



Tržaška cesta 19, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 39
E: gp.mzi@gov.si
www.mzi.gov.si

Številka: 007-453/2022/33
Ljubljana, 26.6.2024
EVA 2022-2430-0094
GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE Gp.gs@gov.si
ZADEVA: Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper – SKRAJŠANI POSTOPEK - predlog za obravnavo
1. Predlog sklepov vlade:
<p>Na podlagi drugega odstavka 2. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 - ZDU - 1G, 65/14, 55/17 in 163/22) je Vlada Republike Slovenije na svoji seji dne sprejela naslednji</p> <p style="text-align: center;">SKLEP:</p> <p>Vlada Republike Slovenije je določila besedilo Predloga zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper ter ga pošlje Državnemu zboru Republike Slovenije v obravnavo in sprejetje po skrajšanem zakonodajnem postopku.</p> <p style="text-align: right;">Barbara Kolenko Helbl Generalna sekretarka</p> <p>Priloga:</p> <ul style="list-style-type: none">- Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper <p>Sklep prejmejo:</p> <ul style="list-style-type: none">- Ministrstvo za infrastrukturo- Ministrstvo za finance- Služba vlade za zakonodajo- Urad Vlade Republike Slovenije za komuniciranje- Generalni sekretariat Vlade RS
2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:
<p>Predlagana je obravnava predloga zakona po skrajšanem postopku, ker gre za manj zahtevne spremembe zakona. Predlog zakona namreč vsebuje zgolj dve vsebinski spremembi, in sicer ureditev investitorstva družbe 2TDK d.o.o. za financiranje in izgradnjo dodatnega vzporednega tira na identičen način, kot je urejeno za izgradnjo enotirne proge na podlagi veljavnega zakona, ter odpravo možnosti sodelovanja drugih držav pri projektu in lastništvu drugega tira in družbi 2TDK.</p>
3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:
<ul style="list-style-type: none">- Monika Pintar Mesarič, generalna direktorica Direktorata za železnice, žičnice in upravljanje prometa- Irena Škrli, sekretarka v Sektorju za ključne projekte

- Vladimirka Jošić, svetovalka v Sektorju za ključne projekte		
3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:		
Pri pripravi gradiva niso sodelovali zunanji strokovnjaki.		
4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:		
Pri delu Državnega zbora in njegovih delovnih teles bodo sodelovali:		
<ul style="list-style-type: none"> - mag. Alenka Bratušek, ministrica, - mag. Andrej Rajh, državni sekretar, - Monika Pintar Mesarič, generalna direktorica Direktorata za železnice, žičnice in upravljanje prometa, - Irena Škrlj, sekretarka v Sektorju za ključne projekte. - Vladimirka Jošić, svetovalka v Sektorju za ključne projekte. 		
5. Kratek povzetek gradiva:		
S predlaganim zakonom se vzpostavlja ustrezna pravna podlaga, ki družbi 2TDK d.o.o. omogoča investitorstvo vzporednega levega tira na trasi železniške proge Divača-Koper. Odpravlja se tudi možnost sodelovanja drugih držav pri financiranju in lastništvu železniške infrastrukture ter družbe 2TDK. Glede na novo vsebino zakona in spremembe predpisov od sprejetja osnovnega zakona v letu 2017 predlog zakona vsebuje tudi več redakcijskih in nomotehničnih popravkov.		
6. Presoja posledic za:		
a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	DA/NE
b)	usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	DA/NE
c)	administrativne posledice	DA/NE
č)	gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij	DA/NE
d)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki	DA/NE
e)	socialno področje	DA/NE
f)	dokumente razvojnega načrtovanja: <ul style="list-style-type: none"> - nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja - razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna - razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij 	DA/NE
7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR: (Samo če izberete DA pod točko 6.a.)		

7I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu							
	Tekoče leto (t)	t + 1	t + 2	t + 3			
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) prihodkov državnega proračuna							
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) prihodkov občinskih proračunov							
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) odhodkov državnega proračuna							
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) odhodkov občinskih proračunov							
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) obveznosti za druga javnofinančna sredstva							
II. Finančne posledice za državni proračun							
II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:							
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t) (t=2024)	Znesek za t+1 (2025)			
Direkcija RS za infrastrukturo	2431-20-0044 Drugi tir nove železniške proge na odseku Divača–Koper	153194 Investicije v železniško infrastrukturo	857.380	503.028			
SKUPAJ							
II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:							
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1			
SKUPAJ							
II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:							
Novi prihodki		Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1				
SKUPAJ							
OBRAZLOŽITEV:							
<p>Vrednost investicije na podlagi izdelane Investicijske zasnove (april 2024) v izgradnjo vzporednega levega tira Divača–Koper, obnovo obstoječe proge Divača–cepišče Prešnica ter odstranitev obstoječe proge cepišče Prešnica–Koper znaša 418,88 mio EUR brez DDV oziroma 511,04 mio EUR z DDV (tekoče cene).</p> <p>Vrednost celotne investicije, povezane z izgradnjo vzporednega levega tira (po investicijski zasnovi):</p> <p style="text-align: right;">v mio EUR (tekoče cene)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 25%; text-align: center;">Brez DDV</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">Z DDV</td> </tr> </table>						Brez DDV	Z DDV
	Brez DDV	Z DDV					

Izgradnja vzporednega levega tira Divača–Koper	354,23	432,17
Obnova obstoječe proge Divača–cepišče Prešnica	56,90	69,42
Odstranitev obstoječe proge cepišče Prešnica–Koper	7,75	9,45
SKUPAJ	418,88	511,04

V Investicijski zasnovi ni obravnavana vzpostavitev državne kolesarske povezave cepišče Prešnica–Koper (cca 26 km), ki znaša 300.000 EUR/km brez DDV oziroma 7.800.000 EUR brez DDV. V ocenjeni vrednosti izgradnje kolesarske povezave je upoštevan nov spodnji in zgornji ustroj kolesarske poti, prometna oprema in signalizacija (ograje, znaki). Predpostavljeno je, da bo nova kolesarska pot asfaltirana.

Vrednost investicije v izgradnjo vzporednega levega tira Divača–Koper predstavlja le 1/3 vrednosti izgradnje desnega tira Divača–Koper, saj so servisne cevi v najdaljših predorih že izgrajene, kjer tudi ni več tveganja kraških pojavov. Tako znaša vrednost investicije v tekočih cenah 354,23 mio EUR brez DDV oz. 432,17 mio EUR z DDV. Zaradi obrnjenega davčnega bremena se DDV za ta del investicije v obdobju izgradnje ne plača. Spodaj je DDV sicer računovodsko prikazan, dejansko pa se v času izgradnje ne bo plačal, kar pomeni, da so relevantne le vrednosti brez DDV.

Dinamika financiranja izgradnje levega tira Divača–Koper:

v mio EUR (tekoče cene)

	SKUPAJ	2024	2025	2026	2027-2031
Brez DDV	354,23	0,23	11,49	60,86	281,65
Z DDV	432,17	0,28	14,02	74,25	343,62

Gradnja vzporednega levega tira Divača–Koper se bo pričela v letu 2026, konec leta 2024 in v letu 2025 bodo potekala pripravljala dela:

- odkupi zemljišč, ki bodo financirani s strani Direkcije RS za infrastrukturo, za katera so sredstva leto 2024 in 2025 zagotovljena na NRP 2431-20-0044;
- ostala pripravljala dela (priprava projektne in investicijske dokumentacije, GG in HG raziskave) bodo po sprejetju Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper prešla v pristojnost družbe 2TDK d.o.o. Ocenjena vrednost teh pripravljalnih del znaša 14,24 mio EUR, katera bo družba 2TDK d.o.o. financirala z nepovratnimi sredstvi, pridobljenimi na razpisih programa Instrumenta za povezovanje Evrope (CEF), ki bo objavljen že septembra 2024. Na podlagi sprejetega Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper se bo družba 2TDK d.o.o lahko prijavila na razpis CEF neposredno takoj po sprejetju zakona in državnega prostorskega načrta, torej takoj po prenosu investitorstva, kar je pogoj za prijavo družbe 2TDK na razpis.
- gradnja vzporednega levega tira se bo financirala z nepovratnimi EU sredstvi, posojili komercialnih oziroma razvojnih bank ter s sredstvi dokapitalizacije družbe 2TDK d.o.o. s strani Republike Slovenije kot edinega družbenika.

Za izgradnjo vzporednega levega tira Divača–Koper je v proračunu DRSI za obdobje 2024–2030 (NRP 2431-20-0044) predvidenih 437.182.290 EUR (od katerih je bilo že porabljenih 5.459.697 EUR). Zaradi spremembe investitorstva, teh sredstev ne bo treba zagotoviti in ne bodo porabljena. Model financiranja v predlogu zakona, ki bo uporabljen tudi za vzporedni levi tir, je namenjen predvsem zmanjševanju sredstev iz bilance prihodkov in odhodkov. Prvenstveno bo družba 2TDK pridobivala nepovratna sredstva EU (kar velja zlasti za pripravljala dela, na ta razpis se bo prijavila takoj po prenosu investitorstva), prav tako pa tudi v obdobju izgradnje. Pridobivala bo tudi posojila. Poudariti je treba, da so pri projektu vzporednega levega tira tveganja razmeroma nizka (za razliko od desnega tira), saj se izkopna dela na kraškem terenu ne bodo izvajala. Tudi investicijska vrednost vzporednega levega tira je precej nižja od vrednosti tira, ki se trenutno gradi. Za financiranje izgradnje vzporednega levega tira Divača–Koper je pripravljenih več scenarijev. Na podlagi pripravljenih scenarijev bi izgradnjo levega tira Divača–Koper financirali zgoj z minimalnim

kapitalskim vložkom v višini 5 mio EUR, bodisi v kapitalskim vložkom v višini 137 mio EUR oziroma 152 mio EUR v času izgradnje. Odločitev o scenariju financiranja izgradnje vzporednega levega tira Divača–Koper še ni sprejeta.

Direkcija RS za infrastrukturo bo v letih 2030–2032 financirala obnovo obstoječe proge Divača–cepišče Prešnica, odstranitev obstoječe proge cepišče Prešnica–Koper ter izgradnjo kolesarske povezave na trasi opuščene proge.

Predlog zakona bo imel finančne posledice za državni proračun. Kot je že omenjeno zgoraj, bodo iz proračuna financirani ukrepi Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo, ki se nanašajo na obnovo dela obstoječe proge, opustitev dela obstoječe proge in vzpostavitev državne kolesarske povezave. Investicija v gradnjo vzporednega levega tira Divača–Koper bo breme družbe 2TDK, pri čemer bo morebitna dokapitalizacija breme državnega proračuna (iz računa finančnih terjatev in naložb). Natančen znesek dokapitalizacije bo znan ob pripravi investicijskega programa, saj ga investicijska zasnova še ne predvideva. Glavni viri za financiranje projekta bodo sicer nepovratna sredstva EU in posojila. V obdobju obratovanja vzporednega levega tira Divača–Koper bo Republika Slovenija podobno kot pri izgradnji desnega tira Divača–Koper morala zagotavljati plačilo za dosegljivost.

7.b Predstavitev ocene finančnih posledic pod 40.000 EUR:

/

8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:

Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na:

- pristojnosti občin,
- delovanje občin,
- financiranje občin.

DA/NE

Gradivo (predpis) je bilo poslano v mnenje:

- Skupnosti občin Slovenije SOS: DA/NE
- Združenju občin Slovenije ZOS: DA/NE
- Združenju mestnih občin Slovenije ZMOS: DA/NE

9. Predstavitev sodelovanja javnosti:

Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja:

DA

Gradivo je bilo objavljeno na spletni strani e-demokracija 17. 5. 2024. Pripomb javnosti ni bilo.

10. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:

DA

11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:

DA

mag. Alenka Bratušek
MINISTRICA

Priloga:

- Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper

ZAKON O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O IZGRADNJI, UPRAVLJANJU IN GOSPODARJENJU Z DRUGIM TIROM ŽELEZNIŠKE PROGE DIVAČA–KOPER

I UVOD

1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJETJE ZAKONA

Državni zbor Republike Slovenije je 20. aprila 2017 sprejel Zakon o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper (v nadaljnjem besedilu: ZIUGDT). Zakon je začel veljati 21. julija 2018. V njem so urejeni pogoji in način izvedbe investicije v gradnjo drugega tira železniške povezave na odseku med Divačo in Koprom, upravljanje in gospodarjenje z drugim tirom kot javno železniško infrastrukturo, ustanovitev, organizacija in delovanje projektnega podjetja, zadolženega za financiranje, izvedbo in gospodarjenje s projektom, ter dajatve, povezane s financiranjem projekta (pribitek k cestnini, taksa na preovor, povečana uporabnina v železniškem prometu).

ZIUGDT se izrecno nanaša zgolj na projekt, za katerega je bilo v času sprejetja zakona že izdano gradbeno dovoljenje, torej na projekt izgradnje nove enotirne proge, ki je bila v ustrezni stopnji zrelosti, da je omogočila pripravo finančne konstrukcije in začetek izvedbe. Zato se vse relevantne zakonske določbe nanašajo le na enotirno progo med Divačo in Koprom, kar velja tako glede investitorja in koncesije kot posebnih določb o financiranju.

Po uveljavitvi ZIUGDT je v prvi polovici leta 2019 Ministrstvo za infrastrukturo podalo prvo uradno pobudo za spremembe in dopolnitve državnega lokacijskega načrta za drugi tir železniške proge na odseku Divača–Koper. Za izvedbo dvotirne proge je namreč predhodno treba spremeniti in dopolniti obstoječi prostorski akt. Vlada Republike Slovenije je 23. januarja 2020 sprejela Sklep o izvedbi državnega prostorskega načrtovanja za spremembe in dopolnitve omenjenega državnega lokacijskega načrta. Postopki, predpisani z Zakonom o urejanju prostora, potekajo in naj bi bili predvidoma končani v prvi polovici leta 2024.

Dvotirna proga na trasi med Divačo in Koprom bo imela številne pozitivne učinke na pretočnost in varnost železniškega prometa. Pomembno pa je omeniti tudi pozitivne vplive na lokalne prebivalce, ki živijo ob progi in so izpostavljeni stalnemu tveganju zaradi povečane nevarnosti požarov, tveganjem, povezanim z iztirjenjem, ter tveganjem v zvezi s kakovostjo pitne vode na obalno-kraškem območju. Za prebivalce ob progi je pereča tudi obremenitev s hrupom, ki presega dopustne obremenitve pri večjem številu stavb. V okviru posodobitve železniške proge so bili sicer že izvedeni aktivni protihrupni ukrepi ob progi, ki pa jih ni bilo mogoče izvesti na vseh zadevnih območjih. Kljub izvedeni protihrupni zaščiti so mejne vrednosti kazalcev hrupa še vedno presežene pri večjem številu stavb, kar pomeni težave predvsem v nočnem času in v višjih nadstropjih stavb.

Obstoječa proga pomeni tveganje tudi za pretočnost prometa, saj so zaradi njene dotrajanosti potrebna številna vzdrževalna dela. Proga je namreč močno prometno obremenjena, tako da so bila na njej v zadnjih letih izvajana le najnujnejša vzdrževalna dela, ki jih je še mogoče opraviti pod prometom ali s krajšimi, nekajurnimi prekinitvami prometa. Obstoječa proga je potrebna temeljite in celostne preнове. Velik del proge poleg tega poteka prek morfološko in geološko razgibanega in zahtevnega terena, zato je bilo pri gradnji izvedenih veliko usekov, nasipov, pa tudi predorov, ki zaradi takratnega nižjega standarda projektiranja ne dosegajo več zahtev za moderno železniško progo.

Ključni cilj projekta je zagotoviti dolgoročno zmogljivost infrastrukture železniškega prometa v Sloveniji, to pa bi bilo na tem odseku mogoče doseči z odstranitvijo ozkega grla na železniškem odseku Divača–Koper. Projekt je del vseevropskega jedrnega omrežja TEN-T in njegova gradnja je bistvena za doseganje cilja povečanja konkurenčnosti evropskega gospodarstva, ker bo vplivala tudi na druge državne ali zasebne naložbe (z boljšo železniško povezavo koprškega pristanišča čez Slovenijo v Avstrijo, na Češko, Slovaško in Madžarsko se bo povečala tudi privlačnost sosednjih regij za nove naložbe).

Pozitivni učinki bodo, kot že omenjeno, tudi manjši okoljski stroški in zmanjšan ogljični odtis, kar bo prispevalo k doseganju ciljev blaženja podnebnih sprememb, ki jih je določila Evropska unija. Hkrati bo izpolnjen tudi cilj interoperabilnosti v skladu z evropskimi standardi, ob tem pa bosta optimizirani zmogljivost in učinkovitost železniške infrastrukture.

Nova proga z dodatnim vzporednim levim tirom bo znatno prispevala k nadaljnji krepitvi povezav za tranzit tovora iz koprskega pristanišča na Madžarsko, v Avstrijo, Nemčijo in Ukrajino. Hkrati bo nova proga z dodatnim vzporednim levim tirom lahko prevzela del cestnega prometa iz koprskega pristanišča (prestavitev s ceste na železnico) in s tem zmanjšala eksterne stroške prevoza med Koprom in Divačo ali Koprom in Ljubljano.

Načrtovane prostorske ureditve predstavljajo vzporedni tir na celotni progi, dodatno umestitev treh krajših predorov, enega mostu, treh galerij, dveh viaduktov in umestitev treh dostopnih poti ter delno prestavitev dveh cest, ki sta že umeščeni v veljavnem prostorskem načrtu.

Ker so najdaljši trije predori železniške proge drugega tira, ki jo trenutno gradi družba 2TDK, d. o. o., načrtovani v širšem profilu zaradi izvedbe servisnih cevi, bo za pretežni del dvotirne proge že v tej fazi izvedena gradnja (predori), kar pomeni le nadaljnjo gradnjo treh manjših predorov in dodatnih premostitvenih objektov. V treh najdaljših predorih (ki skupaj predstavljajo 15,99 km od skupaj 27 km) se bo vzpostavila zgolj vozna mreža s potrebnimi napravami. Investicija v vzporedni tir je ocenjena na 318,12 mio EUR brez DDV (stalne cene oktober 2023) oziroma 354,23 mio EUR brez DDV (tekoče cene) (vir. Investicijska zasnova, oktober 2023).

Predvideno je, da bi se dela na projektu dodatnega tira lahko začela v letu 2026 in končala do leta 2030.

Po sprejetju sprememb in dopolnitev prostorskega akta bo torej treba izvesti aktivnosti za pridobitev gradbenega dovoljenja in pripraviti investicijski projekt. Določiti je treba investitorja projekta. Ker bosta oba tira povezana (med drugim tudi preko približno 16 km skupnih predorov) in bosta oskrbovala isto traso, je smiselno, da se za investitorja določi družba 2TDK, d. o. o. Smiselno je, da se tej družbi podeli koncesija tudi za vzporedni tir in da ostanejo pogoji koncesije (izgradnja in financiranje) identični kot za tir, za katerega družba 2TDK že ima koncesijo, ter da ostanejo vsi drugi pogoji, povezani s to železniško progo, identični za oba tira. V zakonu je torej treba vzpostaviti ustrezno pravno podlago, da lahko družba 2TDK, d. o. o., čim prej začne potrebne aktivnosti, ki bodo omogočile takojšen začetek izvajanja nalog nemudoma po sprejetju prostorskega akta.

Ker se sprejemanje prostorskega akta in s tem povezane naloge umeščanja vzporednega tira že bližajo koncu, ni videti utemeljenih razlogov, da bi naloge, ki jih trenutno opravlja Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (in ki so tudi po predpisih o urejanju prostora v pristojnosti države), prenesli na družbo 2TDK. To bi pomenilo dodatne zamude zaradi postopkov prenosa že izvedenih aktivnosti na družbo 2TDK in nujen čas uvajanja sodelavcev te družbe v nove naloge in postopke. V tej fazi je vsekakor najbolj realno in racionalno, da strokovne naloge v postopku prostorskega umeščanja do konca izvede Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, družba 2TDK pa nadaljuje z nalogami investitorja, to je pridobivanje gradbenega dovoljenja, projektiranje, izvedba pripravljalnih del in začetek gradnje.

Predlog zakona zato v druge zakonske določbe ne posega, razen v možnost sodelovanja druge države (zaledne države) v okviru upravljanja in lastništva družbe 2TDK, d. o. o. Glede na trenutno stanje projekta, postavljeno in zagotovljeno finančno konstrukcijo in že izvedene aktivnosti ter učinkovito strukturo upravljanja projekta, bi bilo v tej fazi nesmiselno to možnost ohranjati ali jo celo realizirati. To bi povzročilo nepotrebne motnje v projektnem sistemu in poslovni organizaciji, kar bi lahko privedlo tudi do resnih zamud. Ker bo v družbi 2TDK udeležen zgolj en lastnik z jasno določenimi pravicami, pristojnostmi in odgovornostmi (tj. Republika Slovenija), ne bo treba do konca koncesijskega obdobja zmanjševati osnovnega kapitala družbe z namenom, da se ta v ustreznem deležu do zaključka koncesijskega obdobja izplača drugemu družbeniku oziroma ne bo potrebno vsakoletno izplačilo dobička. Projektno podjetje bo lahko sredstva uporabljajo za učinkovito gospodarjenje z drugim tirom in v javnem interesu. S tem bodo v zadnji fazi koncesijskega obdobja lahko doseženi precejšnji prihranki glede na obveznosti, ki bi jih družba sicer morala izpolniti drugemu družbeniku.

2. CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

2.1. CILJI

Cilj predlaganega zakona je vzpostaviti zakonsko pravno podlago za investitorstvo družbe 2TDK, d. o. o., v projektu drugega tira kot celote, torej tudi za vzporedni levi tir proge na odseku Divača–Koper. Cilj predlaganega zakona je tudi odpraviti zdaj že nepotrebno možnost sodelovanja druge države pri lastništvu proge Divača–Koper in upravljanju projektnega podjetja.

2.2. NAČELA

Predlog zakona upošteva zlasti naslednja načela:

- vodenje železniške povezave Divača–Koper kot enovit projekt dvotirne proge;
- enotna koncesija za oba tira;
- jasna razmejitev odgovornosti in pristojnosti vseh deležnikov na kateremkoli delu projekta.

2.3. POGLAVITNE REŠITVE

Predlog zakona vzpostavlja pravno podlago, ki omogoča, da družba 2TDK, d. o. o., pridobi koncesijo za izgradnjo in gospodarjenje z novim vzporednim tirom (torej na dvotirni progi kot celoti) pod enakimi pogoji, kot veljajo za enotirno progo, ki je trenutno v gradnji. Družba 2TDK, d. o. o., takoj pridobi status investitorja, kar pomeni, da lahko takoj začne aktivnosti, ki jih po predpisih o gradnji lahko investitor izvaja že pred pridobitvijo gradbenega dovoljenja.

Naloge investitorja državnega prostorskega akta izvede do konca Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo.

Predlog zakona določa tudi, da se po začetku obratovanja vzporednega levega tira, del obstoječe proge med cepiščem Prešnica in Dekani opusti ter odstrani tirna infrastruktura, na trasi opuščene proge pa se vzpostavi državna kolesarska povezava. Ta del predstavlja investicijo Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo.

Odpravlja se tudi možnost sodelovanja drugih držav v lastništvu in upravljanju družbe 2TDK, d.o.o in pri lastništvu objektov drugega tira.

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

Predlog zakona ima finančne posledice za državni proračun.

Najprej bodo posledice za državni proračun predstavljale izdatke za pridobitev zemljišč, potrebnih za izvedbo vzporednega levega tira. Pridobivanje zemljišč predstavlja stroške Republike Slovenije, saj se na zemljiščih ustanovi v korist družbe 2TDK stavbna pravica, zemljišča, na katerih se ustanovi, pa ostanejo lasti Republike Slovenije. Po izteku koncesijskega obdobja preide infrastruktura vzporednega levega tira neodplačno na Republiko Slovenijo. Strošek pridobivanja nepremičnin je ocenjen na 1,3 milijona eurov, sredstva za ta del so v proračunu Direkcije Republike Slovenije že zagotovljena.

Nadalje bo stroške državnega proračuna del investicije, povezane z vzporednim tirom, ki se nanaša na Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo. Ta del, ki je predviden šele po letu 2030, vključuje obnovo dela obstoječe proge med Divačo in cepiščem Prešnica, opustitev dela obstoječe proge med cepiščem Prešnica in Dekani z odstranitvijo tirne infrastrukture ter vzpostavitev državne kolesarske povezave na trasi opuščene proge.

Za izgradnjo vzporednega levega tira Divača–Koper, obnovo obstoječe proge Divača–Prešnica ter odstranitev obstoječe proge Prešnica–Dekani je izdelana Investicijska zasnova (april 2024). Vrednost celotne investicije v zvezi z izgradnjo levega vzporednega tira (kar vključuje tudi odstranitev dela ter obnovo

dela obstoječe proge) znaša v **stalnih cenah 465,23 mio EUR z DDV** (stalne cene) oziroma v **tekočih cenah 511,04 mio EUR z DDV** (tekoče cene). Posamezni deli investicije so podrobneje prikazani v spodnji preglednici:

v mio EUR

	V stalnih cenah		V tekočih cenah	
	brez DDV	z DDV	brez DDV	z DDV
Investicija v vzporedni tir Divača-Koper	318,12	388,11	354,23	432,17
Obnova obstoječe proge Divača-Prešnica	49,18	60,00	56,90	69,42
Odstranitev obstoječe proge Prešnica-Dekani	6,66	8,12	7,75	9,45
SKUPAJ	373,96	456,23	418,88	511,04

Poudariti je treba, da zakon kot tak sicer ne predstavlja odločitve o gradnji vzporednega tira na odseku železniške proge Divača–Koper. To je vsebina sprememb in dopolnitev državnega lokacijskega načrta, ki je v pripravi.

Gradnja vzporednega levega tira Divača–Koper, ki predstavlja investicijo družbe 2TDK se predvidoma (po časovnici, določeni v Investicijski zasnovi) prične v letu 2026. V letu 2025 bodo potekala pripravljala dela, pretežno aktivnosti, povezane s pridobivanjem gradbenega dovoljenja. Za financiranje pripravljanih del si bo družba 2TDK predvsem prizadevala za pridobivanje nepovratnih sredstev EU. Izgradnja vzporednega levega tira se bo financirala z bančnimi posojili, nepovratnimi sredstvi EU ter s sredstvi dokapitalizacije s strani države kot edinega lastnika družbe 2TDK.

Investicija v gradnjo vzporednega levega tira Divača–Koper bo breme družbe 2TDK, pri čemer bo morebitna dokapitalizacija breme državnega proračuna (iz računa finančnih terjatev in naložb). Natančen znesek dokapitalizacije bo znan ob pripravi investicijskega programa, saj ga investicijska zasnova še ne predvideva. Glavni viri za financiranje projekta bodo sicer nepovratna sredstva EU in posojila. V obdobju obratovanja vzporednega levega tira Divača–Koper bo Republika Slovenija podobno kot pri izgradnji desnega tira Divača–Koper morala zagotavljati plačilo za dosegljivost.

Predlog zakona nima neposrednih posledic za druga javnofinančna sredstva, ima pa posledice za sredstva družbe 2TDK.

4. NAVEDBA, DA SO SREDSTVA ZA IZVAJANJE ZAKONA V DRŽAVNEM PRORAČUNU ZAGOTOVLJENA, ČE PREDLOG ZAKONA PREDVIDEVA PORABO FINANČNIH SREDSTEV V OBDOBJU, ZA KATERO JE ŽE BIL SPREJET DRŽAVNI PRORAČUN

Predlog zakona ne predvideva novih oziroma dodatnih proračunskih sredstev v obdobju, za katero je že bil sprejet državni proračun. Za veljavno proračunsko obdobje so zagotovljena sredstva za pridobivanje zemljišč za gradnjo vzporednega levega tira.

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

5. 1. Prilagojenost predlagane ureditve pravu Evropske unije

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

5. 2. Prikaz ureditve v najmanj treh pravnih sistemih držav članic EU

5. 2. 1. Francija (proga Tours–Bordeaux)

Izgradnja proge hitre železnice na relaciji Tours–Bordeaux se je začela v letu 2012, gradnja pa je bila zaključena v letu 2017. Vrednost projekta je 7,8 milijarde evrov. Projekt obsega 320 km železniške proge med mestoma Tours in Bordeaux ter 38 km povezav na obstoječe železniško omrežje. Predstavlja dvotimo progo, ki omogoča hitrosti vožnje do 320 km/h, vključuje pa 19 viaduktov in 7 predorov. Izgradnjo proge so leta 2011 zaupali koncesionarju družbi LISEA, ki je posebno projektno podjetje. Koncesionar LISEA je v lasti več pomembnih strateških partnerjev, med drugim družbe VINCI (zasebni partner pri številnih projektih javno-zasebnega partnerstva na področju prometne infrastrukture), CDC Infrastructure (pomemben avtocestni in železniški koncesionar) in AXA Private Equity (sedaj Ardian), ki je investicijski sklad. Koncesija je podeljena za 50 let. Kot del projekta se gradi še hitra proga Bordeaux–Toulouse z navezavo na špansko mejo, ki naj bi bila zaključena do leta 2029.

5. 2. 2 Švedska (proga Stockholm–Arlanda)

Proga povezuje mesto Stockholm z letališčem Arlanda. Zgrajena je bila po modelu javno-zasebnega partnerstva z državnimi poroštvi. Koncesionar A-Train (hčerinska družba skupine Macquarie Group) je dobil izključne pravice za upravljanje vseh železniških prevozov na progi in pravico do uporabnine od prevoznikov, ki ustavljajo na postaji Arlanda.

5.2.3. Nemčija (modernizacija železniškega omrežja)

V letu 2024 je predviden začetek intenzivne posodobitve železniškega omrežja na območju Nemčije, ki stremi tudi k doseganju okoljskih ciljev. Modernizacija bo potekala do leta 2030, vrednost investicije je ocenjena na 86 milijard evrov. Od tega bo država investirala 62 milijard evrov.

5.2.4. Avstrija (nadgradnja proge Marchtrenk–Wells)

Dela na projektu bodo potekala med leti 2022 in 2027, investicija pa je ocenjena na 277 milijonov evrov. Investitorji so družba ÖBB-Infrastruktur, Republika Avstrija, izvaja se tudi s sofinanciranjem iz sredstev Evropske unije. Po nadgradnji bo proga imela štiri tise (obstoječa proga je dvotirna). Tretji tir naj bi začel obratovati že leto prej, torej v letu 2026. V sklopu tega projekta bodo prenovljene tudi železniške postaje in zgrajeni več mest za sistem Park & Ride.

6. PRESOJA POSLEDIC, KI JIH BO IMELO SPREJETJE ZAKONA

6.1 Presoja administrativnih posledic

a) Presoja administrativnih posledic v postopkih ali poslovanju javne uprave ali pravosodnih organov:

Predlog zakona nima administrativnih posledic v postopkih ali poslovanju javne uprave ali pravosodnih organov.

b) Presoja administrativnih posledic pri obveznostih strank do javne uprave ali

pravosodnih organov:

Predlog zakona nima posledic pri obveznostih strank do javne uprave ali pravosodnih organov.

6.2 Presoja posledic za okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki:

Predlog zakona nima neposrednih posledic za okolje, projekt izvedbe dvotirne proge pa bo imel opustitvi obstoječe proge na relaciji Divača–Koper, številne pozitivne učinke za okolje.

po 6.3 Presoja posledic za gospodarstvo:

Predlog zakona ima pozitivne posledice za gospodarstvo, saj se omogoča stabilno in učinkovito izvajanje in financiranje investicije.

6.4 Presoja posledic za socialno področje:

Predlog zakona nima neposrednih posledic za socialno področje.

6.5 Presoja posledic za dokumente razvojnega načrtovanja:

Predlog zakona ima pozitivne posledice za gospodarstvo, saj se omogočata stabilno in učinkovito izvajanje ter financiranje investicije.

6.7 Izvajanje sprejetega predpisa:

a) Predstavitev sprejetega zakona:

Posebna predstavitev zakona ne bo potrebna.

b) Spremljanje izvajanja sprejetega predpisa:

Izvajanje predpisa bo spremljalo Ministrstvo za infrastrukturo.

6.8 Druge pomembne okoliščine v zvezi z vprašanji, ki jih ureja predlog zakona

V zvezi s predlogom zakona ni drugih pomembnih okoliščin.

7. PRIKAZ SODELOVANJA JAVNOSTI PRI PRIPRAVI PREDLOGA ZAKONA:

Predlog zakona je bil objavljen na portalu e-demokracija 17. maja 2024. Pripomb javnosti ni bilo.

8. PODATEK O ZUNANJEM STROKOVNJAKU OZIROMA PRAVNI OSEBI, KI JE SODELOVALA PRI PRIPRAVI PREDLOGA ZAKONA, IN ZNESKU PLAČILA ZA TA NAMEN:

Pri pripravi zakona niso sodelovali zunanji strokovnjaki oziroma pravne osebe.

9. PREDSTAVNIKI PREDLAGATELJA ZAKONA, KI BODO SODELOVALI PRI DELU DRŽAVNEGA ZBORA IN DELOVNIH TELES

Pri delu državnega zbora in njegovih delovnih teles bodo sodelovali:

- mag. Alenka Bratušek, ministrica,
- mag. Andrej Rajh, državni sekretar,
- Monika Pintar Mesarič, generalna direktorica Direktorata za železnice žičnice in upravljanje prometa,
- Irena Škrlj, sekretarka v Sektorju za ključne projekte,
- Vladimirka Jošić, svetovalka v Sektorju za ključne projekte.

II. BESEDILO ZAKONA:

1. člen

V Zakonu o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper (Uradni list RS, št. 51/18) se v 2. členu prva alineja spremeni, tako da se glasi:

»– »drugi tir« je vsa javna železniška infrastruktura, zgrajena na podlagi gradbenega dovoljenja št. 35105/118/2011/162 1093-5 z dne 31. 3. 2016 in gradbenega dovoljenja za vzporedni levi tir. Za drugi tir se štejejo tudi vse obnovitve, posodobitve ali dograditve objektov, zgrajenih na podlagi gradbenih dovoljenj iz prejšnjega stavka, opravljene na isti trasi, ki jih je dopustno izvesti brez ali s spremembo gradbenega dovoljenja.«.

Za tretjo alinejo se doda nova, četrta alineja, ki se glasi:

»– »koncesija za drugi tir« je koncesijsko razmerje za izgradnjo in gospodarjenje z javno železniško infrastrukturo, zgrajeno na podlagi gradbenega dovoljenja št. 35105/118/2011/162 1093-5 z dne 31. 3. 2016 in koncesijsko razmerje za izgradnjo in gospodarjenje z javno železniško infrastrukturo, zgrajeno na podlagi gradbenega dovoljenja za vzporedni levi tir.«.

V dosedanji četrti alineji, ki postane peta alineja, se besedilo »iz tretjega odstavka 15.d člena Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo; v nadaljnjem besedilu: ZZelP)« nadomesti z besedilom »v skladu z zakonom, ki ureja železniški promet«.

Dosedanja peta alineja postane šesta alineja.

V dosedanji šesti alineji, ki postane sedma alineja, se besedilo »11.c členom ZZelP« nadomesti z besedilom »zakonom, ki ureja železniški promet«.

Na koncu besedila nove, sedme alineje, se pika nadomesti s podpičjem in doda nova, osma alineja, ki se glasi:

»– »vzporedni levi tir« je železniška infrastruktura, zgrajena na podlagi gradbenega dovoljenja, izdanega na podlagi državnega prostorskega akta, sprejetega na podlagi pobude Ministrstva za infrastrukturo (št. 3751-4/2019/3-0213181 z dne 21.5.2019), ki jo je izdelal Urbis d.o.o., Maribor (št. 2019/POB-022, junij 2019).«.

2. člen

V 4. členu se v prvem odstavku besedilo »koncesijske pogodbe« nadomesti z besedilom »koncesijskih pogodb«.

3. člen

V 5. členu se črta drugi odstavek.

Prvi odstavek, ki postane besedilo člena, se odznači.

4. člen

V 7. členu se drugi odstavek spremeni tako, da se glasi:

»(2) Za organe družbe se uporabljajo določbe zakona, ki ureja gospodarske družbe, kolikor ta zakon ne določa drugače.«.

Šesti odstavek se črta.

Dosedanji sedmi odstavek postane šesti odstavek.

5. člen

V 8. členu se v prvem odstavku besedilo »kateri od družbenikov, ali oseba, ki jo ta družbenik obvladuje« nadomesti z besedilom »edini družbenik, ali oseba, ki jo edini družbenik obvladuje«.

V tretjem odstavku se besedilo »Družba ali družbeniki ne smejo« nadomesti z besedilom »Družba oziroma edini družbenik ne smeta«.

Četrty odstavek se spremeni tako, da se glasi:

»(4) V aktu o ustanovitvi mora biti zagotovljeno, da edini družbenik odločilno vpliva na strateške cilje in pomembne odločitve družbe.«.

6. člen

V 10. členu se v prvem odstavku za prvo alinejo doda nova, druga alineja, ki se glasi:

»– pridobitev gradbenega dovoljenja za vzporedni levi tir, pripravo projektne in investicijske dokumentacije ter pridobitev drugih upravnih aktov, potrebnih za začetek izvajanja gradbenih del,«.

Dosedanje druga do osma alineja postanejo tretja do deveta alineja.

V drugem odstavku se za besedo »pogodbe« doda besedilo »in sprejetjem investicijskega programa«.

7. člen

V 12. členu se v drugem odstavku v sedmi alineji za besedo »začetek« doda besedilo »gradnje in«.

Tretji odstavek se spremeni tako, da se glasi:

»(3) Posamezne storitve za izvajanje nalog iz prejšnjega odstavka, ki se nanašajo na investicijo v drugi tir, lahko družba s pogodbo prenese na gospodarsko družbo, ki v skladu z zakonom, ki ureja železniški promet, kot notranji izvajalec za državo, njene organe in pravne osebe javnega prava opravlja storitve investicijskega inženiringa.«.

8. člen

V 13. členu se v drugem odstavku v prvi alineji besedilo »(druga alineja tretjega odstavka 11. člena ZZelP)« nadomesti z besedilom »v skladu z zakonom, ki ureja železniški promet«.

V drugi alineji se besedilo »(četrti alineja drugega odstavka 11.a člena ZZelP)« nadomesti z besedilom »v skladu z zakonom, ki ureja železniški promet«.

9. člen

V 14. členu se v prvem odstavku besedilo »z ZZelP in drugimi« nadomesti z besedo »s«.

V drugem odstavku se beseda »z ZZelP in drugimi« nadomesti z besedo »s«.

10. člen

V 16. členu se prvi odstavek spremeni tako, da se glasi:

»(1) Uporabnino za drugi tir določi upravljavec drugega tira v skladu s predpisi, ki urejajo železniški promet, skladno z metodologijo, ki jo določi in objavi v programu omrežja.«.

V drugem odstavku se besedilo »v skladu s četrto alinejo petega odstavka 15.d člena ZZelP« nadomesti z besedilom »v skladu z zakonom, ki ureja železniški promet,«.

11. člen

V 17. členu se za tretjim odstavkom doda nov, četrti odstavek, ki se glasi:

»(4) Plačilo za dosegljivost se družbi plačuje ločeno za obratovanje posamezne enotirne proge drugega tira, zgrajene na podlagi koncesije v skladu s tem zakonom.«.

12. člen

V 19. členu se v prvem odstavku besedilo »drugega odstavka 9. člena ZZelP« nadomesti z besedilom »zakona, ki ureja železniški promet,«.

Tretji odstavek se spremeni tako, da se glasi:

»(3) Zahtevo vladi za izdajo sklepa o pridobitvi statusa grajenega javnega dobra v skladu s predpisi, ki urejajo prostor, vložijo ministrstvo.«.

13. člen

V 20. členu se v petem odstavku besedilo »Zakon o stvarnem premoženju države in samoupravnih lokalnih skupnosti (Uradni list RS, št. 86/10, 75/12, 47/13 – ZDU-1G, 50/14, 90/14 – ZDU-11, 14/15 – ZUUJFO in 76/15)« nadomesti z besedilom »zakon, ki ureja stvarno premoženje države,«.

14. člen

V 21. členu se v drugem odstavku besedilo »iz četrtega odstavka 9. člena ZZelP« nadomesti z besedilom »ki jih je dovoljeno ustanovljati na javni železniški infrastrukturi«.

15. člen

V 22. členu se prvi odstavek spremeni tako, da se glasi:

»(1) Družba izvaja naloge iz 10. do 13. člena tega zakona v okviru koncesijskega razmerja, sklenjenega med Republiko Slovenijo kot koncedentom in družbo kot koncesionarjem. Za izgradnjo in gospodarjenje z vzporednim levim tirom se sklene ločeno koncesijsko razmerje na podlagi samostojnega koncesijskega akta iz 23. člena tega zakona.«.

Za četrtem odstavkom se doda nov, peti odstavek, ki se glasi:

»(5) Ne glede na prejšnji odstavek se čas trajanja koncesije za izgradnjo in gospodarjenje z javno železniško infrastrukturo, zgrajeno na podlagi gradbenega dovoljenja za vzporedni levi tir določi tako, da se koncesija zaključi na isti dan kot že podeljena koncesija za gradnjo in gospodarjenje s tirom, zgrajenim na podlagi gradbenega dovoljenja št. 35105/118/2011/162 1093-5 z dne 31. 3. 2016., če je ta bila podeljena prej.«.

V dosedanjem petem odstavku, ki postane šesti odstavek, se besedilo »2. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/06)« nadomesti z besedilom »zakona, ki ureja javno-zasebno partnerstvo«.

16. člen

V 29. členu se v prvem odstavku črta besedilo »iz 27. člena tega zakona«.

17. člen

V 30. členu se v prvem odstavku v prvi in drugi alineji beseda »družbenikov« nadomesti z besedilom »edinega družbenika«.

18. člen

V 33. členu se v prvem odstavku besedilo »v programu omrežja iz šestega odstavka 15.d člena ZZelP« nadomesti z besedilom »v predpisih, ki urejajo železniški promet«.

19. člen

V 34. členu se prvi odstavek spremeni tako, da se glasi:

»(1) Plačilo za dosegljivost se obračuna na podlagi mesečnega poročila družbe o času obratovanja proge, za katero se plačilo obračunava, času, ko proga ni obratovala, in razlogih, zaradi katerih ni obratovala. Za

čas obratovanja se štejejo ure v posameznem dnevu, ko je v trajanju cele ure proga v celoti bila na razpolago za izvedbo prevozov v okviru najmanj minimalnega paketa storitev dostopa, določenega za zakonom, ki ureja železniški promet.«.

20. člen

V 35. členu se v prvem odstavku besedilo »Zakonu o cestninjenju (Uradni list RS, št. 24/15; v nadaljnjem besedilu: ZCestn)« nadomesti z besedilom »zakonu, ki ureja cestninjenje«.

V drugem odstavku se besedilo »18. členom ZCestn« nadomesti z besedilom »zakonom, ki ureja cestninjenje«.

V tretjem odstavku se besedilo »18. člena ZCestn« nadomesti z besedilom »zakona, ki ureja cestninjenje«.

21. člen

V 37. členu se v prvem odstavku okrajšava »ZCestn« nadomesti z besedilom »zakonu, ki ureja cestninjenje«.

22. člen

V 43. členu se v tretjem odstavku besedilo »Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo« nadomesti z besedilom »inšpekcijski organ, določen v zakonu, ki ureja železniški promet.«.

PREHODNE IN KONČNA DOLOČBA

23. člen

(investitorstvo za vzporedni levi tir)

(1) Z dnem uveljavitve uredbe državnega prostorskega načrta za vzporedni levi tir na odseku Divača–Koper prevzame družba 2TDK, Družba za razvoj projekta, d.o.o. (v nadaljnjem besedilu: družba) pristojnosti investitorja vzporednega levega tira po zakonu, predpisih, ki urejajo graditev, in predpisih, ki urejajo javno naročanje.

(2) Z dnem prevzema investitorstva iz prejšnjega odstavka družba kot investitor vzporednega levega tira izvaja pripravljalna dela v skladu s spremenjenim 10. členom zakona.

(3) Od prevzema investitorstva in do izdaje gradbenega dovoljenja za vzporedni levi tir se šteje, da je vzporedni levi tir opredeljen z državnim prostorskim načrtom iz prvega odstavka tega člena.

24. člen

(prenos investitorstva vzporednega levega tira)

(1) Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo opravlja naloge investitorja državnega prostorskega načrta za vzporedni levi tir do uveljavitve uredbe o državnem prostorskem načrtu.

(2) Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo neodplačno prenese, družba pa prevzame v 30 dneh od uveljavitve uredbe o državnem prostorskem načrtu dokumentacijo v zvezi z vzporednim levim tirom.

25. člen

(podelitev koncesije za vzporedni levi tir)

(1) Vlada Republike Slovenije sprejme koncesijski akt za izgradnjo in gospodarjenje z vzporednim levim tirom iz 23. člena zakona najkasneje v 90 dneh od uveljavitve tega zakona.

(2) Vlada Republike Slovenije in družba skleneta koncesijsko pogodbo za izgradnjo in gospodarjenje z vzporednim levim tirom na podlagi 24. člena zakona najkasneje v 90 dneh od uveljavitve koncesijskega akta iz prejšnjega odstavka.

26. člen

(uskladitev akta o ustanovitvi)

Vlada Republika Slovenije uskladi akt o ustanovitvi družbe s spremenjenimi določbami zakona v roku 30 dni od uveljavitve tega zakona.

27. člen

(opustitev obstoječega tira)

(1) Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo najkasneje v enem letu po začetku rednega obratovanja vzporednega levega tira odstrani tirno infrastrukturo z vsemi pripadajočimi ureditvami in napravami na delu železniške proge od cepišča Prešnica do ENP Dekani.

(2) Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo najkasneje v enem letu po odstranitvi infrastrukture iz prejšnjega odstavka v okviru trase opuščene dela železniške proge med Prešnico in Dekani vzpostavi državno kolesarsko povezavo z izvedbo potrebne infrastrukture.

(3) Najkasneje v šestih mesecih po zagotovitvi pravnih podlag za vzpostavitev državne kolesarske povezave se v skladu z zakonom, ki ureja stvarno premoženje države in samoupravnih lokalnih skupnosti, lastninska pravica na objektih opuščeni železniških postaj Rižana, Dol pri Hrastovljah in Črnotiče s pripadajočimi funkcionalnimi površinami prenese na Mestno občino Koper za namene izvajanja spremljajočih dejavnosti rekreacijske in turistične infrastrukture.

28. člen

(začetek veljavnosti)

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

III. OBRAZLOŽITEV

K 1. členu:

Spreminja se definicija projekta drugi tir, tako da vključuje dvotirno progo. Glede na to, da bosta za tire na progi izdani vsaj dve gradbeni dovoljenji (veljavno gradbeno dovoljenje za tir, ki se gradi, in bodoče gradbeno dovoljenje za dodaten vzporedni tir), je sklicevanje splošno, na gradbena dovoljenja, kot bodo izdana. Vsa gradnja pa se navezuje izključno zgolj na traso tira, ki se gradi, oziroma tira, s katerim bo omogočena dvotirna proga. Druge morebitne investicije v okviru te trase, razen poznejših, obnovitev, posodobitev ali dograditev na isti trasi že zgrajenih tirov, se s tem zakonom ne urejajo in v tem okviru niso dopustne kot investicija družbe 2TDK.

Določa se definicija koncesije za drugi tir. Opredelitev se nanaša tako na že vzpostavljeno koncesijsko razmerje, kot na koncesijsko razmerje, ki se bo vzpostavilo za izgradnjo in upravljanje javne železniške infrastrukture, zgrajene na podlagi gradbenega dovoljenja za vzporedni levi tir. To vključuje celoten proces načrtovanja, gradnje, vzdrževanja in operativnega upravljanja novega tira, ki je ključnega pomena za izboljšanje železniškega omrežja.

Določba obsega tudi dva nomotehnična popravka.

Določa se tudi definicija vzporednega levega tira, ki se uporabljena za posamezna vprašanja, ki jih je z zakonom treba posebej opredeliti.

K 2. členu:

Družba je pooblaščenca za izvedbo celotnega procesa izgradnje in upravljanja drugega tira v časovnem okviru, ki ga določata koncesijski pogodbi v skladu z ustreznimi zakonodajnimi določbami. Poleg same gradnje drugega tira je družba odgovorna tudi za učinkovito gospodarjenje z infrastrukturo ter izvajanje morebitnih dodatnih nalog, ki jih predvideva zakonodaja v zvezi z drugim tirom. Ta širši obseg odgovornosti zagotavlja, da je družba sposobna zagotoviti celovito in uspešno izvedbo projektov v skladu z javnimi interesi ter predpisanimi standardi in zahtevami. Ker se sklepata dve koncesijski pogodbi (in ne le ena), se določba ustrezno spremeni.

K 3. členu:

V drugem odstavku veljavnega 5. člena je predvidena možnost sodelovanja druge države članice EU pri projektu drugi tir Divača–Koper, na način, da druga država članica pod pogoji, ki jih določa ratificiran meddržavni sporazum, pridobi poslovni delež v družbi 2TDK. Meddržavni sporazum, kakršnega omenja zakon, ni bil sklenjen. Investicijski program družbe vzpostavlja stabilno finančno konstrukcijo projekta, ki se lahko izvede brez finančnega sodelovanja drugih držav. Zavedati se je treba, da je kapitalski delež druge države v finančni konstrukciji projekta kot vir še nejasen in nezagotovljiv, saj ga brez jasnih pravnih podlag ni mogoče aktivirati, zato je z vidika jasnosti in trdnosti finančne konstrukcije v času, ko je izvedba projekta že v polnem teku, utemeljeno, da se navedeni vir izloči. Sodelovanje druge države v družbi 2TDK bi pomenilo soodločanje drugega družbenika o vprašanih, pomembnih za investicijo in v nadaljevanju pri gospodarjenju s projektom drugi tir, kar v kar v času, ko je družba vzpostavljena in projekt poteka, ne bi prispevalo k pozitivnim učinkom.

K 4. členu:

Določba 4. člena tega zakona je nomotehnično povezana s spremembo 5. člena zakona, in sicer se črta sklicevanje na ratificiran meddržavni sporazum z zaledno državo in na možnost vstopa drugega družbenika v družbo. Z navedeno vsebino je povezana tudi veljavna določba šestega odstavka, ki se zato črta.

K 5. členu:

Ta določba je nomotehnično povezana s spremembo 5. člena zakona, tako da se sklicevanje na več družbenikov nadomesti s sklicevanjem na edinega družbenika, ki je Republika Slovenija.

K 6. členu:

Gre za dopolnitev določbe o pripravljalnih delih, ki v primeru dodatnega vzporednega tira vključujejo tudi aktivnosti za pridobivanje gradbenega dovoljenja (pri projektu enotirne proge je gradbeno dovoljenje že bilo izdano, zato veljaven zakon takšne določbe ne vsebuje). Prav tako mora investitor predhodno pridobiti vse upravne akte, potrebne za začetek izvajanja gradbenih del. Pripravljala dela izvaja investitor v svojem imenu in za svoj račun.

Investicijski program se pripravlja, ko je pripravljena projektna dokumentacija. Družba 2TDK mora s projektno dokumentacijo začeti pred sprejetjem investicijskega programa. Investicijski program se bo pripravljala vzporedno, skupaj s koncesijsko pogodbo

K 7. členu:

Ker bo investitor pridobival tudi gradbeno dovoljenje in ne le uporabno in obratovalno, se dopolnjuje določba 12. člena.

Sprememba v tretjem odstavku je nomotehnične narave. Spreminja se način sklicevanja (opisno sklicevanje).

K 8. členu:

Spremembi v 13. členu sta nomotehnične narave.

K 9. členu:

Spremembi v 14. členu sta nomotehnične narave, in sicer se spreminja način sklicevanja na zakon.

K 10. členu:

Sprememba v 16. členu je nomotehnične narave. Spreminja se način sklicevanja na predpis, ki ureja uporabnino.

K 11. členu

Za vzporedni levi tir, ki se ureja s tem zakonom, bo podeljena ločena koncesija, sklenjena bo torej posebna koncesijska pogodba in sprejet poseben investicijski program. Plačilo za dosegljivost bo obračunano v skladu za določbami zakona, vendar posebej za vzporedni levi tir, pri čemer bo tudi izdan poseben račun. Zato je treba jasno določiti, da se plačilo za dosegljivost plačuje ločeno za obratovanje posamezne enotirne proge, zgrajene na podlagi koncesije v skladu s tem zakonom.

K 12. členu:

Sprememba v prvem odstavku 19. člena je nomotehnične narave, in sicer se spreminja način sklicevanja na predpis.

Sprememba v drugem odstavku je potrebna zaradi uskladitve s splošnimi predpisi, kot sta Zakon o železniškem prometu in Gradbeni zakon. Ne obstaja več nobena utemeljena potreba, da se status javnega dobra na bi določal na način, kot velja za vse druge objekte s tem statusom. Določba veljavnega zakona je bila pripravljena ob predvidevanju, da bi bil investitor v mešanem lastništvu in bi bila potrebna večja zaščita investitorja.

K 13. členu:

Sprememba v 20. členu je nomotehnične narave, spreminja se način sklicevanja na zakon.

K 14. členu:

Določba 21. člena se vsebinsko ne spreminja, določa pa se splošno sklicevanje na ureditev, ki velja za javno železniško infrastrukturo.

K 15. členu:

Ta določba ureja koncesijsko razmerje. Za izgradnjo in gospodarjenje z vzporednim levim tirom se sklene ločeno koncesijsko razmerje, za katero veljajo vse določbe tega zakona, tudi vsebina koncesijskega akta in koncesijske pogodbe. Zaradi povezanosti projekta in potrebe po skupnem gospodarjenju ter finančnem inženiringu se rok trajanja koncesije za vzporedni levi tir (ki je v predlogu zaklona določljiv) določi tako, da se koncesija zaključi na isti dan kot že podeljena koncesija po sklenjeni koncesijski pogodbi, ki se izteče leta 2064. Rok trajanja koncesije za vzporedni levi tir bo krajši (koncesijsko razmerje ne bo trajalo 45 let), kar je utemeljeno z dejstvom, da je investicija v vzporedni levi tir precej nižja od investicije v projekt, ki se izvaja. Slednji namreč vključuje tudi investicijo v servisne cevi v najdaljših treh predorih, kar vpliva na tehnično in finančno realizacijo investicije v vzporedni levi tir.

Sprememba v petem odstavku je nomotehnične narave, saj se spreminja način sklicevanja na relevantni zakon.

K 16. členu:

Poseg v določbo v prvem odstavku 29. člena je redakcijske narave, tako da se določbe o izvedbi gradbenih in drugih del lahko nanašajo tudi na vzporedni drugi tir.

K 17. členu:

Sprememba v 30. členu je redakcijske narave in se usklajuje s 5. členom (obstoj zgolj enega družbenika).

K 18. členu:

Sprememba v 33. členu je nomotehnične narave, saj se spreminja način sklicevanja na relevantni zakon.

K 19. členu:

Sprememba v 34. členu je nomotehnične narave, saj se spreminja način sklicevanja na relevantni zakon. Poleg tega je vsebinsko povezana z dopolnitvijo 17. člena zakona, tako da se jasno opredeljuje, da se plačilo za dosegljivost obračuna za posamezno enotirno progo drugega tira.

K 20. členu:

Spremembe v 35. členu so nomotehnične narave, saj se spreminja način sklicevanja na relevantni zakon.

K 21. členu:

Sprememba v 37. členu je nomotehnične narave, saj se spreminja način sklicevanja na zakon.

K 22. členu:

Sprememba v 43. členu je nomotehnične narave, spreminja se način sklicevanja na organ (opisno sklicevanje).

K 23. členu:

Skladno s prehodno določbo postane družba 2TDK d.o.o. investitor tudi vzporednega levega tira z uveljavitvijo državnega prostorskega načrta, in s tem pridobi pristojnosti in upravičenja za izvajanje del, ki jih sme na podlagi področnih predpisov izvajati katerikoli investitor. Družba 2TDK lahko kot investitor izvaja pripravljalna dela povezana z izdajo gradbenega dovoljenja in pripravo dokumentacije za oddajo del za glavna gradbena dela še pred sprejetjem investicijskega programa in pred sprejetjem koncesijskega akta ter sklenitvijo koncesijske pogodbe. Od sprejetja državnega prostorskega načrta do izdaje gradbenega dovoljenja se šteje, da je vzporedni levi tir opredeljen z državnim prostorskim načrtom, ki do izdaje gradbenega dovoljenja predstavlja formalni akt z najbolj določno definirano vsebino projekta.

K 24. členu:

Prehodna določba 24. člena določa, da Direkcija RS za infrastrukturo opravlja pristojnosti investitorja državnega prostorskega načrta za vzporedni levi tir do sprejetja prostorskega akta. V 30 dneh po prevzemu investitorstva se uredi prenos dokumentacije.

K 25. členu:

V prehodni določbi 25. člena se urejajo roki za sprejem ključnih dokumentov, povezanih z investicijo v vzporedni levi tir.

K 26. členu:

Zaradi izrecne zakonske ureditve, da je edini družbenik družbe 2TDK Republika Slovenija, je treba z zakonom uskladiti tudi akt o ustanovitvi.

K 27. členu:

V prehodni določbi 27. člena se ureja postopek opustitve obstoječega tira med Prešnico in Dekani. To odločitev je vlada sprejela s potrditvijo variante 2, ki predvideva opustitev tega dela proge in vzpostavitev kolesarske povezave v okviru opuščene trase. Del železniške proge od cepišča Prešnica do ENP Dekani se opusti in tirna infrastruktura z vsemi pripadajočimi ureditvami in napravami odstrani najkasneje v enem letu po začetku rednega obratovanja proge dodatnega vzporednega tira.

Najkasneje v enem letu po odstranitvi infrastrukture se v okviru trase opuščenega tira med Prešnico in Dekani vzpostavi državna kolesarska povezava, v okviru katere se izvede vsa potrebna kolesarska infrastruktura.

Najkasneje v šestih mesecih po zagotovitvi pravnih podlag za vzpostavitev državne kolesarske povezave se v skladu s postopki in pogoji iz zakona, ki ureja stvarno premoženje, lastninska pravica na objektih opuščenih železniških postaj Rižana, Dol pri Hrastovljah in Črnotiče s pripadajočimi funkcionalnimi površinami prenese na Mestno občino Koper za namene izvajanja spremljajočih dejavnosti rekreacijske in turistične infrastrukture. Pogoji prenosa se bodo izvedli skladu z določbami zakona, ki ureja stvarno premoženje.

K 28. členu:

Končna določba 28. člena določa rok za uveljavitev zakona. Gre za splošen petnajstdnevni vakacijski rok.

IV. BESEDILO ČLENOV, KI SE SPREMINJAJO ALI DOPOLNJUJEJO:

2. člen

(pomen izrazov)

Izrazi, uporabljeni v tem zakonu, imajo naslednji pomen:

- »drugi tir« je vsa javna železniška infrastruktura, zgrajena na podlagi gradbenega dovoljenja št. 35105/118/2011/162 1093-05 z dne 31. 3. 2016, vključno z vsemi morebitnimi kasnejšimi obnovitvami, posodobitvami ali dograditvami na isti trasi;
- »družba« je družba 2TDK, družba za razvoj projekta, d.o.o., ki jo je ustanovila Vlada Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: vlada) s sklepom št. 01406-4/2016/15 z dne 31. 3. 2016, kot se preoblikuje skladno s tem zakonom;
- »finančni inženiring« predstavlja izdajanje oziroma sklepanje pravnih aktov in opravljanje materialnih dejanj, ki so po tem zakonu ali drugih predpisih naloga družbe oziroma jih družba lahko izvede, in ki so potrebni za nemoteno zagotavljanje finančnih sredstev za projekt drugi tir, vodenje in upravljanje teh sredstev, odplačevanje posojil in upravljanje z njimi ter skrb za pravočasno poravnavanje ostalih obveznosti družbe v zvezi z drugim tirom;
- »obratovanje« je vzpostavitev in zagotavljanje dejanskih in pravnih pogojev, da je drugi tir v celoti na razpolago za izvedbo prevozov v okviru najmanj minimalnega paketa storitev dostopa iz tretjega odstavka 15.d člena Zakona o železniškem prometu (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo; v nadaljnjem besedilu: ZZelP);
- »projekt drugi tir« so vsi akti in dejanja, ki jih mora izvesti družba, da zagotovi izvedbo investicije v drugi tir in gospodarjenje z njim v času koncesijske pogodbe;
- »upravljavca drugega tira« je družba, ki je z 11.c členom ZZelP določena za upravljavca javne železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji.

4. člen

(namen družbe)

(1) Družba zagotovi izgradnjo in gospodarjenje z drugim tirom, in sicer v času trajanja koncesijske pogodbe iz tega zakona. Če tako določa zakon, izvaja družba tudi druge naloge, povezane z drugim tirom.

(2) Družba sme opravljati druge gospodarske dejavnosti le v tolikšnem obsegu, kot to dopuščajo omejitve iz prvega odstavka 8. člena tega zakona.

(3) Naloge iz prvega odstavka tega člena opravlja družba v splošnem interesu.

(4) Družba ne sme ustanoviti druge gospodarske družbe, pridobiti njenega poslovnega deleža ali delnice, ali ustanoviti druge pravne osebe.

5. člen

(družbeniki)

(1) Ustanovitelj in edini družbenik družbe je Republika Slovenija.

(2) Pod pogoji, ki jih določa meddržavni sporazum, ki ga ratificira Državni zbor Republike Slovenije, lahko pridobi poslovni delež v družbi druga država ali druge države članice Evropske unije (v nadaljnjem besedilu:

tuji družbenik), vendar njihov delež v osnovnem kapitalu skupaj ne sme doseči ali preseči posamičnega deleža Republike Slovenije.

7. člen

(posebne določbe o organih družbe)

(1) Družba ima naslednje organe:

- upravo;
- nadzorni svet;
- skupščino.

(2) Za organe družbe se uporabljajo določbe zakona, ki ureja gospodarske družbe, kolikor ta zakon ali ratificiran meddržavni sporazum iz drugega odstavka 5. člena tega zakona ne določata drugače.

(3) Za upravo družbe se poleg določb, po zakonu, ki ureja integriteto in preprečevanje korupcije, smiselno uporabljajo tudi določbe glede nezdružljivosti opravljanja funkcije, prepovedi članstva in dejavnosti, prepovedi in omejitev sprejemanja daril in omejitev poslovanja, ki veljajo za poklicne funkcionarje, prijava premoženjskega stanja in določbe o lobiranju.

(4) Naloge in pristojnosti skupščine družbe uresničuje vlada.

(5) Za člana uprave ali nadzornega sveta je lahko imenovana fizična oseba, ki poleg pogojev, ki jih določa zakon, ki ureja gospodarske družbe, izpolnjuje še naslednje pogoje in merila:

- odlikuje ga osebna integriteta in poslovna etičnost;
- njegove izkušnje potrjujeta poslovna uspešnost in ugled;
- ima izobrazbo, pridobljeno po študijskih programih za pridobitev izobrazbe druge bolonjske stopnje, ali raven izobrazbe, pridobljene po študijskih programih, ki v skladu z zakonom ustreza izobrazbi druge bolonjske stopnje;
- ima najmanj deset let ustreznih delovnih izkušenj iz vodenja ali upravljanja gospodarskih družb in dosega pri svojem delu dobre primerljive rezultate;
- ne opravlja funkcije, ki je po zakonu, ki ureja integriteto in preprečevanje korupcije, po tem ali drugem zakonu nezdružljiva s članstvom v nadzornem organu, organu upravljanja ali organu poslovanja gospodarske družbe, in take funkcije ni opravljal v preteklih šestih mesecih;
- ne sme biti v poslovnem razmerju z družbo.

(6) Določbe prejšnjega odstavka se uporabljajo za tiste člane nadzornega sveta, ki predstavljajo Republiko Slovenijo kot družbenika, tudi po vstopu drugega družbenika ali drugih družbenikov v družbo skladno z drugim odstavkom 5. člena tega zakona.

(7) Za imenovanje članov nadzornega sveta, ki so predstavniki delavcev, se uporabljajo določbe zakona, ki ureja sodelovanje delavcev pri upravljanju družb.

8. člen

(zagotavljanje pogojev za neposredno oddajo koncesijske pogodbe)

(1) Družba mora ves čas trajanja koncesijske pogodbe zagotavljati, da najmanj 80 odstotkov njenega skupnega povprečnega prometa v treh zaporednih letih izhaja iz dejavnosti za izpolnitev nalog iz tega zakona ali drugih nalog, ki jih je dal družbi kateri od družbenikov, ali oseba, ki jo ta družbenik obvladuje.

(2) V družbi ne sme biti poslovnih deležev v lasti fizičnih oseb ali pravnih oseb zasebnega prava.

(3) Družba ali družbeniki ne smejo skleniti pravnega posla, ki bi omogočal fizičnim osebam ali pravnim osebam, da pridobijo poslovni delež v družbi (posojilne pogodbe z možnostjo konverzije terjatve v poslovni delež, pogodbe o opciji za nakup poslovnega deleža, in podobno).

(4) V ustanovnem aktu oziroma družbeni pogodbi mora biti zagotovljeno, da družbenik oziroma družbeniki odločilno vplivajo na pomembne odločitve družbe.

(5) Družba je naročnik po predpisih o javnem naročanju.

10. člen

(pripravljalna dela)

(1) Pripravljalna dela projekta drugi tir obsegajo:

- pripravo projektne dokumentacije za izvedbo del;
- izvedbo arheoloških izkopavanj;
- izvedbo geološko-tehničnih in hidrogeoloških raziskav;
- izgradnjo deviacije obstoječe proge v Divači;
- izgradnjo dostopnih cest;
- izgradnjo predkopa v Divači in Črnem kalu;
- izgradnjo objektov za prečkanje reke Glinščice;
- prestavitve komunalnih vodov.

(2) Posamezna pripravljala dela lahko izvede družba še pred sklenitvijo koncesijske pogodbe.

12. člen

(organizacija in izvedba gradenj)

(1) Družba je v svojem imenu in za svoj račun investitor vseh gradbenih in drugih del za izvedbo investicije v drugi tir.

(2) Družba v tem okviru, brez poseganja v naloge upravljavca drugega tira, zlasti:

- pridobiva pravico graditi na zemljiščih, potrebnih za gradnjo drugega tira;
- skrbi za oddajo gradbenih in drugih del za gradnjo drugega tira;
- sklepa pogodbe z izvajalci za izvedbo gradbenih in drugih del za gradnjo drugega tira;
- skrbi za izvedbo gradbenega nadzora nad izvedbo gradbenih in drugih del za gradnjo drugega tira;
- skrbi za uresničevanje pravic in obveznosti po pogodbah z izvajalci gradbenih in drugih del za gradnjo drugega tira;
- izvaja vse akte in dejanja za prevzem objektov in naprav po dokončanju del, skupaj z uveljavljanjem pravic v zvezi z jamstvi in odpravo napak;
- skrbi za pridobitev vseh potrebnih dovoljenj in drugih aktov za začetek obratovanja drugega tira;
- sklepa vse druge akte in izvaja druga dejanja, potrebna za začetek in dokončanje investicije v drugi tir in za začetek njegovega obratovanja.

(3) Posamezne storitve za izvajanje nalog iz prejšnjega odstavka, ki se nanašajo na investicijo v drugi tir, lahko družba s pogodbo prenese na gospodarsko družbo iz 13.a člena ZZelP kot notranjemu izvajalcu, če so za to izpolnjeni pogoji po predpisih o javnem naročanju.

13. člen

(gospodarjenje z drugim tirom)

(1) Družba izvaja gospodarjenje z javno železniško infrastrukturo, ki sestavlja drugi tir.

(2) Gospodarjenje z drugim tirom obsega:

- organiziranje obnov drugega tira in oddajanje javnih naročil za izvedbo obnovitvenih del (druga alineja tretjega odstavka 11. člena ZZelP);
 - sklepanje pravnih poslov povezanih z gospodarjenjem z drugim tirom, v primeru in obsegu, ko ti ne služijo ali niso nujni za izvajanje njihovega osnovnega namena (četrta alineja drugega odstavka 11.a člena ZZelP).
- (3) Gospodarjenje z drugim tirom opravlja družba na podlagi koncesijske pogodbe iz 24. člena tega zakona.
- (4) Prihodki iz gospodarjenja z drugim tirom so prihodki družbe in jih družba uporablja skladno s prvim odstavkom 15. člena tega zakona.

14. člen

(upravljanje z drugim tirom)

(1) Upravljavca drugega tira izvaja naloge upravljavca javne železniške infrastrukture na drugem tiru, skladno z ZZelP in drugimi predpisi, ki urejajo železniški promet ter varnost železniškega prometa, v kolikor ta zakon ne določa drugače.

(2) Naloge upravljanja z drugim tirom, vključno z izvajanjem gospodarske javne službe vzdrževanja javne železniške infrastrukture na njem, razen nalog iz prve alineje drugega odstavka prejšnjega člena, ter zagotavljanjem nemotenega obratovanja drugega tira, kot tudi pobiranje povečanja uporabnine iz drugega in tretjega odstavka 16. člena tega zakona, se financirajo iz uporabnine za drugi tir in drugih virov upravljavca drugega tira, skladno z ZZelP in drugimi predpisi, ki urejajo železniški promet ter varnost železniškega prometa.

16. člen

(uporabnina za drugi tir)

(1) Uporabnino za drugi tir določi upravljavec drugega tira v skladu s 15.d členom ZZelP in Uredbo o dodeljevanju vlakovnih poti, uporabnini in režimu učinkovitosti na javni železniški infrastrukturi (Uradni list RS, št. 44/16), skladno z metodologijo, ki jo določi in objavi v programu omrežja.

(2) Uporabnina iz prejšnjega odstavka se v skladu s četrto alinejo petega odstavka 15.d člena ZZelP poveča na podlagi dolgoročnih stroškov projekta drugi tir po tem zakonu, saj povečuje učinkovitost železniškega transporta na relaciji Divača–Koper, projekta pa drugače ni mogoče izvesti.

(3) Povečanje iz prejšnjega odstavka se uporablja tudi za uporabnino za obstoječi tir Divača–Koper, lahko pa tudi za enega ali več drugih odsekov železniškega omrežja v Republiki Sloveniji.

(4) Povečanje uporabnine iz drugega in tretjega odstavka tega člena se določi skladno s predpisi in metodologijo iz prvega odstavka tega člena. O uvedbi povečanja uporabnine odloča vlada.

(5) Povečanje uporabnine iz drugega in tretjega odstavka tega člena je prihodek družbe.

17. člen

(plačilo za dosegljivost)

(1) Republika Slovenija družbi plačuje plačilo za dosegljivost kot plačilo storitev zagotavljanja dosegljivosti drugega tira za nemoteno izvajanje prevozov, tako da ob dobrem poslovanju omogoča družbi, da skupaj z drugimi viri iz prvega odstavka 15. člena tega zakona zagotavlja financiranje vse svoje dejavnosti, vključno z nalogami iz 10. do 13. člena tega zakona.

(2) Plačilo za dosegljivost mora biti določeno glede na čas, ko je drugi tir na razpolago za izvajanje storitev železniškega prevoza, ali iz razlogov, ki niso na strani družbe ali za katere bi bila družba odgovorna, ni na razpolago za te storitve.

(3) Plačilo za dosegljivost mora biti odvisno tudi od doseganja kvalitete zagotavljanja storitev dosegljivosti drugega tira za izvajanje prevozov, kot je določena v koncesijski pogodbi.

19. člen

(status grajenega javnega dobra državnega pomena)

- (1) Ne glede na določbe drugega odstavka 9. člena ZZelP je javna železniška infrastruktura, ki sestavlja drugi tir, razen pripadajočih zemljišč, na katerih so zgrajeni objekti te infrastrukture ali ki funkcionalno služijo objektom in napravam te infrastrukture, grajeno javno dobro državnega pomena v lasti družbe.
- (2) Pripadajoča zemljišča iz prejšnjega odstavka so grajeno javno dobro državnega pomena v lasti Republike Slovenije.
- (3) Zahtevo vladi za izdajo sklepa vlade o pridobitvi statusa grajenega javnega dobra iz drugega odstavka 21. člena Zakona o graditvi objektov (Uradni list RS, št. 102/04 – uradno prečiščeno besedilo, 14/05 – popr., 92/05 – ZJC-B, 111/05 – odl. US, 93/05 – ZVMS, 120/06 – odl. US, 126/07, 108/09, 61/10 – ZRud-1, 76/10 – ZRud-1A, 20/11 – odl. US, 57/12, 101/13 – ZDavNepr, 110/13, 22/14 – odl. US in 19/15) za javno železniško infrastrukturo iz prvega odstavka tega člena lahko poleg ministrstva vloži tudi družba.
- (4) Javni železniški infrastrukturi iz prvega odstavka tega člena status grajenega javnega dobra ne preneha, ko jo družba prenese v skladu s koncesijsko pogodbo na Republiko Slovenijo ali ko na drugi pravni podlagi preide v last Republike Slovenije, pač pa z dnem prenosa postane grajeno javno dobro v lasti Republike Slovenije.
- (5) V primeru stečaja družbe ima Republika Slovenija kot koncedent izločitveno pravico za objekte in naprave javne železniške infrastrukture, ki sestavljajo drugi tir. O tem, kateri so objekti in naprave iz prejšnjega odstavka, odloči ministristvo z odločbo v upravnem postopku. Ministristvo lahko odloči, da objekti in naprave ostanejo del stečajne mase.
- (6) Republika Slovenija je dolžna v primeru uveljavitve izločitvene pravice v stečajno maso vplačati tolikšen delež vrednosti objektov in naprav iz prejšnjega odstavka, kot je še preostalo časa od prenehanja koncesije zaradi stečaja družbe do poteka roka koncesije v primerjavi s celotnim rokom koncesije, zmanjšan za morebitne terjatve, ki jih ima do družbe.
- (7) Za določitev vrednosti objektov in naprav koncesije po tem členu se uporabljajo pravila, ki veljajo za določitev vrednosti nepremičnin v postopku razlastitve.
- (8) O višini in roku plačila objektov in naprav koncesije odloči stečajni senat, pri čemer rok plačila ne sme biti krajši od enega leta.
- (9) Javna železniška infrastruktura iz prvega odstavka tega člena ne more biti predmet izvršbe.

20. člen

(stavbna pravica)

- (1) Republika Slovenija ustanovi v korist družbe stavbno pravico na zemljiščih, potrebnih za zgraditev objektov javne železniške infrastrukture, ki sestavlja drugi tir.
- (2) Stavbna pravica iz prejšnjega odstavka se ustanovi skladno z zakonom, ki ureja stvarnopravna razmerja, in sicer najkasneje do začetka gradnje posameznega objekta ali njegovega dela.
- (3) Stavbna pravica iz prvega odstavka tega člena se ustanovi za čas trajanja koncesijske pogodbe in ne glede na določbe zakona, ki ureja stvarnopravna razmerja, preneha s prenehanjem koncesijske pogodbe, tudi v primeru predčasnega prenehanja te pogodbe.
- (4) Stavbna pravica iz prvega odstavka tega člena se ustanovi v javno korist in je neodplačna. Ne glede na določbe zakona, ki ureja stvarnopravna razmerja, ob prenehanju stavbne pravice Republika Slovenija kot lastnik zemljišča imetniku stavbne pravice ne plača nadomestila.
- (5) Za ustanovitev stavbne pravice po tem členu se Zakon o stvarnem premoženju države in samoupravnih lokalnih skupnosti (Uradni list RS, št. 86/10, 75/12, 47/13 – ZDU-1G, 50/14, 90/14 – ZDU-11, 14/15 – ZUUJFO in 76/15) ne uporablja.

21. člen

(prepoved obremenjevanja in razpolaganja)

(1) Družba s premoženjem iz prvega odstavka 19. člena tega zakona in s stavbno pravico iz prejšnjega člena ne sme razpolagati ali ju obremenjevati, razen če ta zakon določa drugače.

(2) Ne glede na določbo prejšnjega odstavka lahko družba na premoženju iz prejšnjega odstavka ustanavlja služnosti iz četrtega odstavka 9. člena ZZelP. Pred ustanovitvijo služnosti je potrebno pridobiti soglasje lastnika zemljišča.

(3) Če je služnost iz prejšnjega odstavka ustanovljena za nedoločen čas ali za čas, ki je daljši od trajanja stavbne pravice, na zemljišču, na katerem ima družba stavbno pravico, ali na objektu, ki je zgrajen na tem zemljišču, ta služnost po prenehanju stavbne pravice še naprej bremeni zemljišče ali objekt.

22. člen

(vsebina koncesijskega razmerja)

(1) Družba izvaja naloge iz 10. do 13. člena tega zakona v okviru koncesijskega razmerja, sklenjenega med Republiko Slovenijo kot koncedentom in družbo kot koncesionarjem (v nadaljnjem besedilu: koncesija za drugi tir).

(2) Koncesija za drugi tir obsega:

- koncesijo gradnje drugega tira;
- koncesijo storitev gospodarjenja z drugim tirom.

(3) Koncesiji iz prejšnjega odstavka sestavljata enovito koncesijsko razmerje, ki nastane ali preneha le skupaj za celotno koncesijo za drugi tir.

(4) Koncesija za drugi tir se podeli za čas 45 let od sklenitve koncesijske pogodbe.

(5) Koncesija za drugi tir ni javno-zasebno partnerstvo v smislu 2. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/06).

29. člen

(izvedba gradbenih in drugih del)

(1) Družba mora skleniti vse potrebne posle ter izvesti druge akte in dejanja, da zgradi pravočasno, kvalitetno in skladno s predpisi ter gradbenim dovoljenjem iz 27. člena tega zakona vse objekte drugega tira, izvede vse potrebne napeljave in vgradnje naprav, ter izvede vse druge prostorske ureditve, potrebne za dokončanje drugega tira.

(2) Družba je dolžna kot investitor nadzirati izvedbo gradbenih in drugih del in v razmerju do izvajalcev teh del uveljavljati vse pravice in odgovornosti za zagotovitev pravočasne in kvalitetne izvedbe del, ki izhajajo iz predpisov in sklenjenih pogodb.

(3) Republika Slovenija ne odgovarja za škodo, ki jo tretjim osebam povzroči izvajalec del z njihovo izvedbo pri gradnji drugega tira.

(4) Po izvedenih delih je družba dolžna pridobiti vsa potrebna dovoljenja za začetek obratovanja drugega tira.

(5) Roke za izvedbo posameznih del določata koncesijski akt in koncesijska pogodba.

30. člen

(financiranje izgradnje)

(1) Družba zagotavlja financiranje izgradnje drugega tira iz naslednjih virov:

- vplačanega osnovnega kapitala družbenikov;
- morebitnih drugih vplačil kapitala družbenikov;
- sredstev posojil;
- sredstev proračuna Evropske unije.

(2) Družba je dolžna pravočasno vlagati pravilne in popolne vloge in storiti vse drugo, kar je potrebno za pridobitev sredstev proračuna Evropske unije za namen izgradnje drugega tira, kadar je v pogojih programa za dodelitev sredstev predvideno, da je prejemnik sredstev neposredno investitor infrastrukture. Če družba po svoji krivdi takih sredstev ne pridobi, mora Republiki Sloveniji vrniti dodatna sredstva, ki jih je ta iz proračuna namenila za namen izgradnje drugega tira, ker sredstva proračuna Evropske unije niso bila zagotovljena. Obveznost dokazovanja, da sredstva niso bila dodeljena brez krivde družbe, je na strani družbe.

(3) Če je prejemnik sredstev proračuna Evropske unije Republika Slovenija, je družba dolžna prevzeti vse pravice in obveznosti iz pogodbe, ki jo z Evropsko unijo sklene Republika Slovenija kot prejemnik sredstev.

(4) Do začetka obratovanja drugega tira družba iz virov iz prvega odstavka tega člena financira tudi svoje poslovanje.

(5) Če družba že pred začetkom obratovanja drugega tira ustvarja katere od prihodkov iz prvega odstavka 15. člena tega zakona, jih uporabi za financiranje izgradnje, kolikor presegajo potrebno financiranje poslovanja družbe.

33. člen

(pobiranje in plačevanje uporabnine)

(1) Uporabnino iz prvega odstavka 16. člena tega zakona, skupaj s povečanjem uporabnine iz drugega in tretjega odstavka 16. člena tega zakona, obračuna prevozniku upravljavec drugega tira skladno z načinom obračunavanja uporabnine, določenem v programu omrežja iz šestega odstavka 15.d člena ZZelP.

(2) Povečanje uporabnine iz drugega in tretjega odstavka 16. člena tega zakona je prihodek družbe in jo mora upravljavec drugega tira v celoti plačati družbi na podlagi izdanega računa za uporabo infrastrukture drugega tira.

(3) Družba in upravljavec drugega tira skleneta pogodbo, s katero uredita medsebojna razmerja v zvezi z upravljanjem drugega tira. V pogodbi mora biti natančno razmejena odgovornost med upravljavcem in lastnikom infrastrukture v zvezi z zagotavljanjem kvalitete storitev na drugem tiru. S pogodbo družba in upravljavec dogovorita rok in način izdajanja računov za plačilo povečanja uporabnine družbi.

34. člen

(obračunavanje in plačevanje plačila za dosegljivost)

(1) Plačilo za dosegljivost se obračuna na podlagi mesečnega poročila družbe o času obratovanja drugega tira, času ko drugi tir ni obratoval in razlogih, zaradi katerih ni obratoval. Za čas obratovanja se štejejo ure v posameznem dnevu, ko je v trajanju cele ure drugi tir v celoti bil na razpolago za izvedbo prevozov v okviru najmanj minimalnega paketa storitev dostopa iz tretjega odstavka 15.d člena ZZelP.

(2) Poročilo iz prejšnjega odstavka mora vsebovati tudi vse podatke o kvaliteti storitev dostopa, ki skladno s koncesijskim aktom in koncesijsko pogodbo vplivajo na določitev plačila za dosegljivost. Sestavni del koncesijske pogodbe so tudi določbe o zagotavljanju ustrezne ravni kvalitete storitev.

(3) Plačilo za dosegljivost se plačuje mesečno za pretekli mesec.

(4) Podrobneje se uredi način plačevanja plačila za dosegljivost in roki plačil v koncesijskem aktu in koncesijski pogodbi.

35. člen

(uvedba pribitka)

- (1) Za zagotavljanje sredstev za financiranje gradnje drugega tira se na določenih odsekih cestninskih cest, kot so opredeljene v Zakonu o cestninjenju (Uradni list RS, št. 24/15; v nadaljnjem besedilu: ZCestn) uvede pribitek k cestnini.
- (2) Pribitek se uvede skladno z 18. členom ZCestn, kolikor ta zakon ne določa drugače.
- (3) O uvedbi pribitka odloči vlada na predlog ministrstva, pristojnega za cestninjenje, ko so izpolnjeni pogoji iz 18. člena ZCestn. Sklep o uvedbi pribitka se objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.
- (4) V sklepu iz prejšnjega odstavka vlada določi odseke cestninskih cest, na katerih se plačuje pribitek, višino pribitka in čas začetka ter konca plačevanja pribitka.

37. člen

(obveznosti plačila pribitka)

- (1) Pribitek plačujejo cestninski zavezanci po ZCestn, ki uporabljajo cestninsko cesto z vozilom, katerega največja dovoljena masa presega 3.500 kg, ne glede na največjo dovoljeno maso priklopnega vozila, ki je namenjeno ali se uporablja za prevoz tovora oziroma oseb v cestnem prometu.
- (2) Obveznost plačila pribitka nastane z nastankom obveznosti plačila cestnine cestninskega zavezanca iz prejšnjega odstavka.
- (3) Plačilo pribitka obračuna zavezancu upravljavec cestninskih cest hkrati z naložitvijo plačila cestnine in ga pobere skupaj s cestnino.

43. člen

(pristojnost za izvajanje nadzora)

- (1) Nadzor nad izvajanjem tega zakona izvaja ministrstvo.
- (2) Računsko sodišče je pristojno za opravljanje revizij pravilnosti in smotrnosti poslovanja družbe v skladu s pristojnostmi, kot jih določa zakon, ki ureja računsko sodišče. Glede postopkovnih vprašanj revizije in dolžnosti revidiranca se uporabljajo določbe zakona, ki ureja računsko sodišče.
- (3) Inšpekcijski nadzor nad izvajanjem tega zakona izvaja Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo.
- (4) Ne glede na prvi in drugi odstavek tega člena, izvaja nadzor nad izvajanjem določb 35. do 42. člena tega zakona Finančna uprava Republike Slovenije. Finančna uprava Republike Slovenije pri opravljanju nadzora uporablja zakon, ki ureja davčni postopek.

V. PREDLOG, DA SE PREDLOG ZAKONA OBRAVNAVA PO SKRAJŠANEM ZAKONODAJNEM POSTOPKU

Predlagatelj zakona v skladu s prvo alinejo prvega odstavka 142. člena Poslovnika državnega zbora (št. 92/07 – uradno prečiščeno besedilo, 105/10, 80/13, 38/17, 46/20, 105/21 – odl. US, 111/21, 58/23 in 35/24) predlaga, naj Državni zbor Republike Slovenije obravnava predlog zakona po skrajšanem postopku, ker gre za manj zahtevne spremembe zakona.

Predlog zakona vsebuje zgolj dve vsebinski spremembi, in sicer ureditev investitorstva družbe 2TDK d.o.o. za financiranje in izgradnjo vzporednega levega tira na identičen način, kot je urejeno za izgradnjo enotirne proge na podlagi veljavnega zakona, ter odpravo možnosti sodelovanja drugih držav pri projektu in lastništvu drugega tira in družbi 2TDK.

**UREDBA
O KONCESIJI ZA GRADNJO IN GOSPODARJENJE Z VZPOREDNIM LEVIM TIROM ŽELEZNIŠKE
PROGE DIVAČA–KOPER**

I. SPLOŠNE DOLOČBE

**1. člen
(vsebina)**

(1) Ta uredba je koncesijski akt za koncesijo za gradnjo in gospodarjenje z vzporednim levim tirom železniške proge na odseku Divača–Koper (v nadaljnjem besedilu: vzporedni levi tir).

(2) Ta uredba določa trajanje koncesije, njeno območje, naloge koncesionarja kot investitorja v javno železniško infrastrukturo vzporednega levega tira, način financiranja gradnje vzporednega levega tira in naloge finančnega inženiringa, ki ga izvaja koncesionar, pravice in obveznosti koncesionarja med gradnjo vzporednega levega tira, pravice in obveznosti koncedenta v zvezi z gradnjo vzporednega levega tira, način določitve javne železniške infrastrukture vzporednega levega tira, ureditev razmerij med koncesionarjem in upravljavcem vzporednega levega tira, pravice in obveznosti koncesionarja v zvezi z gospodarjenjem z vzporednim levim tirom, obveznosti koncesionarja v zvezi z zagotavljanjem dosegljivosti vzporednega levega tira, vire financiranja koncesije med obratovanjem vzporednega levega tira, način določitve in plačevanja plačila za dosegljivost, nadzor nad izvajanjem koncesije in prenehanje koncesijskega razmerja ter pravice in obveznosti koncedenta in koncesionarja v zvezi s prenehanjem koncesije.

**2. člen
(predmet koncesije)**

(1) Koncesija po tej uredbi zajema:

- koncesijo gradnje vzporednega levega tira;
- koncesijo storitev gospodarjenja z vzporednim levim tirom.

(2) Naloge koncesionarja v zvezi z gradnjo vzporednega levega tira in gospodarjenjem z njim določa Zakon o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper (Uradni list RS, št. 51/18 in; v nadaljnjem besedilu: ZIUGDT), v skladu z njim pa tudi ta uredba in koncesijska pogodba.

**3. člen
(pomen izrazov)**

Izrazi, uporabljeni v tej uredbi, pomenijo:

1. »delovni dan« je dan v tednu od vključno ponedeljka do petka, razen dni, ki so dela prosti po zakonu, ki ureja dela proste dneve v Republiki Sloveniji;
2. »gradbeno dovoljenje za vzporedni levi tir« je gradbeno dovoljenje, izdano na podlagi državnega prostorskega akta, sprejetega na podlagi pobude Ministrstva za infrastrukturo (št. 3751-4/2019/3-0213181 z dne 21. 5. 2019), ki jo je izdelal Urbis d. o. o., Maribor z vsemi morebitnimi poznejšimi obnovitvami, posodobitvami ali dograditvami na isti trasi;
3. »koncedent« je Republika Slovenija;

4. »koncesija« je s to uredbo in koncesijsko pogodbo urejeno razmerje med koncedentom in koncesionarjem v zvezi z gradnjo vzporednega levega tira in gospodarjenjem z njim;
5. »koncesionar« je družba ZTDK, Družba za razvoj projekta, d.o.o., kot je opredeljena z ZIUGDT;
6. »objekti in naprave javne železniške infrastrukture vzporednega levega tira« (v nadaljnjem besedilu: objekti in naprave vzporednega levega tira so vsi objekti in naprave, zgrajeni na zemljiščih, ki v skladu z ZIUGDT dobijo status grajenega javnega dobra; do pridobitve tega statusa štejejo za objekte in naprave drugega tira vsi objekti in naprave, katerih izgradnja je predvidena z gradbenim dovoljenjem za vzporedni levi tir na območju koncesije;
7. »območje koncesije« so zemljišča in objekti na njih, vključno s predori in drugimi premostitvenimi objekti med njimi in dovoznimi potmi, na katerih koncesionar izvaja svoje pravice in obveznosti iz koncesijskega razmerja;
8. »obnova« je financiranje in organiziranje obnovitvenih del ter skrb za njihovo izvedbo in nadzor nad njo;
9. »obnovitvena dela« so večja gradbena, inštalacijska in druga podobna dela ter storitve, ki povečajo vrednost javne železniške infrastrukture drugega tira, vendar ne spremenijo splošnega delovanja te infrastrukture;
10. »tveganje« je verjetnost, da bo izpostavljenost možnosti nastanka negotovega dogodka, ki ni odvisen od izključne volje prizadete stranke, povzročila škodo ali drugo negativno posledico;
11. »višja sila« so dogodki oziroma okoliščine, vključno z ravnanji tretjih, ki ob sklenitvi koncesijske pogodbe niso obstajale in jih tudi ni bilo mogoče predvideti, jih ni povzročila stranka te pogodbe, jih nobena od strank te pogodbe ne more odvrniti ali odvrniti njihovih posledic ter koncesionarju objektivno ne glede na dodatne napore in stroške onemogočajo izvajanje obveznosti po tej pogodbi; višja sila so na primer naravne nesreče, prometne in druge nesreče, vojna, državljanski nemiri in podobni dogodki ter okoliščine, ki izpolnjujejo navedene splošne značilnosti višje sile;
12. »vzdrževanje vzporednega levega tira« so dela za vzdrževanje stanja in zmožljivosti obstoječe javne železniške infrastrukture vzporednega levega tira;
13. »začetek obratovanja« je dan, ko so vzpostavljeni vsi dejanski in pravni pogoji za obratovanje v smislu četrte alineje 2. člena ZIUGDT, torej dan, ko se lahko začnejo dodeljevanje vlakovnih poti, upravljanje prometa in zaračunavanje uporabnine za uporabo železniške infrastrukture na vzporednem levem tiru.

4. člen (pristojnost)

Naloge koncedenta v koncesijskem razmerju izvaja ministrstvo, pristojno za infrastrukturo (v nadaljnjem besedilu: ministrstvo), razen tistih nalog in odločitev, ki so po tej uredbi ali drugem predpisu izrecno v pristojnosti Vlade Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: vlada).

5. člen (trajanje koncesije)

(1) Rok trajanja koncesije za vzporedni levi tir se določi tako, da se koncesija zaključi na isti dan kot koncesija, podeljena za gradnjo in gospodarjenje s tirom, zgrajenim na podlagi gradbenega dovoljenja št. 35105/118/2011/162 1093-5 z dne 31. 3. 2016.

(2) Če koncesijska pogodba določa pogoje za začetek njene veljavnosti, začne teči rok koncesije z izpolnitvijo zadnjega od pogojev za začetek veljavnosti pogodbe.

(3) Rok koncesije ne teče, če koncesionar dlje kot tri mesece ne more izvajati svojih bistvenih obveznosti iz koncesijskega razmerja zaradi višje sile.

(4) Posledica prekinitve roka koncesije iz prejšnjega odstavka je, da rok koncesije preneha teči zaradi nastanka višje sile. Rok koncesije začne teči naprej, ko preneha razlog prekinitve, vendar najpozneje 24 mesecev po nastopu prekinitve. Koncedent ta rok lahko podaljša. Medsebojne pravice in obveznosti koncedenta in koncesionarja v času prekinitve roka koncesije določa koncesijska pogodba.

(5) Po preteku roka iz prejšnjega odstavka koncesijska pogodba preneha, razen če se pred njegovim potekom koncedent in koncesionar dogovorita drugače.

6. člen (območje koncesije)

(1) Do končane izgradnje vzporednega levega tira obsega območje koncesije vsa zemljišča, na katerih se izvajajo pripravljalna, gradbena in druga dela, ki jih določa gradbeno dovoljenje.

(2) Po končani izgradnji obsega območje koncesije vsa zemljišča in objekte javne železniške infrastrukture, ki v skladu z 19. členom ZIUGDT pridobijo status grajenega javnega dobra.

(3) V času veljavnosti koncesijskega razmerja po tej uredbi lahko gradnje in storitve, ki so predmet koncesije na območju koncesije, izvaja le koncesionar ali osebe, ki jih koncesionar pooblasti s pogodbo.

7. člen (podelitev koncesije)

(1) Koncedent podeli koncesionarju koncesijo brez izvedbe postopka podelitve koncesije, saj koncesionar izpolnjuje pogoje notranjega izvajalca po predpisih o javnem naročanju in podeljevanju koncesijskih pogodb.

(2) Koncesija je podeljena s sklenitvijo koncesijske pogodbe po začetku veljavnosti te uredbe. Če koncesijska pogodba določa pogoje za začetek njene veljavnosti, je koncesija podeljena z izpolnitvijo zadnjega od pogojev za začetek veljavnosti koncesijske pogodbe.

(3) Koncesionar mora ves čas trajanja koncesije izpolnjevati pogoje notranjega izvajalca po predpisih o javnem naročanju in podeljevanju koncesijskih pogodb.

8. člen (splošno o razporeditvi tveganj)

(1) Če ta uredba določa, da koncesionar ali koncedent nosi določeno tveganje, ta oseba v svoje breme trpi škodo, dodatne stroške in druge negativne materialne posledice nastopa tega tveganja, ne glede na to, ali je ta škoda nastala zaradi ravnanja osebe, ki nosi tveganje, ravnanja tretjih oseb, po naključju ali zaradi višje sile.

(2) Kadar tveganje nosi koncesionar, to tudi pomeni, da te škode ne more vključiti v obračun projekta in na tej podlagi zahtevati povečanje plačila za dosegljivost.

(3) Ne glede na prvi in drugi odstavek tega člena si stranka, ki nosi tveganje, škodo iz prvega odstavka tega člena lahko povrne od druge stranke v koncesijskem razmerju, če je ta zanjo odgovorna, ali od tretje osebe (zavarovanje rizika, uveljavljanje odgovornosti tretje osebe in podobno).

II. GRADNJA VZPOREDNEGA LEVEGA TIRA

1. IZVEDBA PRIPRAVLJALNIH DEL

9. člen

(pridobitev gradbenega dovoljenja in izvedba drugih pripravljanih del)

(1) Koncesionar pripravi vse potrebne pravne in strokovno-tehnične podlage in izvede vse potrebne raziskave, ki bodo omogočale izgradnjo vzporednega levega tira.

(2) Koncesionar vse podlage zagotovi pravočasno, tako da ta dejanja ne bodo povzročila zamud pri gradnji.

2. FINANCIRANJE GRADNJE IN FINANČNI INŽENIRING

10. člen

(letni in drugi finančni načrti)

(1) Koncesionar pripravi letni poslovni načrt najpozneje do 30. novembra za prihodnje leto. V letni poslovni načrt koncesionarja sta vključena tudi finančni načrt investicije v vzporedni levi tir in poročilo o izvedbi letnega finančnega načrta investicije za preteklo leto. V zadnjih treh koledarskih letih pred potekom roka koncesije mora letni poslovni načrt vsebovati tudi načrt aktivnosti v zvezi s prenehanjem koncesije, prenosom vzporednega levega tira na koncedenta in likvidacijo družbe po prenehanju koncesije.

(2) Letni poslovni načrt se na podlagi četrtega odstavka 44. člena ZIUGDT predloži v soglasje projektno-finančnemu svetu. Koncesionar mora letni poslovni načrt sprejeti do začetka leta, na katero se nanaša. Koncedent lahko v 30 dneh po prejemu letnega poslovnega finančnega načrta koncesionarju pošlje pripombe in predloge za dopolnitev načrta. Če koncesionar in koncedent ne uskladita letnega finančnega načrta v tem roku, lahko koncesionar zaradi zagotovitve nemotenega financiranja gradnje ali gospodarjenja z drugim tirom ravna v skladu z nespornim delom predloga načrta.

(3) Letni finančni načrt investicije v vzporedni levi tir iz prejšnjega odstavka mora vključevati predvidene vire in projekcijo financiranja investicije v vzporedni levi tir v letu, na katero se nanaša, in načrtovane izdatke v zvezi z investicijo v tem letu, upošteva rezultate izvedbe letnega načrta investicije v preteklem letu ter predvideno dinamiko izvedbe celotne investicije v do začetka njegovega obratovanja. Vključevati mora načrt zadolževanja in upravljanja dolga investicije za vzporedni levi tir. V njem mora navesti skupno zadolžitev na začetku in koncu zadevnega leta, podatke o posojilih, ki jih namerava najeti v tem obdobju (znesek glavnice posojila, obresti, ročnost in druge bistvene podatke o nameravanem posojilu), podatke o načrtovanem odplačevanju posojil in skupni dolg na koncu zadevnega leta. Pri tem mora izhajati iz sprejetega investicijskega programa za investicijo v vzporedni levi tir ter vsebinsko in postopkovno pojasniti morebitna odstopanja od njega. Če stroški gradnje presežejo višino iz investicijskega programa, mora koncesionar nemudoma predlagati spremembo investicijskega programa.

11. člen

(viri sredstev za gradnjo)

(1) Vire sredstev koncesionarja za gradnjo določa prvi odstavek 30. člena ZIUGDT.

(2) Koncesionar mora v okviru razpoložljivosti za gradnjo drugega tira uporabiti zlasti razpoložljiva sredstva proračuna Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: evropska sredstva) in kapitalske vložke družbenika oziroma družbenikov, sredstva posojil pa le, če drugi viri, ki jih določa zakon, ne zadoščajo.

(3) Koncesionar mora storiti vse, kar je treba, da pravočasno pridobi potrebna sredstva za gradnjo vzporednega levega tira.

12. člen (pridobivanje in poraba evropskih sredstev)

(1) Koncesionar mora kot investitor v vzporedni levi tir pravočasno opraviti vsa potrebna dejanja in sprejeti vse potrebne akte, da v čim večjem obsegu pridobi evropska sredstva za financiranje vzporednega levega tira, in pri tem mora sodelovati s koncedentom. Za opustitev te obveznosti odgovarja v skladu z drugim odstavkom 30. člena ZIUGDT.

(2) Koncedent zagotavlja koncesionarju pomoč in svetovanje pri pridobivanju evropskih sredstev.

(3) Koncesionar je odgovoren za porabo evropskih sredstev v skladu s predpisi in pravnimi akti o njihovi dodelitvi. O tem mora voditi vso potrebno dokumentacijo ter pravočasno in pravilno predložiti zahtevana poročila ter izpolnjevati vse druge obveznosti v zvezi s porabo teh sredstev.

13. člen (zagotovitev dodatnih sredstev)

(1) Edini družbenik koncesionarja zagotovi vložke v osnovni kapital koncesionarja.

(2) Koncesionar sprotno obvešča koncedenta o poslovnih dogodkih oziroma okoliščinah, zaradi katerih bi bilo treba zagotoviti dodatna sredstva in s tem omogočiti nemoteno financiranje izgradnje. Pri tem mora pojasniti razloge, zaradi katerih je do teh dogodkov oziroma okoliščin prišlo, kakšne ukrepe je sprejel za omilitev njihovih posledic in navesti vse druge informacije, ki so potrebne za ukrep iz četrtega odstavka tega člena.

(3) V primeru iz prejšnjega odstavka edini družbenik zagotovi dodatna sredstva v skladu z zakonom, ki ureja gospodarske družbe.

14. člen (posojila)

Koncesionar mora v svojem imenu in za svoj račun storiti vse potrebno za pravočasno pridobivanje in pravilno odplačevanje posojil ter gospodarno upravljanje z dolgom, ki ga je najel za gradnjo vzporednega levega tira in gospodarjenje z njim.

3. IZVEDBA GRADNJE VZPOREDNEGA LEVEGA TIRA

15. člen (pridobivanje pravice graditi)

(1) Koncesionar mora pridobiti pravico graditi na zemljiščih, potrebnih za izgradnjo objektov vzporednega levega tira pred začetkom izvajanja gradbenih del za posamezen objekt. Pravico graditi pridobiva na način, določen v 28. členu ZIUGDT.

(2) Če koncesionar v skladu s četrtem odstavkom 28. člena ZIUGDT predlaga vložitev zahteve za razlastitev ali ustanovitev služnosti v javno korist, mora koncedent izvesti vsa dejanja za vložitev te zahteve. Stroški, ki jih ima koncesionar s pripravo predloga in drugimi potrebnimi

dejanji v postopku razlastitve ali ustanovitve služnosti v javno korist, so stroški pridobivanja zemljišč.

16. člen (oddajanje del)

(1) Koncesionar naroča blago, storitve in gradnje za izgradnjo vzporednega levega tira v svojem imenu in za svoj račun.

(2) Koncesionar zagotavlja pravočasno oddajo naročil za izgradnjo vzporednega levega tira.

(3) Koncesionar in upravljavec vzporednega levega tira uredita medsebojna razmerja v zvezi z gradnjo vzporednega levega tira s pogodbo, v kateri uredita tudi način sodelovanja upravljavca vzporednega levega tira pri gradnji.

17. člen (roki izgradnje)

(1) Koncesionar mora zagotoviti, da so gradbena dela v celoti izvedena v rokih, kot jih določa veljavni investicijski program projekta vzporedni levi tir.

(2) Tveganje prekoračitve rokov gradnje nosi koncesionar, razen v primerih iz tretjega, četrtega in petega odstavka tega člena. Škoda zaradi prekoračitve rokov gradnje obsega tudi zmanjšanje prihodkov koncesionarja zaradi krajšega obratovanja vzporednega levega tira v času trajanja koncesijskega razmerja.

(3) Koncedent nosi škodo, povzročeno s prekoračitvijo rokov, ki je nastala zaradi njegovega ravnanja.

(4) Koncedent nosi škodo, ki je nastala zaradi prekoračitve rokov, če in kolikor je do prekoračitve rokov prišlo zaradi:

- vojne, nemirov, demonstracij, terorističnih dejanj in podobnih dogodkov;
- spremembe tehničnih in drugih zahtev glede gradnje objektov vzporednega levega tira zaradi spremembe predpisov;
- bistveno drugačnih geoloških značilnosti kamnin na območju gradnje predorov in drugih objektov vzporednega levega tira, podorov ali drugih dogodkov, povezanih z geološkimi značilnostmi na tem območju, razen če je za zamudo odgovoren koncesionar;
- arheoloških najdb ali najdb delov narave, ki jih je treba ovrednotiti glede potrebne zaščite v skladu z zakonom;
- spremembe gradbenega dovoljenja na zahtevo ali s soglasjem koncedenta, razen če je do zamude prišlo zaradi ravnanja koncesionarja;
- zamude pri izvedbi razlastitve ali ustanovitve služnosti v javno korist iz drugega odstavka 15. člena te uredbe ali drugih postopkov državnih organov, razen če je za zamudo odgovoren koncesionar.

(5) Škodo iz prejšnjega odstavka nosi koncedent le do višine, ki skupno za vse škodne primere iz prejšnjega odstavka, iz četrtega odstavka 18. člena in iz tretjega odstavka 19. člena te uredbe ne presega 5 % skupne predvidene vrednosti investicijskih stroškov projekta vzporedni levi tir po tekočih cenah, kot je ta vrednost določena v investicijskem programu.

18. člen (stroški gradnje)

(1) Koncesionar zagotovi izvedbo vseh gradbenih in drugih del, potrebnih za izgradnjo vzporednega levega tira, v okviru stroškov, predvidenih v investicijskem programu ter letnih in drugih finančnih načrtih.

(2) Koncesionar nosi tveganje prekoračitve stroškov gradnje, ki presegajo stroške, določene v skladu s prejšnjim odstavkom, razen v primerih iz tretjega in četrtega odstavka tega člena.

(3) Koncedent nosi povečane stroške gradnje, ki so nastali zaradi njegovega ravnanja.

(4) Koncedent nosi povečanje stroškov gradnje, ki so nastali iz razlogov iz četrtega odstavka prejšnjega člena.

19. člen (pridobitev dovoljenj za začetek obratovanja)

(1) Po zaključku vseh gradbenih del mora koncesionar najpozneje v šestih mesecih pridobiti vsa potrebna dovoljenja oziroma druge posamične akte, na podlagi katerih vzporedni levi tir lahko začne z obratovanjem.

(2) Tveganje prekoračitve roka za pridobitev aktov iz prejšnjega odstavka nosi koncesionar.

(3) Tveganje prekoračitve roka iz prejšnjega odstavka se nanaša na škodo, nastalo koncesionarju, zaradi izpada njegovih prihodkov iz naslova obratovanja vzporednega levega tira.

(4) Četrty in peti odstavek 17. člena te uredbe se uporabljata tudi glede škode, ki nastane zaradi prekoračitve roka za pridobitev dovoljenj in drugih aktov, potrebnih za obratovanje.

20. člen (določitev grajenega javnega dobra)

Koncesionar mora po pridobitvi vseh dovoljenj in drugih aktov iz prejšnjega člena zagotoviti ministrstvu podatke, potrebne za vložitev zahteve za izdajo sklepa vlade o pridobitvi statusa grajenega javnega dobra za javno železniško infrastrukturo iz prvega in drugega odstavka 19. člena ZIUGDT.

III. OBRATOVANJE VZPOREDNEGA LEVEGA TIRA

1. PRENOS VZPOREDNEGA LEVEGA TIRA V UPRAVLJANJE UPRAVLJAVCU

21. člen (sklenitev pogodbe z upravljavcem vzporednega levega tira)

(1) Koncesionar mora pravočasno začeti pogajanja z upravljavcem vzporednega levega tira (v nadaljnjem besedilu: upravljavec) za sklenitev pogodbe o upravljanju vzporednega levega tira in si prizadevati za sklenitev te pogodbe najpozneje v treh mesecih po sklenitvi koncesijske pogodbe.

(2) Pogodba iz prejšnjega odstavka mora urejati vsa vprašanja v zvezi z izvajanjem nalog upravljavca vzporednega levega tira, zlasti pa:

- razmejitve odgovornosti med koncesionarjem in upravljavcem v zvezi z zagotavljanjem kvalitete storitev na vzporednem levem tiru,
- opredelitev nalog upravljavca in koncesionarja z namenom zagotovitve dosegljivosti vzporednega levega tira,
- pravice in obveznosti koncesionarja in upravljavca v zvezi z vzdrževanjem vzporednega levega tira in njegovimi obnovami,
- pravice in obveznosti koncesionarja in upravljavca v zvezi z obračunom in plačevanjem uporabnine za vzporedni levi tir in povečanja uporabnine ter druga vprašanja njunih medsebojnih razmerij.

(3) Uporabnino za vzporedni levi tir zaračuna uporabniku vzporednega levega tira upravljavec v skladu s pravili, ki urejajo uporabnino javne železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji. Uporabnina je prihodek koncesionarja in jo vodi upravljavec na posebnem računu. Uporabnina se uporablja za financiranje nalog upravljavca.

(4) Povečanje uporabnine zaračuna uporabniku vzporednega levega tira upravljavec na način iz prejšnjega odstavka. Povečanje uporabnine je prihodek koncesionarja in ga plača upravljavec koncesionarju.

(5) Sredstva za vzdrževanje vzporednega levega tira in sredstva za obratovanje vzporednega levega tira, kolikor v določenem časovnem obdobju presegajo znesek uporabnine iz tretjega odstavka tega člena v tem časovnem obdobju, zagotavlja v skladu s pogodbo iz prejšnjega odstavka koncesionar iz prihodkov, določenih v prvem odstavku 15. člena ZIUGDT.

(6) Medsebojna razmerja v zvezi z gradnjo vzporednega levega tira uredita koncesionar in upravljavec s posebno pogodbo o sodelovanju v času gradnje v roku iz prvega odstavka tega člena.

(7) Koncesionar ne sme skleniti pogodbe o upravljanju vzporednega levega tira in pogodbe iz prejšnjega odstavka v vsebini, ki bi bila v neskladju z ZIUGDT, to uredbo ali koncesijsko pogodbo.

22. člen **(prenos v upravljanje)**

(1) Na način in v rokih, kot je določeno s pogodbo o upravljanju vzporednega levega tira, mora koncesionar izdati vse akte in izvesti vsa dejanja, potrebna za to, da upravljavec vzporednega levega tira v čim krajšem času po pridobitvi vseh dovoljenj in drugih aktov, potrebnih za obratovanje vzporednega levega tira, začne izvajati naloge upravljavca.

(2) Koncesionar mora obvestiti koncedenta o prenosu vzporednega levega tira v upravljanje potem, ko so izvedena vsa potrebna dejanja in je upravljavec začel upravljati vzporedni levi tir.

2. GOSPODARJENJE Z VZPOREDNIŠKIM LEVIM TIROM

23. člen **(načrtovanje obnov)**

(1) Koncesionar pripravi načrt obnov vzporednega levega tira, in sicer prvič pet let po začetku obratovanja.

(2) Načrt obnov vsebuje načrtovana obnovitvena dela na vzporednem levem tiru v naslednjih petih letih, rok njihove izvedbe in predvidene stroške. Koncesionar sprejme vsaki dve

leti nov načrt obnov za naslednjih pet let, ob upoštevanju obsega izvedbe veljavnega načrta obnov in potreb po obnovitvenih delih.

(3) Načrt obnov mora koncesionar pred sprejemom uskladiti z upravljavcem, po sprejemu pa nanj dobiti soglasje koncedenta.

(4) Koncesionar in upravljavec uredita medsebojna razmerja v zvezi z obnavljanjem vzporednega levega tira s pogodbo, v kateri uredita tudi način sodelovanja upravljavca pri izvedbi obnovitvenih del.

24. člen **(financiranje obnov vzporednega levega tira)**

(1) Sredstva za obnavljanje vzporednega levega tira zagotavlja koncesionar praviloma iz prihodkov, določenih v prvem odstavku 15. člena ZIUGDT.

(2) Če sredstva iz prejšnjega odstavka ne zadoščajo, lahko koncesionar financira obnovitvena dela iz sredstev, ki jih določa prvi odstavek 30. člena ZIUGDT za gradnjo vzporednega levega tira.

(3) Če koncesionar za obnovitvena dela uporablja sredstva iz prejšnjega odstavka, se zanje uporabljajo 12. člen, prvi, tretji in četrti odstavek 13. člena in 14. člen te uredbe.

(4) Za izvajanje obnovitvenih del se smiselno uporabljajo določbe prvega in četrtega odstavka 16. člena te uredbe, 18. člen, pri čemer so roki izvedbe obnovitvenih del določeni v načrtu obnov, in 19. člen te uredbe, pri čemer je okvir stroškov obnovitvenih del določen v načrtu obnov.

25. člen **(sklepanje pravnih poslov)**

(1) V okviru gospodarjenja mora koncesionar skrbeti za pravno urejenost objektov in naprav, ki sestavljajo javno železniško infrastrukturo vzporednega levega tira.

(2) Koncesionar nosi tveganje nastanka škode na objektih in napravah javne železniške infrastrukture vzporednega levega tira ter jo mora zavarovati najmanj za običajne rizike, kot so:

- požar, strela, eksplozija, vihar, toča;
- poplava, vdor/izliv vode;
- zemeljski in snežni plaz, teža snega;
- žled;
- strojelom;
- udarec vozila, padec letala;
- manifestacije, demonstracije;
- odgovornost za škodo, nastalo tretji osebi.

(3) V okviru gospodarjenja z vzporednim levim tirom koncesionar ne sme v zvezi z objekti in napravami ter zemljišči, ki sestavljajo javno železniško infrastrukturo vzporednega levega tira, sklepati pogodb o:

- njihovi odsvojitvi;
- obremenitvi s stvarno pravico na tuji stvari;
- prenosu stavbne pravice.

(4) Ne glede na prejšnji odstavek lahko koncesionar v zvezi z objekti in napravami ter zemljišči iz prejšnjega odstavka sklepa pogodbe o obremenitvi s služnostjo napeljevanja vodovoda in kanalizacije, električnih, telefonskih in telegrafskih napeljav, plinovoda in služnostjo poti, ki omogoča prehod, ter drugih podobnih naprav in objektov v javnem interesu, kot jih določa zakon, ki ureja železniški promet, če to ne ovira uporabe teh objektov in naprav ter zemljišč za železniški promet. O sklenitvi pogodbe obvesti koncesionar koncedenta in mu pošlje kopijo sklenjene pogodbe.

(5) Pod pogojem iz prejšnjega odstavka lahko koncesionar v zvezi z objekti in napravami ter zemljišči iz prejšnjega odstavka sklepa zakupne in najemne pogodbe.

3. ZAGOTAVLJANJE DOSEGLJIVOSTI VZPOREDNEGA LEVEGA TIRA

26. člen (standardi dosegljivosti)

(1) Koncesionar izvaja storitev dosegljivosti vzporednega levega tira za izvajanje prevozov po vzporednem levem tiru najmanj v okviru minimalnega paketa storitev dostopa, kot jih določa prvi odstavek 34. člena ZIUGDT.

(2) Dosegljivost se ugotavlja glede na čas, ko po vzporednem levem tiru lahko potekajo prevozi v skladu s prejšnjim odstavkom, in glede na kvaliteto zagotavljanja storitve dosegljivosti vzporednega levega tira. Dosegljivost se ugotavlja v urah v posameznem dnevu, pri čemer se pri izračunu dnevne dosegljivosti proge uporabi strokovna metodologija, ki upošteva izračun realne prepustne zmogljivosti v razmerju do maksimalne prepustne zmogljivosti proge in ponder časovne uporabe proge. Podrobneje se izračun dnevne dosegljivosti proge določi v koncesijski pogodbi. Na koncu koledarskega leta se za morebiten poračun izplačila za dosegljivost dnevna zmogljivost proge upošteva v povprečnem obdobju enega leta.

(3) Čas, ko ni zagotovljena dosegljivost, je čas, ko so zaradi kateregakoli vzroka nastale okoliščine, zaradi katerih vlaki ne morejo voziti po vzporednem levem tiru (prekinitve obratovanja). V ta čas se ne štejejo napovedane in z upravljavcem vzporednega levega tira usklajene prekinitve obratovanja proge zaradi vzdrževanja ali obnovitvenih del.

(4) Kvaliteta zagotavljanja dosegljivosti se meri z ugotavljanjem točnosti vlaka glede na njegovo dodeljeno vlakovno pot, izraženo z zamudo v skladu z režimom učinkovitosti, določenim v programu omrežja v skladu s predpisi, ki urejajo železniški promet, pri čemer upravljavec vzporednega levega tira zagotovi, da se pri merjenju zamud izločijo vzroki, ki niso povezani z obratovanjem vzporednega levega tira.

(5) Kvaliteta zagotavljanja dosegljivosti se podrobneje določi v koncesijski pogodbi.

27. člen (tveganja v zvezi z zagotavljanjem dosegljivosti)

(1) Koncesionar nosi tveganje zagotavljanja dosegljivosti. Koncesionar mora zavarovati rizik prekinitve obratovanja vzporednega levega tira zaradi višje sile za zavarovalno vsoto, ki dosega najmanj šest mesečnih zneskov plačila za dosegljivost.

(2) Ne glede na prejšnji odstavek nosi škodo, ki nastane koncesionarju zaradi prekinitve obratovanja vzporednega levega tira, koncedent, če prekinitve nastane iz naslednjih razlogov (tveganja koncedenta):

- vojne, nemirov, demonstracij, terorističnih dejanj in podobnih dogodkov;
- razloga, za katerega je odgovoren koncedent;
- če prekinitve obratovanja, daljša od šestih mesecev, nastane zaradi višje sile.

(3) Če je razlog prekinitve obratovanja vzporednega levega tira posledica ravnanja upravljavca vzporednega levega tira ali tretje osebe, nosi škodo, ki nastane koncesionarju zaradi prekinitve obratovanja vzporednega levega tira koncesionar, če prekinitev traja šest mesecev ali manj. Koncesionar povrne to škodo bodisi od upravljavca po pravilih o odškodninski odgovornosti, bodisi iz zavarovanja po prvem odstavku tega člena.

(4) Če v primeru iz prejšnjega odstavka traja prekinitev obratovanja več kot šest mesecev, nosi škodo, ki izvira iz prekinitve obratovanja nad šest mesecev, koncedent, največ do višine vrednosti mesečnih zneskov plačila za dosegljivost, ki bi zapadli v plačilo v času prekinitve obratovanja nad šest mesecev v primeru, da bi vzporedni levi tir obratoval s polno dosegljivostjo. Koncedent to škodo povrne od upravljavca vzporednega levega tira ali tretje osebe, če je ta zanj odgovorna po pravilih o odškodninski odgovornosti.

IV. FINANČNA VPRAŠANJA KONCESIJE

1. SPLOŠNE DOLOČBE

28. člen

(prihodki koncesionarja za financiranje koncesije)

(1) Koncesionar financira izvajanje koncesije iz naslednjih prihodkov:

- plačila za dosegljivost;
- povečanja uporabnine;
- prihodkov od gospodarjenja z vzporednim levim tirom.

(2) Prejšnji odstavek ne posega v pravico koncesionarja, da gradnjo vzporednega levega tira, pa tudi obnove vzporednega levega tira pod pogoji iz 24. člena te uredbe, financira iz sredstev, ki jih določa prvi odstavek 30. člena ZIUGDT in niso koncesionarjev prihodek.

29. člen

(ločene računovodske evidence)

Če koncesionar izvaja tudi druge storitve, ki niso predmet izvajanja koncesije, mora določiti sodila za ločene računovodske evidence sredstev in virov sredstev ter prihodkov in stroškov poslovanja za izvajanje koncesije in o njih nemudoma obvestiti koncedenta, kar velja tudi za vsako spremembo teh sodil.

2. PLAČILO ZA DOSEGLJIVOST

30. člen

(splošna določba)

(1) Plačilo za dosegljivost je znesek, ki ga plačuje koncedent koncesionarju za izvajanje storitve dosegljivosti vzporednega levega tira.

(2) Na plačilo za dosegljivost se obračuna in plača davek na dodano vrednost.

(3) Koncedent plačuje plačilo za dosegljivost koncesionarju mesečno za pretekli mesec na podlagi izdanega računa.

(4) Način izračunavanja in plačevanja plačila za dosegljivost se podrobneje uredi v koncesijski pogodbi.

31. člen

(določitev višine plačila za dosegljivost)

(1) Najpozneje do začetka obratovanja vzporednega levega tira koncesionar pripravi izračun višine plačila za dosegljivost in ga pošlje koncedentu. Če koncedent v 30 dneh po prejemu ne ugovarja izračunu začetne višine plačila za dosegljivost, se šteje, da se z njim strinja.

(2) Višina plačila za dosegljivost se določi za čas od začetka obratovanja vzporednega levega tira do konca koncesijskega razmerja, razen če se njegova višina prilagodi v skladu s koncesijsko pogodbo.

(3) Višina plačila za dosegljivost se določi v skladu s prvim odstavkom 17. člena ZIUGDT in izračuna po metodologiji, določeni v koncesijski pogodbi.

(4) Mesečni znesek višine plačila za dosegljivost je tolikšen delež celotne začetne višine plačila za dosegljivost, kolikor je celih koledarskih mesecev od začetka obratovanja vzporednega levega tira do konca koncesijskega razmerja.

(5) Če nastane med koncedentom in koncesionarjem spor o višini plačila za dosegljivost, se do dogovora med strankama uporablja višina plačila za dosegljivost, ki je vključena v investicijski program za izgradnjo vzporednega levega tira.

(6) Višina plačila za dosegljivost se lahko izjemoma poveča iz upravičenih razlogov. Morebitno povečanje plačila za dosegljivost se uredi v koncesijski pogodbi.

32. člen (zmanjšanje plačila za dosegljivost)

(1) Plačilo za dosegljivost za posamezen mesec se zmanjša sorazmerno času prekinitve obratovanja vzporednega levega tira v tem mesecu. Zmanjšanje se izračuna glede na razmerje med časom prekinitve obratovanja v urah in vsemi urami v tem koledarskem mesecu.

(2) Koncedent in koncesionar v koncesijski pogodbi določita standard kvalitete izvajanja storitev iz četrtega odstavka 26. člena te uredbe.

(3) Plačilo za dosegljivost za posamezen mesec se zmanjša za delež, določen s koncesijsko pogodbo, če je bila v zadevnem mesecu kvaliteta zagotavljanja dosegljivosti nižja od standarda iz prejšnjega odstavka.

33. člen (račun za plačilo za dosegljivost)

(1) Koncesionar izda račun za plačilo za dosegljivost do petnajstega delovnega dne v mesecu za prejšnji mesec in ga pošlje koncedentu skupaj z mesečnim poročilom o dosegljivosti vzporednega levega tira.

(2) Pri višini računa mora koncesionar upoštevati poleg mesečnega zneska za zadevni mesec tudi morebitno zmanjšanje tega zneska iz prejšnjega člena.

3. DRUGI PRIHODKI ZA FINANCIRANJE KONCESIJE

34. člen

(povečanje uporabnine)

(1) Koncesionar izda upravljavcu vzporednega levega tira račun za znesek povečanja uporabnine v roku in na način, ki sta določena s pogodbo med upravljavcem in koncesionarjem.

(2) Če nastane med koncesionarjem in upravljavcem vzporednega levega tira spor o višini mesečnega zneska povečanja uporabnine, si mora koncedent v okviru svojih pristojnosti družbenika obeh družb prizadevati, da se spor čim prej reši.

(3) Če pride zaradi sporov med koncesionarjem in upravljavcem ali zaradi insolventnosti upravljavca do takega zmanjšanja prihodkov koncesionarja iz povečanja uporabnine, da je ogrožena solventnost koncesionarja ali možnost poravnavanja njegovih obveznosti, se koncedent in koncesionar dogovorita za zagotovitev manjkajočih sredstev.

35. člen (prihodki od gospodarjenja z vzporednim levim tirom)

(1) Prihodki od gospodarjenja z vzporednim levim tirom so vsi prihodki koncesionarja, ki izvirajo iz uporabe objektov in naprav ter zemljišč vzporednega levega tira, kot so plačilo za služnost, zakupnina ali najemnina ali plačilo za storitve, ki jih koncesionar izvaja z uporabo objektov in naprav vzporednega levega tira.

(2) Kolikor to dopušča izvajanje koncesije, si mora koncesionar prizadevati za čim večje prihodke od gospodarjenja z vzporednim levim tirom.

V. KONCESIJSKO RAZMERJE

1. NASTANEK KONCESIJSKEGA RAZMERJA

36. člen (sklenitev koncesijske pogodbe)

(1) Koncesijsko razmerje med koncedentom in koncesionarjem nastane s sklenitvijo koncesijske pogodbe.

(2) Koncesijska pogodba ne sme biti v neskladju s to uredbo. V primeru neskladja med njima se uporablja ustrezna določba te uredbe.

2. NADZOR NAD IZVAJANJEM KONCESIJE

37. člen (nadzor)

(1) Nadzor nad izvajanjem koncesije izvaja ministrstvo.

(2) Nadzor nad izvajanjem koncesije izvajajo tudi drugi državni organi v okviru svojih pristojnosti.

(3) Ministrstvo lahko poveri izvedbo posameznih nadzornih opravil tretjim osebam, ki imajo potrebno strokovno znanje (revizorji, strokovnjaki s področja gradbeništva, strojništva ali železniškega prometa in drugi).

(4) Koncesionar mora sodelovati z vsemi organi ali delovnimi telesi, pooblaščenimi za izvajanje nadzora nad izvedbo vzporednega levega tira.

38. člen (letno poročanje koncesionarja)

(1) Koncesionar vsako koledarsko leto do 30. maja predloži ministrstvu poročilo o izvajanju koncesije za preteklo leto.

(2) Poročilo mora v času gradnje vzporednega levega tira zajemati najmanj podatke, vključno z njihovim komentarjem in prikazom morebitnih težav in razlogov za odstopanja od načrtov, ki se nanašajo na:

- izvajanje aktivnosti za pridobivanje gradbenega dovoljenja;
- stanje izvedenih gradbenih del pri izgradnji vzporednega levega tira in morebitna odstopanja od predvidenih rokov dokončanja posameznih del iz prvega odstavka 17. člena te uredbe;
- zagotavljanje finančnih sredstev za gradnjo po vrstah virov sredstev za gradnjo, pri čemer se posebej poroča o črpanju sredstev EU;
- oddajanje gradbenih in drugih del v zvezi z gradnjo vzporednega levega tira;
- morebitne prekoračitve potrebnih sredstev za gradnjo, kot izhajajo iz investicijskega programa za vzporedni levi tir, in morebitne prihranke pri tem;
- predvideni rok dokončanja del in začetka obratovanja vzporednega levega tira ter stroške delovanja družbe.

(3) V času obratovanja vzporednega levega tira mora poročilo zajemati podatke, vključno z njihovim komentarjem in prikazom morebitnih problemov, ki se nanašajo na:

- zagotavljanje dosegljivosti vzporednega levega tira v zadevnem letu in kvaliteto storitev zagotavljanja dosegljivosti;
- prihodke za izvajanje koncesije in njihovo uporabo;
- izvajanje pogodbe z upravljavcem vzporednega levega tira;
- izvajanje obnovitvenih del na vzporednem levem tiru in morebitna sredstva za financiranje obnovitvenih del iz drugega odstavka 24. člena te uredbe ter
- stroške delovanja družbe.

(4) Koncesionar predloži ministrstvu revidirano letno poročilo takoj, ko je sprejeto.

39. člen (izvajanje nadzora ministrstva)

(1) Koncesionar ministrstvu omogoči nadzor, ki ga opravlja v skladu z ZIUGDT in to uredbo ter drugimi predpisi, in pooblaščenim uslužbencem ministrstva ter drugim osebam iz tretjega odstavka 37. člena te uredbe predloži vso potrebno dokumentacijo v zvezi z izvajanjem koncesije, zagotovi sodelovanje odgovornih oseb koncesionarja pri nadzoru, daje informacije v zvezi z izvajanjem koncesije ter omogoči vpogled v poslovne knjige in evidence v zvezi z izvajanjem koncesije.

(2) Nadzor se lahko izvaja v prostorih koncesionarja in na območju koncesije.

(3) Nadzor je lahko napovedan ali nenapovedan in mora potekati tako, da ne ovira rednega izvajanja koncesije. Praviloma se izvaja v poslovnem času koncesionarja. Izvajalec nadzora se izkaže s pooblastilom ministrstva. Osebe, ki izvajajo nadzor, morajo podatke o poslovanju koncesionarja obravnavati kot poslovno skrivnost. O nadzoru se sestavi zapisnik ali drug dokument o ugotovitvah nadzora.

3. PRENEHANJE KONCESIJE

40. člen (prenehanje koncesijskega razmerja)

Koncesijsko razmerje preneha:

- zaradi prenehanja koncesijske pogodbe;
- zaradi stečaja koncesionarja;
- z odvzemom koncesije zaradi kršitev koncesionarja.

41. člen (prenehanje koncesijske pogodbe)

(1) Koncesijska pogodba preneha z dnem poteka roka koncesije.

(2) Koncesijska pogodba preneha zaradi bistvene kršitve z odpovedjo pogodbi zveste stranke. Podrobneje se odpoved zaradi kršitve pogodbe uredi v koncesijski pogodbi.

42. člen (stečaj koncesionarja)

(1) Koncesijsko razmerje preneha z dnem, ko po zakonu, ki ureja stečaj, nastanejo pravne posledice začetka stečajnega postopka.

(2) Ministrstvo izda odločbo o tem, kateri objekti in naprave koncesije se izločijo iz stečajne mase, najkasneje v 30 dneh po začetku stečajnega postopka.

(3) Višina plačila koncedenta v stečajno maso se določi v skladu s šestim, sedmim in osmim odstavkom 19. člena ZIUGDT.

43. člen (odvzem koncesije)

- (1) Vlada z odločbo odvzame koncesijo zaradi kršitev koncesionarja, če koncesionar:
- ne začne z izvajanjem koncesije v roku, dogovorjenem s koncesijsko pogodbo, iz razloga na njegovi strani;
 - ne izpolnjuje več pogojev za notranjega izvajalca iz 8. člena ZIUGDT;
 - pri izvajanju koncesije koncedentu, uporabnikom ali tretjim osebam namenoma povzroči škodo;
 - krši določbe drugega ali tretjega odstavka 25. člena, 38. člena ali 39. člena te uredbe;
 - ne ravna v skladu z dokončnimi odločbami, izdanimi v okviru inšpekcijskega nadzora ali drugega nadzora državnega organa nad koncesionarjem pri izvajanju koncesije.

(2) Koncedent pisno opozori koncesionarja na kršitve, ki so razlog za odvzem koncesije, mu določi primeren rok za njihovo odpravo in ga opozori, da bo v nasprotnem primeru uvedel postopek odvzema koncesije.

(3) Odvzem iz razloga po tretji, četrti in peti alineji prvega odstavka tega člena je mogoč le, če pride do kršitve iz posamezne od teh alinej dvakrat ali večkrat in koncesionar ni odpravil kršitve v roku iz prejšnjega odstavka.

44. člen (izročitev objektov in naprav vzporednega levega tira koncedentu)

(1) Ne glede na razlog prenehanja koncesijskega razmerja, razen v primeru stečaja, mora koncesionar najpozneje v treh mesecih po prenehanju koncesijskega razmerja izročiti koncedentu v posest vse objekte in naprave vzporednega levega tira, skupaj s potrebno opremo za njihovo uporabo.

(2) Koncesionar mora nemudoma skleniti vse pravne posle in opraviti potrebna dejanja, da koncedent dobi objekte in naprave vzporednega levega tira v last.

(3) Objekte in naprave vzporednega levega tira mora koncesionar izročiti v dobrem stanju in tako, da so v celoti uporabni za svoj namen. Izročitev objektov in naprav vzporednega levega tira se podrobneje uredi v koncesijski pogodbi.

(4) V primeru prenehanja koncesijskega razmerja zaradi poteka roka koncesije koncesionar izroči koncedentu objekte in naprave koncesije neodplačno. V primerih predčasnega prenehanja koncesijskega razmerja, razen ob stečaju, koncedent plača za izročitev objektov in naprav vrednost, ki je enaka višini zapadlih in nezapadlih obveznosti družbe, povečani za ocenjene stroške likvidacijskega postopka ter zmanjšani za obveznosti koncesionarja, ki jih je že pred izročitvijo objektov in naprav drugega tira prevzel koncedent.

VI. KONČNI DOLOČBI

45. člen (rok za sklenitev koncesijske pogodbe)

Koncesijska pogodba mora biti sklenjena v treh mesecih od uveljavitve te uredbe.

46. člen (začetek veljavnosti)

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