



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI ZBOR

Poslanska skupina Slovenske demokratske stranke

Šubičeva ulica 4, 1000 Ljubljana

t: 01 478 95 30, f: 01 478 98 77, e: ps-sds@dz-rs.si, www.dz-rs.si



Ljubljana, 15.2.2019

DRŽAVNI ZBOR REPUBLIKE SLOVENIJE
Komisija za nadzor javnih financ

dr. Anže Logar, predsednik

Zadeva: Zahteva za sklic nujne seje Komisije DZ za nadzor javnih financ

Na podlagi 48. člena Poslovnika Državnega zbora Republike Slovenije poslanska skupina SDS zahteva sklic nujne seje Komisije Državnega zbora Republike Slovenije za nadzor javnih financ z naslednjo točko dnevnega reda:

Gradnja enotirne proge Divača-Koper v luči gospodarnega načrtovanja investicij na področju prometne infrastrukture, njihove gospodarne izvedbe ter racionalne in gospodarne rabe javnih sredstev.

OBRAZLOŽITEV:

Po podatkih Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo aktivnosti za povečanje zmogljivosti železniške proge Divača - Koper segajo že v leto 1996, ko je takrat še Ministrstvo za promet in zveze naročilo izdelavo Študije upravičenosti "Povečanje kapacitet enotirne proge Divača - Koper". Projekt je zajemal raziskave tehnične, ekološke, gospodarske in finančne izvedljivosti dveh enotirnih prog med Koperom in Divačo, pri čemer je bila preučena tudi možnost izgradnje dvotirne proge namesto dveh enotirnih. V času do danes so se spreminjale trase po katerih bi tekla proga (v času 10 vlad je bilo preučenih 17 variant), spreminjale so se odločitve glede tega, ali naj se gradi en, ali dva tira, predvsem pa so se spreminjale ocene vrednosti investicije tega projekta.

V juliju 2010 je bila izdelana Predinvesticijska zasnova, v kateri je bila vrednost investicije skupaj z DDV ocenjena na ca. 809 mio EUR. Na podlagi projektantskih predračunov pa je bila v letu 2013 vrednost investicije ocenjena na 1.300 mio EUR (skupaj z DDV v višini 22%) ob upoštevanju ravni cen na april 2010, kar je po tekočih cenah znašalo 1.400 mio EUR.

Oktobra 2013 je Samo Omerzel, minister za infrastrukturo v vladi Alenke Bratušek izrazil prepričanje, da ta investicija ne bo stala več kot 700 mio EUR in da je možno ta projekt

poceniti predvsem s preprostejšimi tehnološkimi rešitvami in optimizacijo samega projekta. Izjavil je: »Cena 1,4 milijarde evrov je nesprejemljiva, prepričan sem namreč, da lahko ta del železniške infrastrukture zgradimo za pol cene.«.

V Zakonu o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper (ZIUGDT), ki ga je sprejela vlada Mira Cerarja in koalicija strank SMC, DeSUS in SD po nujnem postopku aprila 2017 je navedeno, da bo finančna vzdržnost projektne družbe 2TDK zagotovljena, če bo državni proračun v obdobju obratovanja projekta drugega tira po njegovi izgradnji leta 2025 namenil letni znesek oziroma plačilo za dosegljivost v višini med 30 in 40 mio EUR, odvisno od dobe trajanja koncesijskega razmerja, pri čemer zakon določa 45-letno obdobje trajanja koncesijske pogodbe. To pomeni, da je vrednost projekta izgradnje drugega tira železniške proge Divača-Koper po ZIUGDT med 1.350 mio EUR in 1.800 mio EUR.

Predsednik prejšnje vlade dr. Miro Cerar je na 30. seji državnega zbora, ki je potekala 22. maja 2017, na poslansko vprašanje poslanca Ljuba Žnidarja odgovoril, da bo strošek na kilometer okoli 27 mio EUR, kar za celotno traso, ki je dolga 27,1 kilometra, znese okoli 730 mio EUR.

Metod Dragonja, bivši državni sekretar v vladi Mira Cerarja zadolžen za upravljanje državnega premoženja, bivši svetovalec direktorja državne družbe 2TDK, ki je zadolžena za izvedbo gradnje drugega tira Koper – Divača in sedanji državni sekretar na Ministrstvu za finance, zadolžen za upravljanje državnega premoženja, je na 29. nujni seji Komisije za nadzor javnih financ, ki je potekala 15. junija 2017, predstavil tabelo z naslovom Stroški projekta za davkoplačevalce, v kateri je bila ta investicija skupaj s stroški financiranja in vzdrževanja ocenjena na 1,746 mio EUR.

Bivši minister za infrastrukturo dr. Peter Gašperšič, ki je to funkcijo opravljal v vladi Mira Cerarja, ki je na svoji predstavitvi za ministra v Državnem zboru izjavil, da drugega tira ne potrebujemo še 20 let, je na 45. izredni seji državnega zbora, ki je potekala 4. julija 2017, izjavil, da je investicijska vrednost drugega tira 985 mio EUR.

Na 16. redni seji vlade, ki je potekala 24.1.2019, pa je vlada Marjana Šarca potrdila Investicijski program za projekt drugega tira Divača–Koper. Investicijski program je pripravila družba Deloitte svetovanje d.o.o. Gre za svetovalno in ne za revizijsko družbo, ki ni zavezana k uporabi strogih pravil vzpostavljanja in ohranjanja kvalitete sistema notranjega obvladovanja kakovosti opravljenega dela, kot ga predpisuje zakonodaja in revizijska stroka. V Investicijskem programu so osnovni investicijski stroški v stalnih cenah ocenjeni na 968 mio EUR, s specifičnimi rezervami za nepredvidena dela pa na 1.011 mio EUR. Z dodatnimi rezervami za nepredvidene izdatke (91 mio EUR), operativnimi stroški družbe 2TDK (12 mio EUR) in stroški obresti (32 mio EUR) znaša znesek investicije v tekočih cenah brez DDV 1.194 mio EUR.

V Investicijskem programu drugega tira Divača – Koper pa niso upoštevani stroški, ki so nastali pred letom 2018. Ti znašajo 55 mio EUR in sicer:

- nakup zemljišč (8,4 mio EUR);
- sprememba namembnosti zemljišča (0,1 mio EUR);
- že porabljene stroške storitev (46,4 mio EUR). Od tega je največ sredstev dobila družba SŽ–Projektivno podjetje, ki je za projekte pridobivanja gradbenega dovoljenja dobila 18,8 mio EUR in Gradbeni inštitut ZRMK v višini 5,12 mio EUR za izvedbo geološko-geomehanskih raziskav in raziskav Krasa za potrebe projektne dokumentacije.

Kljub vladni potrditvi Investicijskega programa ostaja finančna konstrukcija investicije nejasna in nedorečena. Ni znano ali bo investicija financirana tudi s kapitalskim vložkom katere od zalednih držav (iz tega naslova se pričakuje 200 mio EUR). V kolikor tega kapitala ne bo, bo morala ta sredstva zagotoviti država iz davkoplačevalskih sredstev. Zatika se pri posojilu Evropske investicijske banke v višini 250 mio EUR, ki naj ne bi želela vzeti poroštva za to posojilo iz tako imenovanega Junckerjevega sklada, kar pomeni, da bo morala Slovenija za to posojilo zagotoviti državno poroštvo. Situacijo glede finančne konstrukcije oziroma dejstva, da finančna konstrukcija oziroma viri še niso dorečeni, je še najbolje opisala sama ministrica za infrastrukturo mag. Alenka Bratušek, ko je po seji vlade, na kateri je bil potrjen investicijski program, med drugim dejala: *»To, kar smo danes naredili, je finančna konstrukcija, ki v tem trenutku stoji«*.

Zato so še vedno aktualna opozorila in kritike, ki so jih pristojne institucije podale v času sprejemanja ZIUGDT. Fiskalni svet je opozoril, da možni javnofinančni učinki projekta drugega tira na srednji rok niso povsem jasni, kajti finančna konstrukcija, predvsem pa viri, še niso opredeljeni oziroma partnerstva še niso zagotovljena, to pa pomeni, da s tem prevzame država nase znatna tveganja in pa potencialna bremena za javne finance na srednji rok. Tudi Računsko sodišče je skrbelo oziroma ga skrbi nedorečenost vseh virov, razen seveda v viru neposrednega financiranja državnega proračuna, ki ga zagotavljajo slovenski davkoplačevalci. Računsko sodišče izraža pomisleke tudi glede razlogov za ustanavljanje in upravljanje posebne družbe 2TDK, ker ni jasne razlage, zakaj se mora ta del javnega premoženja upravljati izven okvira SDH in meni, da obstaja več razlogov, tako iz postopkovnih vidikov, kot z vidikov sledljivosti poslovanja, da bi se moralo z naložbo upravljati preko SDH. Računsko sodišče je opozorilo tudi, da bo potrebno razrešiti pravna razmerja, ki jih je uvedel ZIUGDT in njegovih rešitev v razmerju do sklenjene koncesijske pogodbe med državo in Luko Koper. Opozarja, da je investicija v drugi tir močno povezana z razvojem Luke Koper in da bo ta investicija brez eksponentnega razvoja Luke Koper dejansko obsojena na propad oziroma je realno nepotrebna. Komisija za preprečevanje korupcije pa je v dokumentu Ocena stanja 2016 navedla, da projekt drugi tir že zaradi samega zakonodajnega postopka (sprejet je bil po nujnem postopku) nakazuje obstoj številnih korupcijskih tveganj.

Pomisleki glede razlogov za ustanavljanje in upravljanje posebne družbe 2TDK so povsem upravičeni tudi za to, ker je družba 2TDK ustanovljena kot gospodarska družba po Zakonu o gospodarskih družbah in ne kot javna gospodarska družba za izvedbo gradnje in upravljanja javne železniške infrastrukture. V državi namreč že obstajajo gospodarske družbe, ki so bile ustanovljene z namenom, da gradijo in vzdržujejo javno železniško infrastrukturo (gre za družbo Slovenske železnice – Infrastruktura d.o.o.).

Projekt gradnje drugega tira Divača – Koper, kot ga je zastavila vlada Mira Cerarja in ga sedaj nadaljuje vlada Marjana Šarca, je problematičen tudi zaradi odločitve, da se gradi en tir, obstoječi tir pa ostane še naprej v uporabi. Vlada Mira Cerarja je na podlagi ugotovitev civilne družbe, da je predvideni način izgradnje, upravljanja in gospodarjenja z drugim tirom finančno potraten in škodljiv, ter da obremenjuje okolje in ogroža življenje in premoženje prebivalcev, ki živijo ob progi Divača – Koper, na 138. seji dne 8.6.2017 sprejela sklep, s katerim je naložila Ministrstvu za infrastrukturo in Direkciji Republike Slovenije za infrastrukturo, da pridobita potrebne pravne in strokovne podlage, ki bodo omogočile, da se predvidena železniška proga na odseku Divača – Koper v naslednji fazi nadgradi v dvotirno progo. Sklep je vlada obrazložila z naslednjo obrazložitvijo: *»Po izgradnji načrtovanega drugega tira železniške proge Divača – Koper, bi bilo treba obstoječi tir temeljito obnoviti. Ker obstoječi tir železniške proge Divača - Koper v velikem delu poteka preko vodovarstvenega območja vodonosnika Rižana, neposredno mimo stanovanjskih objektov ter poteka preko kraškega roba, ki je zaradi velike koncentracije naravnih in kulturnih vrednot ter zavarovanih ekološko pomembnih območij v celoti predviden za zavarovanje kot krajinski park v sklopu Kraškega*

regijskega parka, je obnova obstoječega tira povezana z velikimi investicijskimi stroški. Poleg tega pa tudi z obnovo ne bo mogoče zagotoviti boljših tehničnih karakteristik obstoječega tira (vzdolžni naklon, maksimalna hitrost, dolžina proge). Ob tem obstaja dejstvo, da so stroški rednega vzdrževanja in obratovanja dveh enotirnih prog višji od stroškov obratovanja in vzdrževanja ene dvotirne železniške proge. Kot alternativa se tako predlaga rešitev, da se po izgradnji načrtovanega drugega tira, v naslednji fazi pristopi k dograditvi še dodatnega tira (nadgraditev v novo dvotirno progo), obstoječi tir železniške proge Divača – Koper pa se opusti in nameni za druge potrebe (npr. turizem).«.

Po poročanju medijev (Radio Koper) je Komisija za spremljanje gradnje drugega tira, ki jo je imenoval nekdanji župan Boris Popovič, županu Alešu Bržanu predala poročilo, v katerem ugotavlja, da sedanje železniške proge Koper-Divača ne bodo ukinili in da je vprašanje, kdaj bo nova proga dvotirna. Ugotavljajo, da so bili krajanji ob progi zavedeni, saj so prebivalcem pod Kraškim robom na več zborih krajanov obljubili, da se bo po gradnji drugega tira sedanja železniška proga ukinila oziroma jo bodo namenili za turizem, pohodništvo in kolesarstvo. Ne nazadnje je bila prav obljuba oziroma sklepi vlade o dveh tirih tudi razlog, da je koprski mestni svet pred referendumom o drugem tiru spremenil svoje prejšnje negativno stališče in gradnjo drugega tira podprl. Družba 2TDK namreč vodi postopek za spremembo gradbenega dovoljenja, ki pa ne predvideva gradnje dvotirne proge, ampak le povečanje servisnih cevi v treh najdaljših predorih. Te naj bi bile potrebne kot priprava terena za morebitno gradnjo dodatnega tira k novemu tiru nekje v prihodnosti. Z ministrstva za infrastrukturo pa jasno sporočajo, da se bo obstoječa proga uporabljala še naprej, čeprav še vedno velja sklep vlade, da se po izgradnji drugega tira pristopi k dograditvi dodatnega tira, obstoječi pa se opusti in nameni za druge potrebe, denimo za turizem.

Predlagatelji nujne seje ugotavljamo, da predstavljeni podatki in dejstva o projektu nove enotirne proge puščajo resen dvom o tem, da so bila pri navedeni investiciji spoštovana načela gospodarnosti, tehtanja med različnimi rešitvami in posledično izbira najbolj ugodnega projekta ter načelo gospodarnega in optimalnega ravnanja z javnimi sredstvi.

Iz tega razloga predlagamo, da se po razpravi sprejmejo naslednji sklepi:

- 1. Komisija DZ za nadzor javnih financ (Komisija) pričakuje od ministrstva, pristojnega za infrastrukturo, da Državnemu zboru v roku 15 dni od dneva sprejetja tega sklepa, posreduje natančno časovnico in finančno strukturo projekta drugega tira železniške proge Divača – Koper, s podrobno obrazložitvijo vseh postavk ter časovno in finančno konkretizacijo glede izvedbe dvotirne proge.**
- 2. Komisija pričakuje, da bo ministrstvo pristojno za infrastrukturo najkasneje v šestih mesecih od sprejema tega sklepa zagotovilo strokovno preverbo alternativnih rešitev preko strokovnjakov, ki doslej niso sodelovali v nobeni od faz načrtovanja ali vodenja projekta.**
- 3. Komisija zaproša Fiskalni svet, da poda mnenje glede javnofinančne upravičenosti in tveganj, ki jih prinaša projekt izgradnje drugega tira železniške proge Divača – Koper, kot je določen v Investicijskem načrtu, ki ga je sprejela Vlada RS na svoji 16. redni seji dne 24.1.2019.**

Predsedniku Komisije za nadzor javnih financ predlagamo, da na nujno sejo povabi:

- Marjana Šarca, predsednika Vlade,
- mag. Alenko Bratušek, ministrico za infrastrukturo,
- dr. Davorina Kračuna, predsednika Fiskalnega sveta,
- Tomaža Vesela, predsednika Računskega sodišča,
- Borisa Štefaneca, predsednika Komisije za preprečevanje korupcije,
- Mag. Dušana Zorka, generalnega direktorja družbe 2TDK d.o.o.,
- Mateja Pirca, predsednika nadzornega sveta družbe 2TDK d.o.o.,
- Jadrana Bajeca, predsednika Projektnega sveta za civilni nadzor nad izvajanjem projekta drugega tira železniške proge Divača–Koper,
- Vilija Kovačiča, pobudnika zahteve za razpis referendum za Drugi tir,
- prof. dr. Jožeta Duhovnika, Strokovna skupina Dvotirna proga Projekt 4 km,
- Aleksandra Žvoklja, predsednika komisije za spremljanje gradnje drugega tira MOK,
- Dimitrija Černica, predsednika Civilne iniciative za spremljanje gradnje II. železniškega tira skozi KS Črni Kal in
- Uroša Šavrona, predsednika KS Črni Kal.

Danijel Krivec,
Vodja PS SDS

Priloga:

- Investicijski program za graditev drugega tira železniške proge Divača – Koper dosegljiv na spletni povezavi: http://www.drugitir.si/resources/files/pdf/Investicijski_program.pdf