

Zakaj smo v Državni zbor vložili zakon o progi Koper – Divača

MAREC 14, 2017 *By jpdin* GOSPODARSTVOKOMENTIRAJ

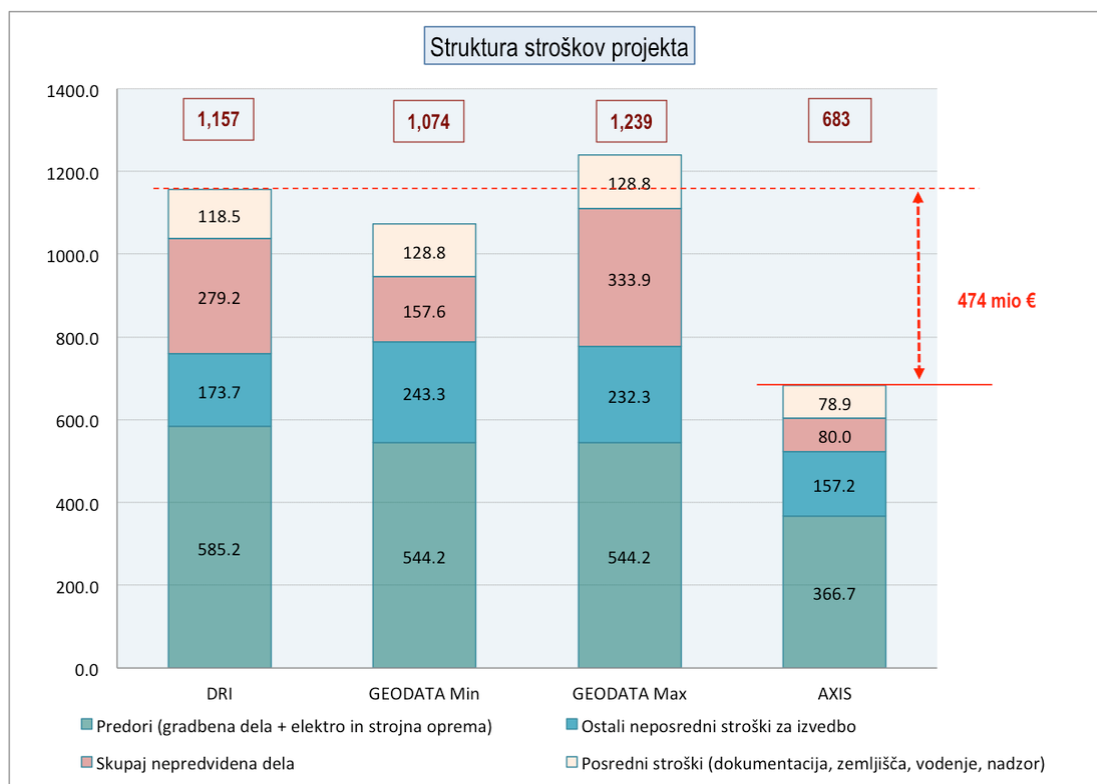
<https://damijan.org/2017/03/14/zakaj-smo-v-drzavni-zbor-vlozili-zakon-o-progi-koper-divaca/>

Najpreprosteje rečeno: zato, ker želimo preprečiti, da se zgodi drugi TEŠ 6. Prvič, ne želimo, da se proga Koper – Divača gradi po astronomsko visoki ceni, po kateri jo želi izvesti vlada. Drugič, ne želimo, da se gradnja proge Koper – Divača financira na najdražji možen način, kot to želi narediti vlada. In tretjič, želimo, da se projekt gradi in financira transparentno, pod sprotnim nadzorom državnega zbora in javnosti, da ne bomo zašli v podobno situacijo kot v primeru TEŠ 6. Na ta način **želimo davkoplačevalcem privarčevati za eno milijardo in pol evrov nepotrebnih izdatkov**, ki bi zanje nastali, če bi progo Koper – Divača gradili in financirali po vladnih načrtih

In še to: sprejem našega predloga zakona ne pomeni poskusa “preprečiti, da bi se drugi tir sploh začel graditi” ali “upočasnitve pridobivanja evropskega denarja in začetka gradnje“, kot želi z manipulativnimi izjavami javnost prepričati novi državni sekretar na ministrstvu za infrastrukturo Jure Leben. Nasprotno. Naš predlog zakona ne upočasnjuje nobenih aktivnosti v zvezi z izvedbo pripravljanih del za gradnjo, niti ne upočasnjuje pridobivanja evropskih sredstev, saj vsi ti postopki že tečejo, kljub temu, da vlada nima niti sprejetega investicijskega programa, niti nima sprejetega zakona o gradnji drugega tira. (Zgornja logika Jureta Lebna bi potemtakem pomenila, da vlada s pisanjem zakona in investicijskega programa, ki ju še nima, pa bi ju morala imeti!, ruši in upočasnjuje aktivnosti, ki jih na tem projektu že izvaja). Vse te aktivnosti tečejo nemoteno naprej, kljub temu, da vlada nima razdelane niti končne vrednosti projekta, niti nima finančne konstrukcije projekta.

Naš predlog zakona omogoča le bistveno bolj racionalno načrtovano vrednost investicije, bistveno bolj racionalno financiranje investicije in omogoča transparentnost vseh postopkov gradnje in financiranja pod nadzorom državnega zbora in javnosti, čemur se vlada tako izogiba.

Naj na kratko argumentiram vse tri zgornje točke. Prvič, prepričani smo, da je gradnjo proge Koper – Divača (v nadaljevanju: PKD) mogoče izgraditi dramatično ceneje, kot jo načrtuje izvesti vlada. Kot so pokazali kolegi strokovnjaki iz gradbene stroke (gradbeni inženirji, gradbeni informatiki in projektanti), je mogoče ob upoštevanju standardov stroke pri načrtovanju gradbenih projektov PKD izgraditi za skoraj pol milijarde evrov ceneje (za 474 mio evrov ceneje). Gradnjo PKD v povsem identičnih gabaritih (trasa, način izvedbe, način gradnje itd.) je po strokovni oceni kolegov mogoče izvesti za 683 mio evrov (brez DDV), medtem ko vlada (na podlagi njenega inženirja DRI) načrtuje v ta namen porabiti 1,157 mio evrov (brez DDV).



Vir: 'Kako je DRI napihnil strošek drugega tira' za telebane

Ključna razlika med vladno oceno vrednosti investicije v PKD in strokovno oceno kolegov je predvsem v dvojem (in še nekaj "malenkostih"):

1. vlada načrtuje višjo ceno gradnje predorov za 218 mio evrov, ker je vzela za 40% višji strošek gradnje predorov na m3, kot je bil dejansko dosežen ob gradnji avtocestnih predorov na istem terenu nekaj sto metrov stran,
2. vlada predvideva nenormalno visoke nepredvidene stroške pri gradnji predorov in ostalih objektov in jih kaskadno vgrajuje v vse naslednje faze izvedbe: vladna ocena nepredvidenih stroškov je za 199 mio mio evrov višja, kot jih ocenjuje stroka.

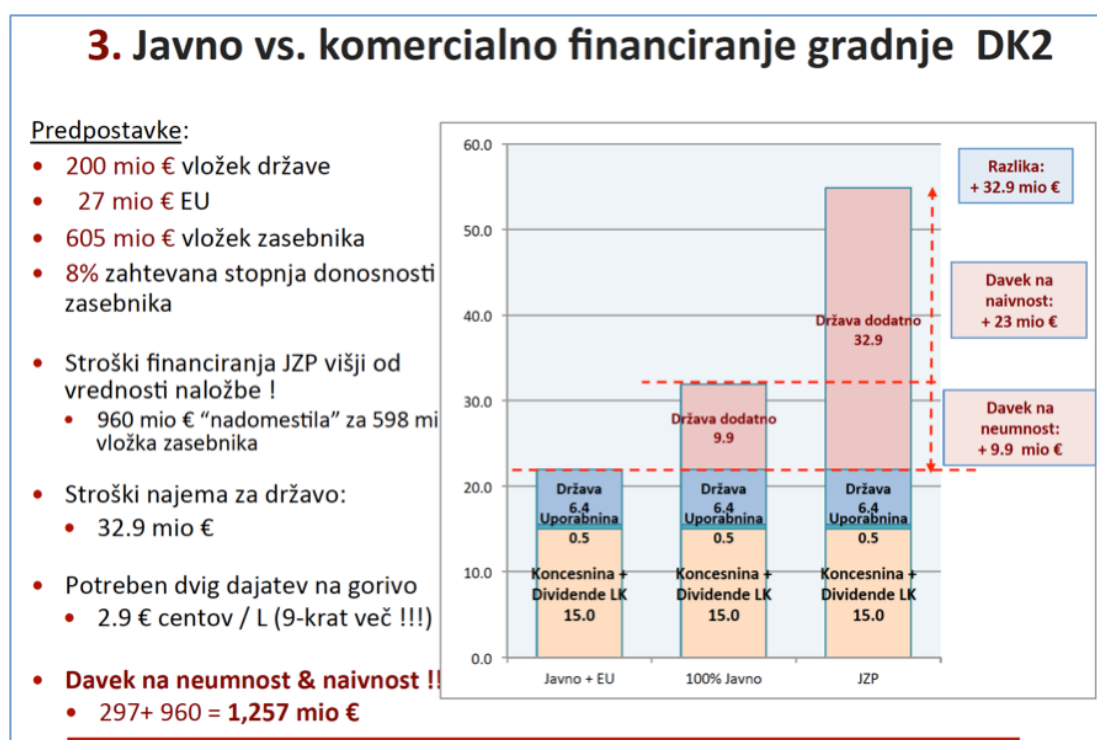
Drugače rečeno, vlada bi rada pri gradnji PKD skupaj zapravila (ali "dala daril") za pol milijarde evrov več, kot je dopustno v gradbeni stroki.

Drugič, vlada predvideva najdražji možen način financiranja gradnje PKD. Najprej je bila to uporaba javno-zasebnega partnerstva (JZP), ki se je sfižilo, danes pa je to uporaba "javno-javnega partnerstva" (JJP) z "neko zaledno državo", ki pa je povsem nedefinirano. Zadnji podatki, ki so izcurljali iz zapisnika sestanka delovnih skupin slovenske in madžarske vlade, kažejo, da ima madžarska vlada naslednje zahteve za svoj pristop k sofinanciranju gradnje PKD:

Prvič, manjšinski lastniški delež v Luki Koper. Drugič, da madžarska podjetja dobijo dela pri gradnji drugega tira v razmerju vplačanih kapitalskih deležev v 2TDK. In tretjič, da madžarski prevoznik GYSEV Cargo postane operater na slovenski železniški infrastrukturi.

Vse troje seveda pomeni bodisi kršenje konkurenčnega prava pri izbiri ponudnikov pri gradnji, bodisi privatizacijo Luke Koper, bodisi da vlada vzame posel prevoza svojemu železniškemu prevozniku (Slovenske železnice) in ga podari konkurenčnemu prevozniku iz sosednje države. Cse to je seveda tako ekonomsko kot politično nesprejemljivo.

Financiranje javnih investicij z JZP pa je, kot sem že nekajkrat dokumentiral, najdražji možen način financiranja, saj zasebni zahteva 8-10 % stopnjo donosa na svojo naložbo, medtem ko se država oziroma podjetje, ki nastopa z državno garancijo, danes zadolžuje na 30 let po 2-3 %. Kot kaže spodnja slika, bi vlada s tovrstnim JZP dejansko v 30 letih preplačala vrednost naložbe za skoraj 1 milijardo evrov (za 960 mio evrov). Drugače rečeno, zgolj za stroške financiranja bi vlada odštela dodatno milijardo evrov oziroma za še enkrat toliko, kolikor naj bi stala gradnja PKD! To bi bila seveda vrhunska neumnost.



Vir: Lastni izračuni

Vse te za davkoplačevalce izjemno drage neumnosti seveda želimo v Svetu za javni nadzor gradnje drugega tira preprečiti. Davkoplačevalcem želimo prihraniti za eno milijardo in pol evrov nepotrebnih izdatkov, ki bi zanje nastali, če bi PKD gradili in financirali po vladnih načrtih. Zato smo v Državni zbor vložili predlog zakona, katerega cilj je zagotoviti najbolj učinkovit način organizacije gradnje proge Koper – Divača po zgledu prakse drugih držav članic EU, predvsem pa Avstrije in Švice, in zagotoviti vires financiranja za gradnjo na način, ki bo najmanj obremenil državni proračun oziroma davkoplačevalce.

Predlog zakona določa način financiranja projekta gradnje drugega tira, ki bo zagotovil stabilno zadolževanje z uravnoteženo strukturo in ročnostjo virov, kar bo omogočilo pravočasno načrtovanje, financiranje in izvedbo projektov.

Po predlogu zakona naj bi (po avstrijskem vzoru) celotno organizacijo gradnje in financiranje gradnje proge Koper – Divača po naročilu RS v svojem imenu in za svoj račun RS izvedla gospodarska družba Slovenske železnice – Infrastruktura, družba za upravljanje in vzdrževanje železniške infrastrukture ter vodenje železniškega prometa, d.o.o. (v nadaljevanju: SŽ-Infrastruktura, d.o.o.). Pravice in obveznosti v zvezi z izvedbo naročila bosta skladno z zakonom uredila Republika Slovenija oziroma v njenem imenu Vlada RS kot naročitelj in SŽ-Infrastruktura, d.o.o. kot prevzemnik naročila s pogodbo o naročilu v roku 60 dni po uveljavitvi tega zakona.

Skladno s predlogom zakona bo Družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. v mandatnem razmerju do RS oziroma Vlade RS kot naročnika prevzela naloge v zvezi z organizacijo gradnje proge v skladu z veljavnimi predpisi o graditvi objektov in v skladu z investicijskim programom za gradnjo proge ter v skladu s sprejetim finančnim načrtom izvedla finančni inženiring sredstev, namenjenih za gradnjo in odplačilo kreditov, najetih za njeno gradnjo ter obveznosti iz izdaje dolžniških vrednostnih papirjev.

RS in SŽ-Infrastruktura, d.o.o. bosta s pogodbo o naročilu uredila vse medsebojne pravice in obveznosti, določili način, po katerem bo družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. kot mandatar za potrebe gradnje proge pridobivala finančna sredstva in z njimi upravljala, odplačevala obveznosti iz najetih kreditov ter dolžniških vrednostnih papirjev, izdanih v ta namen, skladno z zakonom določili način in obliko nadzora pristojnih ministrstev nad izvajanjem investicijskega programa in finančnega načrta ter določila višino nadomestila za opravljanje storitev družbe SŽ-Infrastruktura d.o.o.

Potreben obseg finančnih virov in letno dinamiko porabe sredstev ter zadolževanje bo pristojna določiti družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. s finančnim načrtom, ki ga bo skupaj z investicijskim načrtom potrdila Vlada RS, sprejel pa DZ RS.

Sredstva za izvajanje bo po predlogu zakona družba SŽ-Infrastruktura, d.o.o. pridobila predvsem z najetjem kreditov, z izdajo dolžniških vrednostnih papirjev, iz sredstev strukturnih skladov, iz drugih namenskih sredstev EU za financiranje infrastrukture EU, ter drugih virov, pridobljenih s finančnim inženiringom.

Sredstva za plačilo letnega nadomestila za uporabo proge bo Vlada RS zagotavlja predvsem iz virov koncesijske dajatve, ki jo v proračun plačuje družba Luka Koper d.d., iz naslova dividend, ki jih v proračun plačujeta družbi Luka Koper d.d. in Slovenske železnice d.o.o., iz naslova uporabnine za uporabo javne železniške infrastrukture, iz sredstev, zbranih s trošarinami na motorna goriva ter iz drugih virov.

Ključno:

Ključno pri tem zakonu je, da morata vlada in državni zbor sprejeti in potrditi najprej investicijski program, nato pa tudi finančni načrt za financiranje gradnje z ustrežno dinamiko zadolževanja in plačil finančnih obveznosti. To, za razliko od razvpitega primera TEŠ 6 pomeni, da vlada in državni zbor nosita vso politično odgovornost za sprejem ustreznih odločitev glede stroškov gradnje in stroškov financiranja gradnje PKD.

Dodatno k temu pa zakon predvideva, da bo nad gradnjo PKD stalno bdela posebna komisija za nadzor gradnje, sestavljena iz predstavnikov, SŽ, vlade in civilne družbe, ki bo sproti spremljala, ko se izvajajo sprejete aktivnosti iz investicijskega programa in finančnega načrta.

Ta zakon smo pripravili *pro bono* v Svetu za civilni nadzor projekta Drugi tir z namenom, da zagotovimo racionalno in transparentno gradnjo in financiranje gradnje proge Koper – Divača in da davkoplačevalcem privarčujemo za eno milijardo in pol evrov nepotrebnih izdatkov, ki bi zanje nastali, če bi PKD gradili in financirali po vladnih načrtih.