



Gregorčičeva 20–25, SI-1001 Ljubljana

T: +386 1 478 1000

F: +386 1 478 1607

E: gp.gs@gov.si

<http://www.vlada.si/>

Številka: 00104-35/2019/5

Datum: 28. 2. 2019

### **Odgovor na poslansko vprašanje Zvoneta Černača v zvezi s črpanjem evropskih sredstev za potrebe infrastrukturnih projektov**

Poslanec Državnega zbora Republike Slovenije, gospod Zvone Černač, je na Vlado Republike Slovenije naslovil pisno vprašanje, v katerem navaja, da se slovenski davkoplačevalci sprašujejo, zakaj bo hrvaški infrastrukturni projekt most na Pelješac Evropska unija sofinancirala z dobrima dvema tretjinama nepovratnih sredstev, slovenski vladni projekt 2. tir pa si morda lahko obeta okoli 250 milijonov evrov, kar je zgolj petina napovedane vrednosti projekta. Ugotavlja, da se odgovor verjetno skriva v odsotnosti dolgoročne državne politike infrastrukturnih vlaganj in neprepičljivem pripravljanju in zagovarjanju projektov. V nadaljevanju ugotavlja, da ima Slovenija v programskem obdobju 2014–2020 v okviru cilja Naložbe za rast in delovna mesta na voljo 3,068 milijarde evrov kohezijskih sredstev. Od tega 1,4 milijarde evrov iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR) in da je do 30. septembra 2018 bilo skupno dodeljenih 60 % sredstev, izplačil iz EU pa zgolj 5 % odstotkov. Navaja, da je med slovenskimi vlaganji v prometno infrastrukturo, ki jih trenutno sofinancira ESRR, navedena zgolj izgradnja avtocestnega odseka Slivnica - Gruškovje. Nikjer ni omenjen ne 2. tir ne 3. razvojna os. Sem bi sodil tudi projekt posodobitve Ljubljanske železniške in avtobusne postaje. Povzema, da ima Slovenija en sam projekt, v rubriki Hrvaška je devet projektov, med njimi tudi most na Pelješac, pri Madžarski sedem projektov in Italiji deset. Navaja, da je na prednostni naložbi 7.1 Razvoj in obnova celostnih, visokokakovostnih in povezljivih železniških sistemov ter spodbujanje ukrepov za zmanjševanje hrupa obseg dodeljenih sredstev 0%, za prednostno naložbo 7.2 Izboljšanje regionalne mobilnosti s povezovanjem sekundarnih in terciarnih prometnih vozlišč z infrastrukturo TEN-T pa zgolj 20%.

Ob upoštevanju navedenega, ga zanima:

1. Ali so slovenski ključni infrastrukturni projekti smiselno izbrani, imajo evropsko dodano vrednost, so pravilno vodeni, vloge pa korektno pripravljene ter zakaj je uspešnost tako nizka?
2. Kako poteka sodelovanje med Ministrstvom za infrastrukturo RS in ESRR?
3. Kako je k pridobivanju sredstev za infrastrukturne investicije v Sloveniji prispevala evropska komisarka za promet, Slovenka Violeta Bulc, glede na to, da so bili v času njenega mandata Hrvati bistveno bolj uspešni oz. deležni večje podpore pri njihovih projektih?
4. Ali bo predsednik vlade na kakršen koli način posegel v to negativno spiralo in kdaj si lahko Slovenija obeta več dolgoročno naravnanih projektov?

V nadaljevanju podajamo odgovor na pisno vprašanje gospoda Zvoneta Černača, poslanca Državnega zbora Republike Slovenije, v zvezi s črpanjem evropskih sredstev za potrebe infrastrukturnih projektov.

#### **1. Ali so slovenski ključni infrastrukturni projekti smiselno izbrani, imajo evropsko dodano vrednost, so pravilno vodeni, vloge pa korektno pripravljene ter zakaj je uspešnost tako nizka?**

Najpomembnejša evropska vira za vlaganja v promet in prometno infrastrukturo sta:

- Evropska kohezijska politika 2014 – 2020 (Kohezijski sklad in ESRR) ter
- Instrument za povezovanje Evrope.

V manjšem obsegu pa tudi sredstva Evropskega teritorialnega sodelovanja 2014 – 2020 ter Obzorja 2020, kjer pa ni poudarek na investicijskih vlaganjih, temveč na drugih oblikah vlaganj v razvoj prometa in prometne infrastrukture.

Trenutno je, glede na veljavne dokumente in dosedanje rezultate razpisov Evropske komisije, iz navedenih programov za področje prometa in prometne infrastrukture skupaj na razpolago 850,7 mio EUR evropskih sredstev, od tega:

- Evropska kohezijska politika 2014 – 2020 v višini 516,5 mio EUR evropskih sredstev;
- Instrument za povezovanje Evrope v višini 334,2 mio EUR evropskih sredstev.

Ukrepi znotraj Evropske kohezijske politike so opredeljeni z Operativnim programom za izvajanje Evropske kohezijske politike 2014 – 2020, med tem ko se sredstva Instrumenta za povezovanje Evrope dodeljujejo preko razpisov Evropske komisije, v okviru izvajalske agencije INEA.

S temi sredstvi se ocenjuje, da se bodo do konca izvajanja generirale investicije v skupni vrednosti okvirno 2,9 mlrd EUR.

Vsi veliki infrastrukturni projekti, ki bodo sofinancirani iz evropskih sredstev finančne perspektive 2014 – 2020, so bili prepoznani kot prioritetni infrastrukturni projekti v Sloveniji do l. 2030 na osnovi Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji, ki jo je sprejela Vlada RS dne 29. 7. 2015 in na osnovi Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji, ki jo je Vlada RS sprejela dne 29.9.2016, dne 22. 11. 2016 pa jo je sprejel Državni zbor RS. Za doseg maksimalnega učinka in s tem čim višjega dela evropskega sofinanciranja infrastrukturnih projektov, ministrstvo koristi oba najpomembnejša evropska vira za področje prometa, t.j. Instrument za povezovanje Evrope in kohezijska sredstva (Kohezijski sklad in ESRR).

Z evropskimi sredstvi se vlaga na praktično vseh področjih razvoja prometa in prometne infrastrukture, in sicer:

- železniška infrastruktura: 1,9 mlrd investicij, od tega 498,9 mio EUR evropskih sredstev;
- avtoceste, vključno z ITS opremo: 404,2 mio EUR investicij, od tega 84 mio EUR evropskih sredstev;
- trajnostna mobilnost: 321,8 mio EUR investicij, od tega 172,1 mio EUR evropskih sredstev;
- državne ceste: 191,9 mio EUR investicij, od tega 68,4 mio EUR evropskih sredstev;
- pomorstvo: 57,7 mio EUR investicij, od tega 12,9 mio EUR evropskih sredstev;
- letalstvo (predvsem oprema, brez infrastrukture) in tehnična pomoč: 21,5 mio EUR investicij, od tega 14,4 mio EUR evropskih sredstev;

Med večjimi investicijami v pristojnosti Ministrstva za infrastrukturo bi izpostavili:

- na področju vlaganj v železniško infrastrukturo se do sedaj razpoložljiva evropska sredstva vlagajo predvsem v nadgradnjo železniške proge Zidani Most – Celje, nadgradnjo železniške proge Maribor – Šentilj, nadgradnjo železniškega vozlišča Pragersko, izgradnjo 2. tira železniške povezave med Divača in Koper, nadgradnjo železniške proge Poljčane - Slovenska Bistrica, sanacijo ozkega grla pred tovorno postajo Koper, vgradnjo ERTMS/ETCS na progah Pragersko - Šentilj in Zidani Most – Dobova ter nadgradnjo obstoječega železniškega predora Karavanke;
- na področju vlaganj v avtocestno infrastrukturo bi izpostavili izgradnjo AC odseka Draženci – Gruškovje, gradnjo II. tunelske cevi Karavanke, gradnjo južnega dela 3. razvojne osi Novo mesto - Maline (1. in 2. etapa). Poleg tega pa tudi vlaganja v ITS opremo (inteligentni transportni sistemi) za izboljšanje prometnih razmer na avtocestnem omrežju;
- na področju razvoja cestnih regionalnih povezav so v izgradnji oz. pripravi obvoznice posameznih mestnih središč (od tega že izvedena obvoznica Murska Sobota ter v izvajanju obvoznica Krško), v pripravi in pridobivanju EU sredstev pa so še obvoznica Kidričevo, navezovalna cesta Ljubčna-AC priključek Celje - Vzhod, odsek ceste G2-108 Hrastnik - Zidani Most ter projektiranje posameznih odsekov na 3. razvojni osi na severnem in južnem delu;
- na področju izboljšanja trajnostne mobilnosti se izvajajo infrastrukturni ukrepi v mestnih središčih za izboljšanje trajnostne mobilnosti (kolesarske oz. peš poti, postajališča, P+R, itd.), kot tudi izgradnja kolesarskih povezav znotraj in med urbani središči. Vključuje pa tudi ukrepe na področju uvajanja alternativnih goriv.

Na področju izvajanja velikih infrastrukturnih projektov lahko ugotovimo sledeče stanje:

- 2 velika projekta sta že zaključena, in sicer: 13 km avtocestni odsek Draženci-Gruškovje-d.m. z vzporedno lokalno cesto, ki je bil predan v promet novembra 2018 ter obvoznica Murska Sobota;

- 6 velikih projektov je v izvedbi, in sicer: nadgradnja železniških prog na odsekih: Zidani Most – Celje, Maribor – Šentilj-d.m., Poljčane - Slovenska Bistrica, sanacija ozkega grla pred tovorno postajo Koper, obvoznica Krško, vgradnja ERTMS/ETCS na progah Pragersko - Šentilj in Zidani Most – Dobova
- 5 velikih projektov pa je v postopku oddaje izvedbenih del oz. v pripravi dokumentacije za izvedbo oz. v usklajevanju vlog za EU, in sicer: gradnja II. tunelske cevi Karavanke, nadgradnja železniškega vozlišča Pragersko, 3. razvojna os Novo mesto - Maline (1. in 2. etapa) ter nadgradnja obstoječega železniškega predora Karavanke, obvoznica Kidričevo.

Pri projektu izgradnje drugega železniškega tira Divača – Koper kombiniramo oba evropska vira, in sicer Instrument za povezovanje Evrope iz katerega je že odobrenih 153,4 mio EUR ter sredstva Kohezijskega sklada iz katerega je načrtovanih 80 mio EUR, vloga pa je v zaključni fazi usklajevanja z Jaspers, nato pa bo posredovana v potrditev na Evropsko komisijo. Kombinacija dveh evropskih virov na istem infrastrukturnem projektu je za Slovenijo nova izkušnja, ki je pri največjih projektih smiselna in primerna, saj omogoča maksimalno porabo razpoložljivih evropskih virov.

Pri pridobivanju evropskih sredstev za velike infrastrukturne projekte, še posebej pri sofinanciranju iz kohezijskih sredstev, je treba poudariti, da gre za daljše postopke usklajevanja vlog in dokumentacije s tehnično asistenco Jaspers, ki zaradi poglobljenega pregleda dokumentacije v povprečju traja okoli 2 leti. Na časovni zamik pri izvajanju projektov pa vplivajo tudi dolgotrajni postopki pridobivanja okoljskih soglasij in dovoljenj ter postopki javnih naročil.

Kljub upoštevanju navedenega pa so zgoraj navedeni projekti izvedljivi do konca finančne perspektive 2014 – 2020, razen gradnje 2. tira železniške proge Divača-Koper, katerega izvedba bo zaradi obsežnosti del trajala čez dve finančni perspektivi.

Izvedba navedenih projektov bo bistveno vplivala na hitrost, zmogljivost in varnost odvijanja železniškega in cestnega prometa v Sloveniji, kakor tudi imela pozitiven vpliv na njen gospodarski razvoj in zmanjšanje negativnega vpliva prometa na okolje.

## **2. Kako poteka sodelovanje med Ministrstvom za infrastrukturo RS in ESRR?**

V skladu z Uredbo (EU) št. 1301/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17.12.2013 o ESRR in posebnih določbah glede cilja »naložbe za rast in delovna mesta«, prispeva ESRR k zmanjšanju neskladij med stopnjami razvitosti različnih regij in zmanjšanju zaostalosti regij z najbolj omejenimi možnostmi. Podpora iz ESRR v okviru cilja "naložbe za rast in delovna mesta" mora biti v skladu z Uredbo osredotočena na raziskave in inovacije, informacijsko in komunikacijsko tehnologijo (IKT), mala in srednja podjetja (MSP) ter spodbujanje nizkoogljičnega gospodarstva. V skladu z Uredbo (EU) št. 1300/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17.12.2013 o Kohezijskem skladu je Kohezijski sklad namenjen zagotavljanju finančnega prispevka za projekte na področju okolja in vseevropskih omrežij prometne infrastrukture, zato se večina infrastrukturnih projektov s področja prometa v tej finančni perspektivi sofinancirana iz Kohezijskega sklada oz. iz Instrumenta za povezovanje Evrope.

Na osnovi zelo zadržanega stališča EK, so bila sredstva ESRR za gradnjo prometne infrastrukture v prvotnem Operativnem programu izvajanja evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020, ki je bil s strani EK potrjen 11.12.2014, predvidena izključno za sofinanciranje gradnje 3. razvojne osi Novo mesto - Maline (1. in 2. etapa) v višini 39,6 mio EUR ESRR sredstev. Šele na osnovi ponovnih pogajanj v okviru predloga spremembe Operativnega programa izvajanja evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020 (OP EKP 2014 – 2020) in vztrajanja Slovenije za zagotovitev dodatnih ESRR sredstev za področje prometne infrastrukture, je bilo v okviru 2. spremembe OP EKP 2014 – 2020, ki je bila potrjena 6.12.2017, zagotovljenih dodatnih 28,7 mio EUR ESRR sredstev za izvedbo obvoznice Murska Sobota in obvoznice Krško ter cestnih infrastrukturnih projektov v okviru Dogovora za razvoj regij. Medtem ko je zaključek izvedbe obvoznice Krško predviden proti koncu leta 2020, je bilo 2,7 km obvoznice Murska Sobota predano v promet v septembru 2018. V okviru Dogovora za razvoj regij so bili teritorialni dialogi v I. 2018 zaključeni in sklenjeni so bili dogovori s petimi razvojnimi regijami za projekte v skupni višini 14,8 mio EUR ESRR sredstev, in sicer: obvoznica Kidričevo, navezovalna cesta Ljubčna - AC priključek Celje-Vzhod, odsek ceste G2-108 Hrastnik - Zidani Most ter projektiranje posameznih odsekov na 3. razvojni osi na severnem in južnem delu.

Posebej bi izpostavili pomen ESRR za napredek na področju trajnostne mobilnosti, ki v okviru cilja »spodbujanje nizkoogljičnih strategij«, zagotavlja sredstva za trajnostni urbani razvoj, in sicer v višini 21 mio EUR za trajnostno mobilnost v urbanih naseljih znotraj mestnih občin, v okviru katerih se že izvaja 11

projektov, s katerimi se izboljšuje predvsem infrastruktura za kolesarje in pešce. Dodatnih 23 mio EUR ESRR sklada pa je v okviru Dogovora za razvoj regij namenjenih 63 projektom kolesarskih povezav, ki bodo namenjene predvsem dnevni mobilnosti in bodo mestna središča povezovala z naselji v okolici mest, znotraj 12 razvojnih regij. Skupna ocenjena vrednost teh projektov je 192,3 mio evrov, za katere je iz sredstev dogovora za razvoj regij namenjenih 117,2 milijona evrov. Predvideno je, da bo posodobljeni 1000 km kolesarskih površin, od katerih jih bo najmanj ena tretjina ločenih kolesarskih površin, ki zagotavljajo najboljše možnosti za spodbujanje kolesarjenja.

### **3. Kako je k pridobivanju sredstev za infrastrukturne investicije v Sloveniji prispevala evropska komisarka za promet, Slovenka Violeta Bulc, glede na to, da so bili v času njenega mandata Hrvati bistveno bolj uspešni oz. deležni večje podpore pri njihovih projektih?**

Violeta Bulc je evropska komisarka za področje prometa in v njeno področje sodi dodeljevanje evropskih nepovratnih sredstev iz finančnega programa Instrument za povezovanje Evrope oz. IPE. Gre za centraliziran finančni program, kar pomeni, da se evropska sredstva dodeljujejo na podlagi razpisov, ki jih objavi Evropska komisija oz. njena Izvajalska agencija INEA. Na te razpise lahko kandidirajo organizacije iz držav članic EU, s prometnimi projekti. Zaradi učinkovitejše porabe nepovratnih evropskih sredstev je bilo v finančni perspektivi 2014 - 2020 prenesenih del sredstev iz Kohezijskega sklada v Instrument za povezovanje Evrope. Skladno s tem so petnajstim kohezijskim državam v okviru Instrumenta za povezovanje Evrope na voljo sredstva iz prenesenih kohezijskih ovojnic. Za Slovenijo je bilo v IPE kohezijski ovojnici na voljo 159,7 mio EUR, za Hrvaško je bilo na voljo 455,7 mio EUR. Višina te ovojnice je odvisna od celotnih kohezijskih sredstev, ki so bila dodeljena posamezni državi članici v okviru programskega obdobja 2014 – 2020, na podlagi kazalnikov njene razvitosti.

Podatki kažejo, da je uspelo Hrvaški svojo nacionalno IPE kohezijsko ovojnico zavezati le v višini 93%, med tem ko je Slovenija pri koriščenju IPE sredstev za razvoj prometa in prometne infrastrukture uspešnejša od Hrvaške, saj je uspela pridobiti kar 110% sredstev, glede na razpoložljivo ovojnico za Slovenijo. Ne le da smo do roka uspeli zavezati vsa razpoložljiva IPE kohezijska sredstva, ki so bila rezervirana za Slovenijo, ampak smo jih pridobili še več, in sicer na račun kohezijskih držav članic, ki svojih razpoložljivih sredstev niso uspele v celoti zavezati do roka, med njimi tudi Hrvaška s 93% izkoriščenostjo.

Ker je na IPE razpise posredovala zelo kakovostne in za izvedbo zrele projekte, je Slovenija (večinoma železniški projekti) uspela pridobiti tudi več, kot bi ji sicer pripadalo po ovojnici, in sicer za 15,4 mio EUR več IPE kohezijskih sredstev, in to na račun drugih držav članic, ki vseh svojih razpoložljivih sredstev niso uspele zavezati, zaradi prijav projektov slabše kakovosti.

Drugi del programa Instrumenta za povezovanje Evrope (IPE) se izvaja z razpisi, v okviru katerih so nepovratna evropska sredstva, ki so na voljo organizacijam iz vseh 28 držav članic EU, in ne le kohezijskim državam, kot to velja za IPE kohezijski del. Ravno v tem delu je precejšnja razlika glede na uspešnost hrvaških prijaviteljev, saj so na teh razpisih hrvaški prijavitelji prejeli skupno le 10,4 mio EUR IPE nepovratnih sredstev, medtem ko so slovenski prijavitelji prejeli skupno 159,5 mio EUR.

Slovenija je bila na do sedaj zaključenih razpisih za IPE uspešna s kar 36 projekti za razvoj prometne infrastrukture, za katere je skupno prejela 332,5 mio EUR IPE sredstev, skupaj s podpornimi ukrepi 334,4 mio EUR.

Primerjava Hrvaške in Slovenije ni ustrezna, predvsem zaradi kriterija razvitosti obeh držav članic, ki določajo višino kohezijskih sredstev. Skupna evropska kohezijska sredstva, ki jih ima Hrvaška na voljo za programsko obdobje 2014 - 2020, je 8,6 milijarde EUR (vir: spletna stran Evropske komisije), medtem ko jih ima Slovenija skupaj za vsa področja 3,3 milijarde EUR, na kar nakazuje tudi razlika v višini BDP na prebivalca med obema državama. Za primerjavo, za leto 2017 je le-ta za Slovenijo znašal 19.400 EUR, za Hrvaško pa 11.500 EUR (vir: Eurostat).

Ministrstvo za infrastrukturo je ob vsakem razpisu, ki ga je objavila Evropska komisija, za dodelitev nepovratnih evropskih sredstev iz Instrumenta za povezovanje Evrope, v Sloveniji organiziralo informativni dan za slovensko zainteresirano javnost, kjer so bile podrobno predstavljene značilnosti in pravila posameznega razpisa. Komisarka Bulc je na teh dogodkih, ki so bili vselej dobro obiskani, tudi aktivno nastopila. Predstavila je strateški vidik razpisov in spodbujala prijavitelje h kandidiranju, ne le s kratkimi nagovori, ampak vselej z vsebinskimi predstavitvami, ki so pozitivno vplivale na potencialne prijavitelje in na pripravo kakovostnih vlog. Zato menimo, da je imela komisarka Bulc pozitiven vpliv.

Potrebno je tudi razumeti, da se sredstva delijo na odprtem razpisu, kjer veljajo načela enakopravne obravnave vseh prispelih prijav projektov ter transparentnost, pri čemer prijave projektov iz 28 držav članic ocenjujejo zunanji, neodvisni evaluatorji.

### **4. Ali bo predsednik vlade na kakršen koli način posegel v to negativno spiralo in kdaj si lahko Slovenija obeta več dolgoročno naravnanih projektov?**

Glede na zgoraj že omenjene sprejete strateške dokumente s področja prometa v letu 2015 in 2016, je priprava infrastrukturnih projektov pospešena, še posebej obeh največjih projektov v Sloveniji t.j. gradnja 2. tira železniške proge Divača - Koper in gradnja 3. razvojne osi. S sledenjem tem strateškim usmeritvam se bo nadaljevalo tudi v naslednji finančni perspektivi 2021 – 2027, za katero se sedaj usklajuje osnovna zakonodaja na nivoju Evrope, ki bo določala višino razpoložljivih sredstev, namen porabe sredstev ter pogoje koriščenja teh sredstev. Na področju prometne infrastrukture so poleg izvajanja projektov tega programskega obdobja, v pripravi tudi že projektne in investicijske dokumentacije za izvedbo prioriternih investicij v prihodnje, s čimer želimo zagotoviti visoko stopnjo zrelosti infrastrukturnih projektov ob začetku naslednje finančne perspektive.