri ostalih virih infrastrukturnega sklada to ni tako jasno zapisano, vendar je to mogoče ugotoviti ob poznavanju področne pravne ureditve.

Nobenega dvoma ni, da je prihodek državnega proračuna koncesijska dajatev Luke Koper, d. d., ki pripada Republiki Sloveniji, saj to izhaja iz določb Pomorskega zakonika in na njegovi podlagi izdane Uredbe o upravljanju koprskega tovornega pristanišča, opravljanju pristaniške dejavnosti, podelitvi koncesije za upravljanje, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture v tem pristanišču.

Povračila za izredne prevoze se obračunavajo na podlagi Uredbe o povračilih za izredne cestne prevoze, ki se kljub razveljavitvi še vedno uporablja, saj ni v nasprotju z 32. členom Zakona o cestah, ki ureja področje izrednih cestnih prevozov. V skladu z Zakonom o cestah izda dovoljenje za izredni prevoz po državnih oziroma po državnih in občinskih cestah Direkcija RS za infrastrukturo, pri čemer v dovoljenju za izredni prevoz določi višino povračila za izredni prevoz po glavnih in regionalnih cestah, torej cestah v lasti Republike Slovenije. Direkcija RS za infrastrukturo je organ v sestavi Ministrstva za infrastrukturo, ki je organ državne uprave, zato se lahko sredstva iz naslova povračil za izredne cestne prevoze po glavnih in regionalnih cestah stekajo le v državni proračun.

Enako velja za pristojbino za uporabo objektov za varnost plovbe na pomorskih plovnih poteh, ki jo obračunava Uprava RS za pomorstvo. V skladu z drugim odstavkom 30. člena Pomorskega zakonika pristojbino za uporabo objektov za varnost plovbe na pomorskih plovnih poteh plačujejo zavezanci Upravi RS za pomorstvo, ki je organ v sestavi Ministrstva za infrastrukturo. Pristojbina za uporabo objektov za varnost plovbe je v skladu z drugim odstavkom 30. člena Pomorskega zakonika prihodek državnega proračuna.

O uporabi virov infrastrukturnega sklada bo odločal njegov upravljavec, torej Ministrstvo za infrastrukturo, enako kot sedaj na podlagi Zakona o zagotavljanju sredstev za investicije v prometno infrastrukturo, na podlagi katerega se lahko že letna dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu in koncesijska dajatev Luke Koper, d. d., ki pripada Republiki Sloveniji, namenjata za investicije in vzdrževanje prometne infrastrukture. Gre za vira, ki izvirata iz cestne (letna dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu) in pomorske infrastrukture (koncesijska dajatev Luke Koper, d. d., ki pripada Republiki Sloveniji), pri čemer se iz tega naslova prejeti prihodki namenjajo za investicije in vzdrževanje cestne in železniške infrastrukture, lahko pa bi se že po sedanji pravni ureditvi namenjali tudi za investicije in investicijsko vzdrževanje pomorske in letalske prometne infrastrukture, če bi bila sprejeta taka odločitev. To pomeni, da gre že danes za izvajanje t. i. cross financing, saj se viri, prejeti iz naslova cestne in pomorske prometne infrastrukture, namenjajo za investicije v cestno in železniško infrastrukturo. V tem pogledu ni nobenih ovir, da bi se tudi pristojbina za uporabo objektov za varnost plovbe po pomorskih plovnih poteh namenjala za investicije in investicijsko vzdrževanje ostale prometne infrastrukture.

Namenski prihodki infrastrukturnega sklada se bodo lahko namenili za investicije in investicijsko vzdrževanje prometne infrastrukture v skladu z nacionalnim programom razvojem prometa v Republiki Sloveniji, medtem ko se bodo finančna sredstva za redno vzdrževanje prometne infrastrukture tudi v bodoče zagotavljala iz državnega proračuna. Osnova za izvajanje investicij in investicijskega vzdrževanja prometne infrastrukture je nacionalni program razvoja prometa v Republiki Sloveniji. Nacionalni program je dokument, ki predstavlja prehod med splošnimi ukrepi iz Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 na konkretne aktivnosti v pripravi in izvedbi. Pri njihovi opredelitvi so bili določeni roki in nosilci posameznih aktivnosti, katerim so bili dodeljeni tudi okvirni stroški, vendar so bile vrednosti za večino aktivnosti ocenjene. Te se bodo s pripravo posamezne študijske in projektne dokumentacije podrobneje konkretizirale. Zato je letna višina potrebnih sredstev za realizacijo aktivnosti v nacionalnem programu določena le po področjih, medtem ko so same aktivnosti, roki za njihovo izvedbo in nosilci navedeni v njegovi prilogi. Dinamika navedenih aktivnosti

je odvisna od višine proračunskih sredstev, dodeljenih za te namene, zato je nujno, da so v ta namen zagotovljeni stabilni viri financiranja. Za namen podrobnejšega načrtovanja izvajanja aktivnosti, predvidenih v nacionalnem programu, pa Vlada Republike Slovenije vsako leto sprejme 6-letni operativni načrt vlaganj v promet in prometno infrastrukturo, ki določa konkretne aktivnosti (projekte) na podlagi strokovnih prioritet, stroške za njihovo realizacijo in natančne roke izvedbe.

S sredstvi infrastrukturnega sklada bo upravljalo in z njimi razpolagalo Ministrstvo za infrastrukturo.

K 3. členu

S tem členom se določa, da se lahko obveznosti v breme infrastrukturnega sklada prevzemajo le do višine načrtovane porabe v veljavnem Načrtu razvojnih programov državnega proračuna.

K 4. členu

S tem členom se razveljavlja Zakon o zagotavljanju sredstev za investicije v prometno infrastrukturo (Uradni list RS, št. 28/10, 85/11 in 40/12 – ZUJF), saj ga vsebinsko nadomešča predlagani zakon.

K 5. členu

V tem členu je določen vakacijski rok. Zakon začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu RS, uporabljati pa 1. januarja 2021. Razlog za zamik začetka uporabe je v dejstvu, da rešitve predloga zakona niso upoštevane v sprejetih proračunih za 2020 in 2021 in letnem zakonu, ki ureja izvrševanje proračunov za leti 2020 in 2021. Uveljavitev predloga zakona brez določitve prehodnega obdobja, bi v praksi pomenila, da ga do sprememb letnega zakona za izvrševanje proračunov za leti 2020 in 2021 v praksi ne bi bilo mogoče izvajati. Poleg tega je treba upoštevati tudi dejstvo, da so viri za financiranje investicij in investicijskega vzdrževanja prometne infrastrukture zagotovljeni že z veljavno pravno ureditvijo, zato ni nobene potrebe po določitvi krajšega prehodnega obdobja. Zavedati se je potrebno tudi, da gre pri predlogu zakona za zahtevno tematiko, ki bo na operativni ravni zahtevala kar nekaj aktivnosti in prilagoditev, zato je primerno dolgo prehodno obdobje nujno tudi iz tega razloga.

PODPISI POSLANK IN POSLANCEV

Maša Kociper _____

Vojko Starovič _____

Franc Kramar _____

Andrej Rajh _____

Marko Bandelli _____