



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

MINISTER

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00

F: 01 478 81 39

E: gp.mzip@gov.si

www.mzip.gov.si

Mladinska iniciativa za 3. razvojno os
Mladinski svet Ravne na Koroškem
Prežihova ulica 7
2390 RAVNE NA KOROŠKEM
ms.ravne@gmail.com

Številka: 350-72/2010/742-00721217

Datum: 13. 2. 2018

Zadeva: **3. razvojna os »sever«** – odgovor na vaš dopis »Bo 2. tir spodnesel finančno konstrukcijo 3. razvojne osi?«

Spoštovani,

uvodoma želim pojasniti nekaj dejstev vezanih na financiranje drugega tira Divača Koper. Vlada je pristopila k financiranju drugega tira železniške proge Divača-Koper s ciljem, da Slovenija izkoristi sodobne inštrumente spodbujanja investicij, ki jih je opredelila Evropska iniciativa v Junckerjevi investicijski strategiji. Cilj je pridobiti nepovratne evropske spodbude »instrumenta za povezovanje Evrope« in finančno podporo Evropskega sklada za strateške investicije. Takšen pristop zahteva, poleg proračunskega financiranja, vključitev finančnih deležnikov, bank in kapitalskih partnerjev v projekt. Projektno financiranje z elementi blendinga (mešanja virov financiranja) zahteva na drugi strani tudi jasno opredeljene vire za poplačilo vloženih sredstev, bodisi posojil, bodisi kapitalskih vložkov. To zahteva, da stroške uporabe zgrajene infrastrukture nosijo uporabniki te infrastrukture, ne pa da jih pretežno subvencionira proračun, posredno pa vsi davkoplačevalci. Ravno zato, ker zakon o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom prevaljuje polno stroškovno ceno infrastrukture na uporabnike, se pojavlja vrsta odporov pri prevoznikih, špediterjih in pri pristaniškem operaterju, ki predlagani zakonski koncept rušijo.

Način financiranja drugega tira, ki je bil sprejet z zakonom o drugem tiru, namreč razbremenjuje proračun in omogoča, da država lahko iz proračuna financira druge projekte. Izbrani način financiranja drugega tira odpira možnost za hitrejši začetek tudi gradnje tretje razvojne osi. Če pa zakon ne bo uveljavljen, pa bo potrebno spremeniti prioritete pri financiranju javne infrastrukture, ki jih financira proračun. Na to smo dolžni opozoriti. Različni projekti na področju javne infrastrukture, namreč konkurirajo za žal omejena javna sredstva. Oziroma, če pogledamo drugače, ministrstvo vlaga maksimalne napore, da z uveljavitvijo modernih evropskih načinov financiranja javne infrastrukture, poveča obseg virov financiranja in s tem prepotrebni investicij.

Pojasniti želim tudi, da se cestnine, ki jih pobere DARS v celoti namenjajo za vračilo posojil DARS-a, za pokrivanje stroškov DARS-a in za nove investicije v cestno omrežje v upravljanju DARS-a. Tako bo tudi v bodoče, saj zakon o financiranju 2.tira zgolj uvaja pribitek na cestnino za tovorna vozila na izbranih odsekih v določeni višini v določenem časovnem obdobju, ki ga DARS pobira in ni del cestnine in zato ne vpliva na višino prihodkov DARS-a. Investicija v 3. razvojno os je finančno velik zalogaj, kjer bo DARS svoje finančne vire moral kombinirati tudi z drugimi viri, tako nepovratnimi evropskimi sredstvi, kot z dolžniškimi viri, kjer pa je zelo pomembna tudi vloga države. Poleg tega bo na delih 3. razvojne osi in na navezovalnih državnih cestah pomembna vloga tudi Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo, ki se v celoti proračunsko financira in bi se v primeru, da bi zaradi neuveljavitve zgoraj navedenega zakona morala prevzeti vlogo investitorja v 2.tir Divača Koper, kar naenkrat soočila z večletnim izrazitim pomanjkanjem vira sredstev za načrtovane investicije iz Strategije razvoja prometa in nacionalnega programa.

Na ministrstvu zatorej upamo in verjamemo, da bo referendumsko volja ljudi obveljala in da bo zakon o financiranju 2.tira uveljavljen. Na ta način bodo ustvarjeni pogoji, da nadoknadimo zaostanek v razvitosti javne cestne in železniške infrastrukture, s katero se sooča Slovenija.

S spoštovanjem,


dr. Peter Gašpersič
MINISTER

