



DRŽAVNI ZBOR REPUBLIKE SLOVENIJE

SKUPINA POSLANK IN POSLANCEV

Ljubljana, 9. marec 2016

Na podlagi 88. člena Ustave Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 33/91-I, 42/97, 66/00, 24/03 69/04, 68/06 in 47/13), 19. člena Zakona o poslancih (Uradni list RS, št. 112/05 - uradno prečiščeno besedilo, 20/06 - ZNOJF-1, 109/08, 39/11 in 48/12) in 114. člena Poslovnika Državnega zbora Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 92/07 - uradno prečiščeno besedilo, 105/10 in 80/13) vlagamo spodaj podpisane poslanke in poslanci

PREDLOG ZAKONA O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O ZAGOTAVLJANJU SREDSTEV ZA INVESTICIJE V PROMETNO INFRASTRUKTURO,

ki vam ga pošiljamo v obravnavo na podlagi 114. in 115. člena Poslovnika Državnega zbora Republike Slovenije.

Na sejah Državnega zbora in na sejah matičnega delovnega telesa bosta v imenu predlagateljev sodelovala Ljubo Žnidar in Danijel Krivec.

Priloga:

- Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o zagotavljanju sredstev za investicije v prometno infrastrukturo
- Podpisi poslank in poslancev:
Jože Tanko

Anja Bah Žibert
Franc Breznik
Nada Brinovšek
Andrej Čuš
Jelka Godec
dr. Vinko Gorenak
mag. Branko Grims
Eva Irgl
Janez Janša
Danijel Krivec
Zvone Lah
Suzana Lep Šimenko
Tomaž Lisec
Anže Logar
Žan Mahnič
Bojan Podkrajšek
mag. Marko Pogačnik
Marjan Pojbič
mag. Andrej Šircelj
Ljubo Žnidar

**PREDLOG ZAKONA O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O
ZAGOTAVLJANJU SREDSTEV ZA INVESTICIJE V PROMETNO
INFRASTRUKTURO**

I. UVOD

Konec leta 2015 se je zaključilo financiranje infrastrukturnih projektov s področja prometne infrastrukture z evropskimi sredstvi v okviru finančne perspektive 2007 - 2013. Vlada RS se je v letu 2012 soočila s slabo pripravljenimi projekti na področju razvoja prometne infrastrukture, posledično tudi z nizko absorbcijo koriščenja sredstev. Eden od razlogov je bil tudi v tem, da na področju nadaljnjega razvoja prometne infrastrukture ni bilo celovitega pregleda, strategije oz. operativnega večletnega načrta vlaganj po posameznih področjih. Vlada je zato jeseni 2012 sprejela odločitev o pripravi dolgoročne strategije razvoja prometne infrastrukture v vseh segmentih prometa (železnice, ceste, letališča, pristanišča). Za pripravo strategije je bilo zadolženo ministrstvo, pristojno za promet. Z delom sta nadaljevali tudi prihodnji vladi in po slabih treh letih je bila Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju Strategija) na vladi 29.7.2015 tudi sprejeta. Strategiji naj bi sledil operativni načrt, ki bi predstavljal podlago za izvedbo posameznih projektov na področju razvoja prometne infrastrukture in prometa v Republiki Sloveniji.

Sprejemanje teh dokumentov se je precej zavleklo, s tem pa se tudi odmika operativna izvedba posameznih strateških projektov. Iz tega razloga je edini način za pospešitev aktivnosti sprejem zakona, ki opredeljuje v Strategiji izpostavljene strateške projekte na področju razvoja prometne infrastrukture ter določa končno časovnico za njihovo dokončanje. Operativni načrt naj na predlog ministrstva pristojnega za promet, sprejme Vlada RS, ki je dolžna o realizaciji vsaj enkrat letno poročati Državnemu zboru.

Ker je v novi finančni perspektivi 2014 - 2020 za področje prometne infrastrukture (predvsem na področju železniškega omrežja) predvidenih manj kot 400 milijonov evrov sredstev, se z dodatnimi viri, ki jih določa ta zakon, zagotavljajo sredstva za nemoten potek modernizacije in gradnje nove prometne infrastrukture, kakor tudi sredstva za tekoče in investicijsko vzdrževanje infrastrukture na področju prometa, predvsem železnic in cest.

1. Ocena stanja in razlogi za sprejem zakona

Ocena stanja na področju prometne infrastrukture je podrobno predstavljena v Strategiji.

Za ohranitev strateške lege v prometnih tokovih vseevropskih omrežij, mora Republika Slovenija pospešiti modernizacijo in novogradnje na posameznih elementih prometne infrastrukture. Predvsem mora izpolniti pogoje glede tehničnih karakteristik železniške proge na t.i. V. koridorju, zgraditi novo progo Divača - Koper, manjkajoči odsek avtocestne povezave Draženci - Gruškovje - meja z Republiko Hrvaško (ki je že v gradnji) in manjkajočo povezavo na obalnem področju do meje z Republiko Hrvaško (kjer je potrebno sprejeti odločitev o nadaljevanju gradnje po dveh ali po eni trasi), zagotoviti boljše notranje cestne in železniške povezave s posameznimi regijami ter vzporedno bolje izkoristiti logistične možnosti ob glavnih prometnih oseh. Ker sredstev za vse projekte ni dovolj, je potrebno takoj določiti prioritete in pospešiti aktivnosti za njihovo izvedbo.

Sprememba zakona torej zagotavlja dodatne finančne vire za izvedbo prioritarnih in ostalih investicij na področju modernizacije in gradnje prometne infrastrukture, ki je strateškega pomena za Republiko Slovenijo in ki so določeni v Strategiji in predlogu Zakona o graditvi prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji, kakor tudi sredstva za tekoče in investicijsko vzdrževanje infrastrukture na področju prometa, predvsem železnic in cest, ki je vključena v Načrt razvojnih programov državnega proračuna na področju prometne infrastrukture.

2. Cilji, načela in poglobitve rešitve predloga zakona

Cilj zakona je zagotovitev dodatnih in stabilnih virov financiranja obnove in razvoja prometne infrastrukture, predvsem tiste, ki je strateškega pomena za državo.

Spremembe zakona sledijo načelom gospodarnosti pri uporabi proračunskih sredstev, transparentnosti, odgovorni porabi javnih namenskih sredstev in stabilnosti ter dolgoročnosti financiranja razvoja prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji.

Poglavitna rešitev sprememb zakona je v zagotovitvi dodatnih virov financiranja razvoja in modernizacije prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji, saj se poleg

obstojećih virov (letna dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu in koncesijska dajatev Luke Koper) za namene zagotavljanja sredstev razvoja prometne infrastrukture po Zakonu o gradnji prometne infrastrukture namensko opredelijo še sledeči viri:

- del letnega dobička vseh gospodarskih družb, ki so v večinski lasti države in svojo dejavnost opravljajo pretežno na področju prometa in logistike oz. so uporabniki državne prometne infrastrukture,
- plačila za obstoječe, nove ali prevzete koncesije na področju prometne infrastrukture,
- uporabnina za uporabo javne železniške infrastrukture,
- nadomestilo za stvarno služnost oz. stavbno pravico na glavnih in regionalnih cestah,
- sredstva od prodaje nepremičnin s področja prometne infrastrukture,
- povračila za izredne prevoze,
- kazni za prometne prekrške,
- del trošarine od porabe energentov, ki se uporabljajo kot pogonsko gorivo v prometu, ki se v okviru obstoječih stopenj trošarine na pogonska goriva v višini 10% pobranih trošarin predvidi kot namenski vir za modernizacijo in gradnjo infrastrukture.

Sredstva iz zadnje in predzadnje alinee 1. odstavka tega člena se kot namenska sredstva določijo od 1.1.2018 dalje, torej v proračunu za leto 2018, ker sta proračuna za 2016 in 2017 že sprejeta, kazni za prometne prekrške in del trošarin od pogonskih goriv v višini 10% pa predstavljajo sredstva integralnega proračuna.

Vlada RS v 30 dneh po uveljavitvi zakona določi seznam podjetij iz prve alinee. V istem roku Vlada RS določi tudi delež letnega dobička, ki se nameni po tem zakonu za modernizacijo prometne infrastrukture.

3. Ocena finančnih posledic za državni proračun in druga javno finančna sredstva

Predlog zakona nima finančnih posledic za državni proračun in druga javnofinančna sredstva, ker se ne ustvarjajo dodatne oziroma nove finančne obveznosti, pač pa se obstoječi prihodki integralnega proračuna določijo kot namenska sredstva za investicije v prometno infrastrukturo.

4. Prikaz ureditve v drugih pravnih sistemih in prilagojenost ureditve pravu EU

Nemčija

V preteklosti je bila običajna metoda financiranja gradnje transportne infrastrukture iz zveznega proračuna, saj se je financirala izključno s sredstvi, ki jih je država v določenem letu dejansko zbrala z davki. Danes pa že približno polovico sredstev za investicije v transportno infrastrukturo država financira s krediti na račun povečanja javnega dolga. Z drugimi besedami: državne (zvezne) investicije, vključno s tistimi za transportno infrastrukturo, se praktično financirajo s krediti. Ker je stopnja nemškega javnega dolga že presegla evrski kriterij, se za nove načrte izgradnje že razmišlja o novih, dodatnih metodah financiranja, predvsem skozi javno zasebno partnerstvo, tudi pri železniški infrastrukturi.

Tudi podatki iz zadnjega načrta transportne infrastrukture (nem.: *Bundesverkehrswegeplan*, v nadaljevanju: BVWP) za obdobje 2001-2015 kažejo, da je skupni investicijski proračun za celotno transportno infrastrukturo znašal 250 milijard evrov, od česar je približno 200 milijard evrov predvideno z neposrednim financiranjem iz javnih sredstev.

Tako se investicije v železniško infrastrukturo še vedno financirajo predvsem iz državnega proračuna. Če DB oceni, da projekti predlagani v investicijskem načrtu niso finančno izvedljivi, mora dati država podjetju finančno subvencijo, ki je predmet pogajanj. Delež subvencije je lahko kakršenkoli, med 0 in 100 odstotki vrednosti projekta. Dejansko je v zadnjih letih vse nove investicijske projekte za medregionalni železniški transport v celoti financirala država, za nekaj glavnih investicij v izgradnjo prog za hitre vlake in mestni tranzit pa sta zvezna vlada in DB sklenila dogovor o pogodbi za fiksno ceno, tveganje presežnih stroškov pa je v celoti prevzel DB. V podjetju je takrat to povzročilo precej finančnih težav, kajti presežni stroški za nekatere največje projekte (npr. železniška odseka Köln-Ren/Majna - dolžine 180 km ter Nürnberg - Ingolstadt-München - dolžine 170,8 km) so nanesti blizu 3 milijarde evrov, zaradi česar je DB moralo odložiti nekatere nove investicije, pa tudi popravila in vzdrževanje obstoječe infrastrukture. Posledično se je zmanjšala zanesljivost delovanja javnega železniškega prometa. Zato je država prevzela tudi financiranje (s subvencijami) vzdrževanja in obnove obstoječe infrastrukture.

O financiranju predvidenih gradenj je po 9. členu BSWAG (*Bundesschienenwegeausbaugesetz* - Zakon o gradnji zveznih železnic) sklenjen

dogovor o financiranju med državo in DB. Sredstva za izgradnjo železnic so predvidena v zveznem proračunu v postavki oz. poglavju 1222 - Eisenbahnen des Bundes, del sredstev pa tudi iz sredstev, zbranih iz cestnin, ki so predvidena v poglavju 1202, skupina 05 (ca. 30% razpoložljivih sredstev, zbranih s cestninjenjem).

Sredstva za izgradnjo avtocest in zveznih cest (skupno ime za oboje je *Bundesfernstrassen* - zvezne ceste za daljinski promet) zagotavlja Zveza iz sredstev proračuna Zveznega ministrstva za promet, gradbeništvo in urbanizem. Izdatki se trošijo v skladu z letnim načrtom izgradnje cest, ki je priloga zadevnega proračunskega poglavja (t.i. Kapitel 1210). Poleg tega proračun za investicije v zvezne ceste namenja še sredstva, ki se pridobijo iz naslova cestnin za tovornjake.

Zakon o gradnji avtocest in zveznih cest (*Fernstraßenausbaugesetz*) v prilogi vsebuje tudi Načrt potreb za obe vrsti zveznih cest (*Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL)*) z veljavnostjo od 1.1.2001. Vsebuje smernice za prihodnjo strategijo investicij, katerih cilji so:

- izgradnja 1900 km novih avtocest (vrednost okoli 15 milijard EUR),
- razširitev 2200 km avtocest na šest ali več pasov (vrednost okoli 13 milijard EUR),
- preureditev ali novogradnja 5500 km zveznih cest (skoraj 19 milijard EUR), od tega samo okoli 11 milijard za okoli 850 obvoznic (*Ortsumgehung*).

V omrežje avtocest in zveznih cest Nemčija letno investira okoli 5 milijard EUR.

Zakon o gradnji avtocest in zveznih cest določa, da za uresničitev plana potreb (BPL) ministrstvo za promet, gradbeništvo in urbanizem sprejme petletne načrte, ki so hkrati osnova za izdelavo letnih načrtov za izgradnjo cest. Minister je tak načrt (FLP - Fünfjahresplan) prvič sprejel maja 2007, zajema pa načrt celotne izgradnje zvezne infrastrukture (IRP). FLP določa najvažnejše investicije, a ni finančni plan. Konkretna realizacija projektov zavisi od letnih proračunskih zmožnosti in vključitve v letni plan.

Avstrija

Železniška infrastruktura v Avstriji je večinoma v lasti države in avstrijska železnica (*Österreichische Bundesbahnen - ÖBB*) je eno od najpomembnejših infrastrukturnih podjetij v državi. Za načrtovanje, financiranje in vodenje projektov vzdrževanja in gradnje železniške infrastrukture je odgovorno podjetje *ÖBB-Infrastruktur Bau AG*, ki

je del skupine ÖBB. Skupina ÖBB je začela delovati 1. januarja 2005, na osnovi zveznega zakona o železnicah iz 2003 leta (*Bundesbahnstrukturgesetz 2003*).

ÖBB - okvirni načrt (*ÖBB-Rahmenplan*) predstavlja podlago za zagotavljanje naložb v železniško infrastrukturo oziroma je osnova za izgradnjo železniškega programa. Okvirni načrt trenutno predvideva letno med 1,5 in 1,8 milijard evrov državnih sredstev (do leta 2012). Financiranje se izvaja s posredovanjem Zveznega ministrstva za promet, inovacije in tehnologijo (BMVIT) in Zveznega ministrstva za finance (BMF).

Načrtovani infrastrukturni projekti morajo biti v skladu z gospodarskimi potrebami. Podjetje ÖBB-Infrastruktur Bau je samo odgovorno za poslovni izid. Na osnovi zakona o gospodarskih družbah in korporacijah pa je država vključena v primeru zadolženosti oziroma lastnine družbe.

Planiranje, gradnja in vzdrževanje zveznih cest se praviloma financirajo iz zveznih sredstev. Dežele, občine in druge pravne osebe lahko prispevajo k planiranju, gradnji in vzdrževanju zveznih cest.

Pred gradnjo nove zvezne ceste ali njenega dela ali preden se doda nov vozni pas mora zvezni minister za promet na zahtevo zvezne države (v nadaljevanju: Zveze) z odločbo, upoštevajoč gospodarnost gradbenega projekta, njegove vplive na okolje, potrebe prometa in funkcionalno pomembnost objektov na obeh straneh ceste, odločiti o poteku ceste z določitvijo cestne osi. Če gre za preureditev ceste, pa o tem odloči na podlagi opisa del. V obeh primerih odloča upoštevajoč konkretni projekt. Z odločbo lahko določi razne pogoje in roke. Odločba preneha veljati, če v desetih letih niso začeti bistveni gradbeni projekti. Šest tednov pred izdajo odločbe je treba v prizadetih občinah javno objaviti planske in projektne dokumente, kakor tudi študije o okoljskih vplivih. Kraj in čas razgrnitve načrta se objavi tudi v javnem glasilu in v deželnem vodilnem časopisu.

Italija

Po spremembi ustave leta 2001 ima italijanska železniška dejavnost dva nivoja: nacionalni in deželni. Z reformo železniške dejavnosti v Italiji sta nastali najpomembnejši podjetji - Rete Ferroviaria Italiana (RFI) upravljavec z železniško infrastrukturo in Trenitalia, železniški prevoznik.

RFI je ustanovilo Ministrstvo za infrastrukturo in promet leta 2001 in je v popolni lasti države. RFI ima koncesijo za oblikovanje, konstrukcijo, instalacijo, upravljanje in vzdrževanje nacionalne železniške infrastrukture, vključujoč železniške postaje, sisteme za prevažanje blaga, upravljanje s sistemi varnosti in nadzora, vključujoč železniške proge za visoke hitrosti ter morske povezave s Sicilijo in Sardinijo. Koncesija je podjetju dana do leta 2060.

Osnovne naloge RFI so:

- razvoj in izboljšava učinkovitosti železniške infrastrukture;
- razvoj in izboljšava tehnoloških sistemov;
- izdaja certifikatov varnosti drugim podjetjem (operating companies);
- zagotavljanje nediskriminatornega dostopa do železniškega omrežja vsem prevoznikom;
- izdaja predpisov glede uporabe železniške infrastrukture in tehniških standardov;
- določa kapaciteto železniške infrastrukture ter njeno razdelitev med zainteresiranimi prevozniki;
- varuje in izboljšuje vso drugo posestvo FS skupine (*Ferrovie dello Stato, Italian State Railways group*).

Ločeno od koncesije je razmerje med RFI in državo (pristojnim ministrstvom) urejeno s sporazumom, ki traja 5 let. Sporazum med drugim ureja tudi financiranje, redno in izredno vzdrževanje ter razvoj prog za visoke hitrosti.

Ministrstvo za infrastrukturo in promet v sodelovanju z RFI določa višino nadomestila za uporabo železniške infrastrukture, ki jo plačajo mednarodne skupine železniških podjetij. Višina nadomestila se določa glede na kakovost železniške infrastrukture, obliko in zmogljivost vlaka, ki vpliva na obrabo ter glede na porabo energije.

Leta 2002 so investicije v omrežje visokih hitrosti znašale 2,5 milijard evrov. Dela na teh omrežjih so se hitro večala, tako da se investicije iz leta v leto povečujejo.

Način vlaganj je bil spremenjen leta 2002, ko je bilo ustanovljeno novo podjetje Infrastructure SpA (ISPA), ki je v 100 % državni lasti. Prej so bili programi financirani 40 % iz javnih sredstev in 60 % iz zasebnega sektorja. Tako od leta 2003 država prek podjetja ISPA financira celoten program, vključujoč državne garancije, v primeru da se pokaže, da je projekt težje izvedljiv oziroma če stroški uidejo izpod nadzora. Državna garancija pokriva delež dolga, ki ne bi bil pokrit s prihodki podjetja do konca koncesije leta 2061. Na ta način je zagotovljena stabilnost projekta. ISPA zbira denar z izdajo

obveznic in posojil. Donos pa je namenjen podjetju RFI in TAV (*Treno Alte Velocitr*, posebno podjetje znotraj RFI, zadolženo za omrežje visokih hitrosti) za financiranje omrežja visokih hitrosti. Tako bo proga za visoke hitrosti med Torinom, Milanom, Bolonjo, Firencami, Rimom in Neapljem v celoti financirana s strani ISPA v skupnem znesku 25 milijard evrov.

Z zakonom iz 2006 leta (*State law of 2006*) je ISPA del podjetja Cassa Depositi e Prestiti, ki po novem upravlja z vso lastnino, aktivo, pravicami in drugimi pravnimi posli. Z istim zakonom je FS skupina (*Ferrovie dello Stato*) dobila subvencijo za dobo 15 let; 85 milijonov evrov od leta 2006 in 100 milijonov evrov začenši od 2007 leta.

Iz evropskih sredstev so bili v okviru programa za vseevropska prometna omrežja (TEN-T) za obdobje 2007-2013 financirani naslednji italijanski projekti (v celoti ali delno):

- železniška linija Lyon – Torino: dostop do baznega predora v Franciji (4 700 000 EUR),
- železniška linija Lyon – Torino: študije o čezmejnem odseku in dela na njem (671 800 000 EUR),
- projektne raziskave za odsek med južnim delom naselja Ronke (Ronchi dei Legionari) in Trstom (24 000 000 EUR),
- projektiranje in študije za čezmejni odsek med Trstom in Divačo (50 700 000 EUR),
- študije oziroma dela za južni dostop do predora Brenner med mestoma Fortezza in Verona (58 810 000 EUR),
- dela na baznem predoru Brenner (592 650 000 EUR),
- dela na baznem predoru Brenner (193 350 000 EUR),
- železniško vozlišče Genova: študije o posodobitvi linije Genova Voltri – Genova Brignole (5 050 000 EUR).

Proračunska sredstva za financiranje avtocestne infrastrukture so omejena, saj se predpostavlja, da bodo podjetja s koncesijo oz. pogodbami o partnerstvu večino sredstev za investicije sredstva pridobila s pobiranjem cestnine. Letne investicije v cestno infrastrukturo znašajo okoli 12 milijard evrov, od česar približno 11 milijard investira Autostrade, na podlagi pogodbe z ANAS iz leta 1997 in dodatne pogodbe iz leta 2004 (*Atto Aggiuntivo*).

Vsebina predloga zakona ni predmet usklajevanja s pravnim redom EU.

5. Druge posledice, ki jih bo imelo sprejetje zakona

Sprejem zakona bo imel pozitivne finančne učinke. Omogočil bo stabilen vir financiranja za vlaganja v prometno infrastrukturo. Sprememba zakona dodatno ne obremenjuje uporabnikov infrastrukture oz. ne predstavlja dodatnih davčnih ali finančnih obremenitev za davkoplačevalce in podjetja.

II. BESEDILO ČLENOV

1. člen

V Zakonu o zagotavljanju sredstev za investicije v prometno infrastrukturo (Uradni list RS, št. 28/10, 85/11 in 40/12 – ZUJF) se 1. člen spremeni tako, da se glasi :

»1. člen

(1) S tem zakonom se v proračunu Republike Slovenije določi način zagotavljanja namenskih sredstev za izvedbo investicij in vzdrževanja prometne infrastrukture v obdobju do leta 2030.

(2) Namenska sredstva iz tega zakona zagotavljajo:

- tekoče in investicijsko vzdrževanje prometne infrastrukture,
- financiranje projektov vključenih v Načrt razvojnih programov državnega proračuna na področju prometne infrastrukture in
- financiranje projektov navedenih v Zakonu o graditvi prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji.«

2. člen

Spremeni se 2. člen tako, da se glasi:

»2. člen

(1) Viri za izvedbo investicij iz prejšnjega člena so:

- letna dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu,
- koncesijska dajatev Luke Koper, d. d., ki pripada Republiki Sloveniji,
- del letnega dobička vseh gospodarskih družb, ki so v večinski lasti države in svojo dejavnost opravljajo pretežno na področju prometa in logistike oz. so uporabniki državne prometne infrastrukture,
- plačila za obstoječe, nove ali prevzete koncesije na področju prometne infrastrukture,
- uporabnina za uporabo javne železniške infrastrukture,
- nadomestilo za stvarno služnost oz. stavbno pravico na glavnih in regionalnih

cestah,

- sredstva od prodaje nepremičnin s področja prometne infrastrukture,
- povračila za izredne prevoze,
- kazni za prometne prekrške,
- del trošarine od porabe energentov, ki se uporabljajo kot pogonsko gorivo v prometu, ki se v okviru obstoječih stopenj trošarine na pogonska goriva v višini 10% pobranih trošarin predvidi kot namenski vir za modernizacijo in gradnjo infrastrukture.

(2) Vlada RS določi seznam podjetij iz tretje alineje prvega odstavka tega člena v 30 dneh po uveljavitvi tega zakona. V istem roku Vlada RS določi tudi delež letnega dobička, ki se nameni po tem zakonu za modernizacijo in graditev prometne infrastrukture.

(3) Sredstva iz devete in desete alineje 1. odstavka tega člena se kot namenska sredstva določijo od 1.1.2018 dalje.«

3. člen

V 3. členu se na koncu stavka črta pika in doda besedilo »in Zakonom o graditvi prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji.«.

4. člen

3a. člen se spremeni tako, da se glasi:

»3a. člen

(1) Prevezemanje obveznosti v breme virov, zagotovljenih po tem zakonu, je mogoče do višine sprejetih pravic porabe na projektih, vključenih v Načrt razvojnih programov državnega proračuna na področju prometne infrastrukture in za projekte navedene v Zakonu o graditvi prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji.

(2) Neporabljena sredstva iz drugega člena tega zakona se prenesejo v naslednja leta.«

KONČNA DOLOČBA

5. člen

Ta zakon začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

III. OBRAZLOŽITEV

K 1.členu

Prvi člen določa namen porabe sredstev in obdobje v katerem se zagotavljajo namenska sredstva za vzdrževanje, modernizacijo in novogradnje prometne infrastrukture.

K 2. členu

Drugi člen Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o zagotavljanju sredstev za investicije v prometno infrastrukturo (Uradni list RS, št. 28/10, 85/11 in 40/12 – ZUJF) določa zagotavljanje dodatnih virov financiranja razvoja in modernizacije prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji, saj se poleg obstoječih virov (letna dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu in koncesijska dajatev Luke Koper) za namene zagotavljanja sredstev razvoja prometne infrastrukture po Zakonu o gradnji prometne infrastrukture namensko opredelijo še sledeči viri:

- del letnega dobička vseh gospodarskih družb, ki so v večinski lasti države in svojo dejavnost opravljajo pretežno na področju prometa in logistike oz. so uporabniki državne prometne infrastrukture,
- plačila za obstoječe, nove ali prevzete koncesije na področju prometne infrastrukture,
- uporabnina za uporabo javne železniške infrastrukture,
- nadomestilo za stvarno služnost oz. stavbno pravico na glavnih in regionalnih cestah,
- sredstva od prodaje nepremičnin s področja prometne infrastrukture,
- povračila za izredne prevoze,
- kazni za prometne prekrške,
- del trošarine od porabe energentov, ki se uporabljajo kot pogonsko gorivo v prometu, ki se v okviru obstoječih stopenj trošarine na pogonska goriva v višini 10% pobranih trošarin predvidi kot namenski vir za modernizacijo in gradnjo infrastrukture.

Vlada RS pa v 30 dneh po uveljavitvi zakona določi seznam podjetij iz prve alinee. V istem roku Vlada RS določi tudi delež letnega dobička, ki se nameni po tem zakonu za modernizacijo prometne infrastrukture.

Sredstva iz devete in desete alinee 1. odstavka tega člena se kot namenska sredstva

določijo od 1.1.2018 dalje, torej v proračunu za leto 2018, ker sta proračuna za 2016 in 2017 že sprejeta, kazni za prometne prekrške in del trošarin od pogonskih goriv v višini 10% pa predstavljajo sredstva integralnega proračuna.

K 3. členu

Tretji člen Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o zagotavljanju sredstev za investicije v prometno infrastrukturo določa, da se viri, ki so namenjeni za izvedbo investicij in vzdrževanja prometne infrastrukture, zagotavljajo tudi v skladu z Zakonom o graditvi prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji.

K 4. členu

Četrty člen Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o zagotavljanju sredstev za investicije v prometno infrastrukturo določa, da je prevzemanje obveznosti v breme virov, mogoče do višine sprejetih pravic porabe na projektih, vključenih v Načrt razvojnih programov državnega proračuna na področju prometne infrastrukture, kakor tudi za projekte navedene v Zakonu o graditvi prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji. Hkrati tudi določa, da se neporabljen sredstva iz drugega člena zakona prenesejo v naslednja leta.

K 5. členu

S tem členom je določen rok za uveljavitev zakona, in sicer petnajsti dan po objavi v Uradnem listu, kar je običajni rok za uveljavitev zakonskih sprememb.

IV. BESEDILO ČLENOV, KI SE SPREMINJAJO

1. člen

S tem zakonom se v proračunu Republike Slovenije določi način zagotavljanja namenskih sredstev za izvedbo investicij in vzdrževanja prometne infrastrukture v obdobju od leta 2010 do leta 2023.

2. člen

Viri za naloge iz prejšnjega člena so plačila iz naslova:

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

3. člen

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

3.a člen

Prevzemanje obveznosti v breme virov, zagotovljenih po tem zakonu, je mogoče do višine sprejetih pravic porabe na projektih, vključenih v Načrt razvojnih programov državnega proračuna. Uporabnik lahko v tekočem letu plačuje obveznosti do višine dejansko plačanih oziroma razpoložljivih sredstev.