



REPUBLIKA SLOVENIJA

MINISTRSTVO ZA PROMET

MINISTER

www.mzp.gov.si, e: gp.mzp@gov.si

Langusova 4, 1535 Ljubljana, t: 01 478 82 82, f: 01 478 81 39



Številka: 007-125/2010/42-
0003293
EVA: 2010-2411-0004
Datum: 28. 7. 2010

**GENERALNI SEKRETARIAT
VLADE
REPUBLIKE SLOVENIJE**
gp.gs@gov.si

Zadeva: Obvestilo o uskladitvi gradiva št. 4

- 1. Navedba gradiva, na katerega se nanaša obvestilo o uskladitvi:**
Predlog zakona o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (Novo gradivo št. 1, št. 007-125/2010/28-0003293 z dne 1. 7. 2010)
- 2. Navedba ministrstev oz. vladnih služb, s katerimi je bila uskladitev dosežena:**
- Služba vlade za zakonodajo

Na podlagi usklajevanj s službo vlade za zakonodajo so bili opravljeni redakcijski in nomotehnični popravki v 8. členu (drugi in tretji odstavek), 13., 15., 18., 20., 21. 22., 23. in 24. členu.

Na podlagi koalicijskega usklajevanja dne 27. 7. 2010 je bil spremenjen četrti odstavek 5. člena, posledično je bil opravljen nomotehnični popravek v 15. členu.

Opravljen je bil tudi popravek v 12. členu (drugi in tretji odstavek), ki je redakcijske narave.

Vsi ti popravki so usklajeni z Ministrstvom za finance in Službo vlade za zakonodajo.

**dr. Patrick Vlačič
MINISTER**

Priloga: prečiščeno gradivo

Številka 007-125/2010/28-0003293
Ljubljana, 1. 7. 2010

EVA: 2010-2411-0004

GENERALNI SEKRETARIAT
VLADE REPUBLIKE
SLOVENIJE

Gp.gs@gov.si

**ZADEVA: Predlog zakona o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji – predlog za obravnavo
- NOVO GRADIVO št. 1**

1. Predlog sklepov vlade:

Na podlagi drugega odstavka 2. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08 in 38/10-ZUKN) je Vlada Republike Slovenije na redni seji dne 2010 sprejela naslednji sklep:

Vlada Republike Slovenije je določila besedilo predloga Zakona o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji in ga posreduje v obravnavo Državnemu zboru Republike Slovenije po rednem postopku.

Mag. Helena Kamnar
GENERALNA SEKRETARKA

Priloga: Predlog zakona

Sklep prejmejo:

- Ministrstvo za promet
- Ministrstvo za finance
- Ministrstvo za javno upravo
- Ministrstvo za gospodarstvo
- Ministrstvo za okolje in prostor
- Ministrstvo za pravosodje
- Služba vlade za razvoj in evropske zadeve
- Služba vlade za zakonodajo
- Urad Vlade RS za komuniciranje

2.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:

- David Polutnik, generalni direktor Direktorata za ceste
- mag. Anita Goršek, podsekretarka

2.b Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu Državnega zbora:

- Dr. Patrick Vlačič, minister za promet
- Dr. Igor Jakomin, državni sekretar
- David Polutnik, generalni direktor Direktorata za ceste
- mag. Anita Goršek, podsekretarka

3. Gradivo se sme objaviti na svetovnem spletu:

DA

4.a Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem oziroma skrajšanem postopku v Državnem zboru RS z obrazložitvijo razlogov:

/

4.b Predlog za skrajšanje poslovnih rokov z obrazložitvijo razlogov:

Predlagamo, da se gradivo obravnava na seji OGTR 27. 7. 2010 ter na seji Vlade RS dne 29. 7. 2010. Predlog utemeljujemo z dejstvom, da je novi zakon nujno treba sprejeti še v letošnjem letu (zaradi zagotovitve pravne podlage za pripravo računovodskih izkazov za leto 2010).

5. Kratek povzetek gradiva

Zakon o družbi za avtoceste v republiki Sloveniji pomembneje spreminja obseg nalog, ki jih bo družba v bodoče izvajala v svojem imenu in za svoj račun. V celoti bo namreč prevzela nase financiranje gradnje in obnov avtocest ter hitrih cest. Ureja se tudi stvarnopravni status avtocest kot objektov (infrastrukture brez zemljišč), ki jih je DARS gradil, tako da te postanejo njegova last njegova last, na zemljiščih v lasti RS pa se ustanovi stavbna pravica. Da bi lahko družba v bodoče nemoteno odplačevala kredite, najete v njenem imenu za potrebe gradnje avtocest in gradila tudi nove odseke, se vzpostavlja večja fleksibilnost njenega delovanja, zlasti z odpravo specialnih določb, ki njeno poslovanje omejujejo.

6. Presoja posledic

a)	na javnofinančna sredstva v višini, večji od 40 000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	NE
b)	na usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	NE
c)	administrativne posledice	NE
č)	na gospodarstvo, posebej na mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij	NE
d)	na okolje, kar vključuje tudi prostorske in varstvene vidike	NE
e)	na socialno področje	NE
f)	na dokumenta razvojnega načrtovanja:	NE
	- na nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja,	
	- na razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna	
	- na razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij	

7.a Predstavitev ocene finančnih posledic, višjih od 40 000 EUR

I. Ocena finančnih posledic				
	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 javna finančna sredstva				
II. Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene po naslednjih proračunskih postavkah (PP) s predvidenimi zneski:				
Šifra PP	Ime proračunske postavke	Ime proračunskega uporabnika	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t+1
SKUPAJ:				
Manjkajoče pravice porabe se bodo zagotovile s prerazporeditvijo iz naslednjih PP:				
Šifra PP	Ime proračunske postavke	Ime proračunskega uporabnika	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t+1
SKUPAJ:				
Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov oz. povečanih odhodkov proračuna:				
Novi prihodki			Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t+1
SKUPAJ:				

7.b Predstavitev ocene finančnih posledic, nižjih od 40 000 EUR

Sprejetje zakona ne bo predstavljalo neposrednih finančnih posledic v naslednjih treh letih. Učinki bodo predvsem dolgoročni. DARS bo namreč gradnjo avtocest, tako kot do sedaj, izvajal za svoj račun. Finančnih učinkov za naslednja tri leta torej v tem trenutku (iz naslova koncesije za gradnjo) ni mogoče natančno predvideti. Cestnine so že sedaj prihodek družbe, njeni novi viri s tem zakonom niso predvideni.

8. Predstavitev sodelovanja javnosti

Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja

DA

Datum objave: 21. 5. 2010

V razpravo so bili vključeni:

- nevladne organizacije,
- predstavniki zainteresirane javnosti,
- predstavniki strokovne javnosti,
- občine in združenja občin oziroma navedba, da jih gradivo ne zadeva.

Mnenja, predloge, pripombe so podali:

- Pripombe, mnenja oziroma predlogi **niso bili podani**.

Upoštevani so bili:

- v celoti
- v pretežni meri
- delno
- niso bili upoštevani, poročilo je bilo dano.....

Bistvena odprta vprašanja:

9. Predstavitev medresorskega usklajevanja

Gradivo je bilo poslano v medresorsko usklajevanje:

- vsa ministrstva
- vse vladne službe

Datum pošiljanja: 9. 6. 2010

Gradivo je usklajeno:

v celoti / **v pretežni meri** / delno

10. Gradivo je lektorirano

NE

11. Zahteva predlagatelja za

- | | | |
|----|---|----|
| a) | obravnavo neusklajenega gradiva | DA |
| b) | za nujnost obravnave | DA |
| c) | obravnavo gradiva brez sodelovanja javnosti | NE |

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

DA

13. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade

DA

dr. Patrick VLAČIČ
MINISTER

PRILOGA: jedro gradiva

**ZAKON
O DRUŽBI ZA AVTOCESTE V REPUBLIKI SLOVENIJI**

I. UVOD

1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJEM PREDLOGA ZAKONA

1.1. Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju: DARS) je bila ustanovljena v letu 1993 kot javno podjetje, pristojno predvsem za vodenje gradnje avtocest. V letu 2004 se je družba iz javnega podjetja preoblikovala v gospodarsko družbo zasebnega prava, in sicer v delniško družbo, ki je ostala v 100-odstotni lasti Republike Slovenije. Istega leta se je družbi pripojilo tudi Javno podjetje za vzdrževanje avtocest. Z Republiko Slovenijo je DARS sklenil dve dolgoročni pogodbi: Pogodbo o izvajanju naročila za opravljanje nalog gradnje in obnavljanja avtocest, po kateri je vse naloge izvajal za račun države, ter Koncesijsko pogodbo za vzdrževanje in upravljanje avtocest, po kateri je kot koncesionar prevzel v vzdrževanje in upravljanje avtoceste, ki jih je zgradil.

Izvedba Osnovnega programa v okviru Nacionalnega programa izgradnje avtocest (NPIA) je sedaj v sklepni fazi. Prav ta program, ki ga je država izvajala preko DARS, je bil v pretežni meri financiran z njegovim zadolževanjem.

V zvezi z gradnjo avtocestnega omrežja v skladu z Nacionalnim programom izgradnje avtocest je namreč DARS v svojem imenu najemal kredite, za katere je bilo izdano državno poroštvo. Ti krediti (podatek na dan 31. 12. 2009) znašajo okoli 2,9 mrd € dolgoročnih posojil ter 61,9 mio € kratkoročnih posojil, vlada pa je v letošnjem letu odobrila še poroštvo za nadaljnjih 297,1 mio €. Ta posojila predstavljajo sedaj potencialni javni dolg, kajti v primeru insolventnosti DARS, torej njegove nezmožnosti za plačilo posojil, postane plačnik celotnega dolga Republika Slovenija.

Zaradi izpolnjevanja zahtev Pakta stabilnosti glede višine javnega dolga je pomembno, da Slovenija minimizira tveganja, da bi potencialni javni dolg postal eksplicitni javni dolg in v tem okviru preuči vse možnosti, s katerimi je čim večji del potencialnega javnega dolga mogoče prenesti na zasebni sektor. Glede na to, da trenutni dolg DARS predstavlja skoraj deset odstotkov BDP Republike Slovenije, je, kot izhaja tudi iz Izhodne strategije, osnovni cilj preoblikovanja razmerij med Republiko Slovenijo in DARS zmanjšanje potencialnega bremena servisiranja dolgov za izvedbo NPIA na javne finance Republike Slovenije. Konkretno, statusne in organizacijske spremembe družbe DARS morajo omogočiti prenos celotnega (oziroma vsaj njegovega pretežnega dela) potencialnega javnega dolga na zasebni sektor.

Poleg tega osnovnega cilja mora preoblikovanje DARS slediti še doseganju naslednjih treh ciljev: (i) kvalitetno upravljanje oziroma vzdrževanje in obnavljanje sistema cestninskih cest Republike

Slovenije. Ta proces mora temeljiti na indikatorjih, ki opredeljujejo zahtevano raven kvalitete avtocestnega sistema (t.i. »output performance«), in ne na indikatorjih, ki temeljijo na vložkih, ki so potrebni za upravljanje in vzdrževanje (t.i. »input requirements«). (ii) Na omrežju cestninskih cest bo upravljal učinkovit sistem cestninjenja v prostem prometnem toku za vse cestninske razrede, kot investitor in financer. (iii) Nadaljnji razvoj omrežja cestninskih cest v okviru razpoložljivih virov.

Statusne in organizacijske spremembe družbe DARS bodo potekale v več fazah. DARS bo v prvi fazi preoblikovan v pravega koncesionarja v izključni lasti države, ki bo sposoben samostojno dosegati zgoraj zastavljene cilje na komercialno vzdržen način. Za doseg te ciljev je treba spremeniti pravne akte, ki urejajo razmerje med Republiko Slovenijo in DARS, torej tudi zakona, ki ureja delovanje družbe. V nadaljnjih fazah bo treba proučiti alternative za redefiniranje kreditnega portfelja DARS-a, s ciljem zmanjšanja državnih poroštev. Realno je namreč pričakovati, da se bodo po globalni gospodarski in finančni krizi negotovosti z vidika potencialnega javnega dolga še povečale in to tako zaradi načrtovanih spremenjenih pravil EUROSTATA, povezanih s statističnim obravnavanjem razmerja med javnim in zasebnim dolgom, kakor tudi zaradi spremenjenih razmer na trgu, povezanih s financiranjem zlasti velikih infrastrukturnih projektov.

1.2. Gradnja avtocest se po veljavni zakonodaji izvaja za račun Republike Slovenije. DARS v ta namen najema kredite v svojem imenu, vendar z državnim poroštvom. Pogoj za prenehanje izdajanja državnih poroštev v bodoče je ureditev po kateri se bo gradnja avtocest izvajala v celoti za račun subjekta zasebnega prava, torej v koncesiji. Takšna ureditev bo financiranje gradnje avtocest v celoti prenesla v zasebni sektor in s tem izključila finančno obremenitev države.

1.3. Spremembe v organizacijski in morebitni statusni strukturi družbe so nujna predpostavka za doseganje zgoraj opredeljenih ciljev. Zato je potrebna tudi odprava vsakršnih ovir, ki bi lahko preprečevale ali ovirale prilagoditve, potrebne za fleksibilnejšo delovanje družbe pri gradnji, upravljanju in vzdrževanju avtocest ter zlasti pri odplačilu posojil.

Prvi korak v tej smeri je odprava normativnih ovir. V veljavnem zakonu so namreč številne specialne določbe, ki v nasprotju s splošnimi določbami omejujejo delovanje družbe zlasti pri sprejemanju njenih poslovnih odločitev. Poslovanje DARS se bo s tem približalo položaju drugih gospodarskih družb zasebnega prava, njegovo delovanje pa bo uravnaval splošni sistem, ki ureja gospodarske družbe.

1.4. DARS je kot upravljavac avtocestnega omrežja to infrastrukturo in kredite, najete za njeno gradnjo, do konca leta 2009 vodil v svojih poslovnih knjigah kot sredstva v upravljanju. Računsko sodišče Republike Slovenije je v reviziji smotrnosti izvajanja in financiranja gradnje avtocest v Republiki Sloveniji v obdobju 2004 do 2007 med drugim zahtevalo, naj se zagotovi izločitev premoženja Republike Slovenije v upravljanju DARS iz poslovnih knjig te družbe ter izvede prenos tega premoženja v premoženjsko bilanco države. Takšen prenos bi neposredno privedel do povečanja javnega dolga. Vlada je v aprilu 2010 potrdila model, po katerem je DARS imetnik stavbne pravice na omrežju avtocest in hitrih cest, medtem ko zemljišča ostanejo v lasti RS. DARS ima tako pravico imeti v lasti navedeno infrastrukturo, s tem pa tudi pravico pobiranja cestnine in obveznost

upravljanja ter servisiranja dolgov.

DARS je avtoceste gradil z lastnimi sredstvi iz naslova kreditov, ki jih je najel v svojem imenu in za svoj račun. Infrastruktura (avtoceste brez zemljišč) tako postane njegova last, zemljišča pa ostanejo v lasti RS. Na teh zemljiščih se z uveljavitvijo zakona ustanovi stavbna pravica b korist DARS. Ker DARS neposredno na podlagi zakona pridobi stavbno pravico na zemljiščih, na katerih so avtoceste, in s tem lastninsko pravico na avtocestah kot objektih, bodo naknadni vpisi v zemljiško knjigo zgolj deklaratorne narave. Stavbna pravica (in s tem lastninska pravica na avtocestah kot objektih) je časovno omejena in traja 50 let. Po preteku tega obdobja preide nazaj na Republiko Slovenijo kot lastnika zemljišča, ki DARS ni dolžna plačati nobenega nadomestila.

2. CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

2.1 Cilji

1. Prenos financiranja gradnje in obnove avtocest v zasebni sektor.
2. Usposobitev DARS za učinkovito izvajanje koncesije ter za odplačilo kreditov, ki jih je najel v ta namen.
3. Odprava oziroma omejitev možnosti, da bi zaradi insolventnosti DARS bila unovčena državna poroštva.
4. Usposobitev družbe za poslovanje, ki se bo učinkovito prilagajalo razmeram na trgu.
5. Ureditev stvarnopравnih razmerij v zvezi z avtocestami glede na odpravo sredstev v upravljanju.

2.2 Načela

1. Načelo transparentnosti in ekonomske učinkovitosti pri urejanju odnosov med Republiko Slovenijo in DARS: z dosledno razmejitvijo nalog in financiranja med državo in DARS bo pri vseh nalogah razviden njihov nosilec in vir financiranja. DARS bo gradnjo avtocest izvajal za svoj račun, financiranje necestninskih cest pa bo ostala obveznost države.
2. Načelo gospodarnosti pri poslovanju DARS: za poslovanje DARS veljajo enaka pravila in načela kot za druge subjekte, ki delujejo na trgu.
3. Načelo računovodske transparentnosti pri vodenju sredstev: z ureditvijo stvarnopравnih razmerij se bodo sredstva (avtoceste) vodila v računovodskih evidencah njihovega lastnika, kar bo v skladu z računovodskimi standardi.

2.3 Poglavitne rešitve

2.3.1. Z zakonom se vzpostavlja koncesijsko razmerje na področju gradnje avtocest. DARS postaja koncesionar in bo za nove avtocestne odseke prevzel vse finančne obveznosti, povezane z gradnjo. Med družbo kot koncesionarjem ter Republiko Slovenijo bo za vsako pridobljeno koncesijo sklenjena nova pogodba (koncesijska pogodba za gradnjo avtocest), ki bo v skladu z zakonom urejala pravna razmerja med pogodbenima strankama. Viri za financiranje gradnje bodo zlasti prihodki DARS ter krediti, ki jih bo družba najela v svojem imenu.

2.3.2. Prav tako se bo v koncesijskem razmerju izvajalo obnavljanje avtocest. Obnavljanje predstavlja investicijsko vzdrževanje, torej dela, ki ne le ohranjajo (kar velja za redno vzdrževanje) temveč tudi povečujejo investicijsko vrednost infrastrukture. Obnove se bodo kot oblika vzdrževanja izvajal v okviru koncesije za gradnje in se bodo torej v celoti financirale za račun Republike Slovenije.

2.3.3. Urejajo se tudi stvarnopravna razmerja v zvezi z avtocestami. Avtoceste, ki jih je DARS zgradil, postanejo njegova last. Neposredno na podlagi tega zakona pa DARS pridobi stavbno pravico na zemljiščih v lasti Republike Slovenije, na katerih potekajo avtoceste kot objekti. Avtoceste, kot objekt, ki jih ni zgradil DARS in ostale nepremičnine, katerih lastnik v skladu s tem zakonom postane DARS, predstavljajo stvarni vložek Republike Slovenije. Zakon določa, da se to stanje vpiše v zemljiško knjigo in v sodni register, pri čemer vpis v zemljiško knjigo nima oblikovalnega učinka.

2.3.4. Te avtoceste kot objekti, ki so v lasti DARS, se še vedno štejejo za javno dobro. Status javnega dobra namreč ni odvisen od lastnine na premoženju, potrebnem za izvajanje gospodarske javne službe, kar zakon tudi izrecno določa. Za upravljanje avtocest, ki obsega zlasti ustanavljanje služnosti v javnem interesu in izvajanje javnih pooblastil s področja cest (izdajanje dovoljenj, soglasij) se uporabljajo veljavni predpisi, ki jih mora DARS spoštovati. Podrobneje je način upravljanja urejen s Koncesijsko pogodbo za upravljanje in vzdrževanje avtocest, sklenjeno na podlagi do sedaj veljavnega zakona (3.d člen ZDARS), ki jo je treba uskladiti določbam novega zakona v roku šestih mesecev po njegovi uveljavitvi.

2.3.5. Z zakonom se ureja tudi fleksibilnejše delovanje družbe, s čimer se bo njeno poslovanje približalo položaju drugih gospodarskih družb zasebnega prava. Tako bo njeno delovanje uravnaval splošni sistem, ki ureja gospodarske družbe. Iz zakona se torej izločajo določbe, ki delovanje družbe nepotrebno omejujejo, torej vse določbe statusno pravnega značaja (npr. določbe o imenovanju organov upravljanja družbe, o statusnopravni obliki družbe, o višini osnovnega kapitala, o postopku dokapitalizacije). Osnovni namen zakona pa ostaja določanje pogojev, pod katerimi družba izvaja naloge gradnje, upravljanja in vzdrževanja avtocest in hitrih cest, kar predstavlja javni interes za regulacijo.

2.3.6. Določeno je prehodno obdobje za uskladitev obstoječih pogodb med Republiko Slovenijo in DARS določbam novega zakona. Ti pogodbi morata DARS in Republika Slovenija prilagoditi v šestih mesecih po uveljavitvi zakona. Da bi ta rok bil dosežen bodo aktivnosti potekale na naslednji način:

- ob uveljavitvi zakona: delovni osnutek aneksov k pogodbama;
- 2-3 meseci po uveljavitvi zakona: dokončno besedilo aneksov in njihova predložitev v medresorsko usklajevanje.

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

Neposredne finančne posledice sprejetja zakona za proračun bodo dolgoročne. Pozitivne finančne posledice bodo razvidne šele v daljšem obdobju, ko bo DARS prevzel na svoj račun naloge gradenj in obnov in teh obveznosti ne bo več treba financirati iz državnega proračuna. Stroški obnov znašajo cca 75 mio letno, kar pa ne pomeni neposrednega proračunskega prihranka, saj so se ti stroški financirali pretežno iz kreditov, ki jih je DARS najel za svoj račun z državnim poroštvom.

Omeniti je treba, da se bodo v koncesijskem razmerju gradili vsi novi odseki avtocest. Odseki, ki so se pričeli graditi pred uveljavitvijo tega zakona, se v celoti financirajo iz kreditov, ki jih je DARS najel za svoj račun.

Ureditev, po kateri so avtoceste kot objekt (infrastruktura brez zemljišč) last DARS, ne bo imela finančnih posledic. Avtoceste so se namreč gradile in se še naprej gradijo s finančnimi sredstvi DARS, torej s krediti, ki jih je DARS najel v svojem imenu in za svoj račun. Zato ne gre za prenos finančnih sredstev državnega proračuna na DARS. Proračunska sredstva, ki so bila namenjena za potrebe gradnje avtocest so obsežena zlasti v vrednosti zemljišč, pridobljenih za gradnjo (ki ostajajo last Republike Slovenije).

V zvezi z učinkom zakona **na druga javna finančna sredstva** je treba izpostaviti dolgoročne posledice zlasti v večji finančni vzdržnosti družbe, ki bo omogočila neovirano odplačilo najetih kreditov. Finančni učinek se pri tem kaže tudi v odpravi tveganj, da bi bila unovčena državna poročila.

Višina teh dolgov je razvidna v nadaljevanju kot tudi prikaz finančnih obveznosti družbe:

Trenutne finančne obveznosti DARS

DARS izvaja gradnjo avtocestnega omrežja skladno z NPIA. Trenutno veljavni program določa do leta 2013 izgradnjo 539 km avtocest in hitrih cest, 34 km navezovalnih cest na AC omrežje, izgradnjo avtocest v območju mednarodnih mejnih prehodov ter izgradnjo priključkov na obstoječe in bodoče avtocestno omrežje. Skupna investicijska vrednost je bila ocenjena na 5,4 milijarde evrov.

Do konca leta 2009 je bilo v okviru izvajanja NPIA zgrajenih 344 km avtocest, 53 km hitrih cest, 65 km dograditev 2-pasovnih cest v 4-pasovne, 12 km priključkov na AC in HC ter 36 km ostalih cest. Skupna realizacija graditve in obnavljanja (brez obveznosti iz financiranja) je znašala 5,3 milijarde EUR.

Tabela 1: Finančna realizacija izgradnje Slovenskega AC omrežja med 1994 in 2009

v mio €	1994-02	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	SKUPAJ
AC in HC omrežje po ReNPJA iz 2004	1.732	383	399	353	452	520	515	299	4.653
Navezovalne ceste in investicije zunaj AC	217	21	46	26	38	15	32	34	429
Obnavljanje avtocest	-	14	13	22	38	40	52	54	233
SKUPAJ	1.949	419	459	401	529	575	599	387	5.315

Vir: Poročila delu DARS d.d. in Poročila o izvrševanju LPROAC

Za dokončanje osnovnega programa NPJA je treba dokončati še posamezne manjkajoče odseke na Gorenjskem in Podravskem kraku, obalno cesto na Primorskem kraku, navezovalno cesto Želodnik – Vodice ter priključka Brezovica in Piran. Dokončanje teh investicij je predvideno v obdobju do konca leta 2013. Vrednost dokončanja načrtovanih investicij za obdobje 2010 – 2013 je predvidena v višini 1,10 milijarde EUR, pri čemer je predvideno za:

- cestninske AC in HC 481 mio EUR;
- necestninske ceste in investicije, ki se izvajajo na podlagi sprejetih letnih planov in jih trenutno realizira DARS d.d., v višini 282 mio EUR;
- obnavljanje in druge posodobitvene naložbe v obstoječe omrežje AC in HC v obdobju 2010-2013, v višini okoli 281 mio EUR;
- agentsko nadomestilo za izvajanje naročila države v višini 57 mio EUR.

Tabela 2: Predvidene investicije po osnovnem programu NPJA do leta 2013

v mio €	2010	2011	2012	2013	SKUPAJ
Graditev AC in HC	199.98	126.08	87.74	66.72	480.52
Ne-cestninske ceste in investicije zunaj AC omrežja	67.52	92.60	63.65	57.98	281.75
Obnavljanje in posodobitve obstoječega AC in HC omrežja	55.71	75.00	75.00	75.00	280.71
Agentsko nadomestilo	17.75	16.12	12.43	10,96	57.26
SKUPAJ	340.96	309.80	238.82	210.66	1,100.24

Vir: strokovne podlage za pripravo LPROAC 2010

Opombe: stroški financiranja v pregled niso vključeni, vse vrednosti vključujejo DDV

Poleg osnovnega programa je v ospredju potreba po razširitvi obstoječega programa na t. i. dodatni program in razvojne osi. V tem okviru so predhodne ocene projektov postavile približno vrednost teh investicij na nivo 4,2 mrd € (okoli 1,6 mrd € dodatni program in okoli 2,6 mrd € razvojne osi).

Stanje v zvezi z odplačilom dolgov iz najetih kreditov

DARS izkazuje za 2,9 mrd € dolgoročnih in 61,9 mio € kratkoročnih finančnih obveznosti do bank in drugih institucij iz naslova kreditov oz. obveznic, ter za okoli 2,8 mrd € dolgoročnih poslovnih obveznosti za sredstva, dobljena v upravljanje od države, občin in drugih. Nastanek obveznosti do virov sredstev se nanaša izključno na izvajanje Pogodbe o izvajanju naročila za opravljanje nalog v zvezi z izgradnjo in obnavljanjem avtocest ter finančnim inženiringom in drugih povezanih nalog po NPIA (Pogodba o izvajanju naročila), ki jo ima družba sklenjeno z državo za namene izvajanja NPIA (gradnje in obnove, prostorsko načrtovanje, umeščanje v prostor, pridobivanje zemljišč). DARS najema posojila z namenom financiranja izvedbe NPIA.

V nadaljevanju je podan pregled trenutnih in še načrtovanih obveznosti iz naslova zunanjih virov financiranja. Finančne obveznosti so predstavljene po njihovi skupni zapadlosti ter razdeljene na letne kvote glavnice in obresti. Obveznosti so najprej prikazane na podlagi trenutnega stanja, nato pa na podlagi še predvidenega zadolževanja.

Trenutni dolg. Aktivni oz. še nepoplačani dolžniški viri financiranja, ki so bili v preteklosti najeti za namene izvajanja NPIA, danes obsegajo skupno 4.160 mio € pri čemer znaša obveznost iz naslova glavnice 3.062 mio €, iz naslova obresti oz. še nezapadlih obvezniških kuponov pa 1.098 mio €, kar skupaj pomeni trenutno dolgoročno obveznost 4.160 mio €. Amortizacijski načrt trenutnega dolga izhaja iz Tabele 3, kjer je razvidno, da znaša obveznost servisiranja za leti 2010 in 2011 170,58 mio €/letno ter 176,65 mio €/letno. Po tem se letne obveznosti povečajo in presegajo 200 mio €/letno, vse do leta 2021, ko se ponovno zmanjšajo. Zadnje leto odplačila zunanjega vira financiranja ob trenutni zadolžitvi je leto 2037.

Tabela 3: Pregled skupnih finančnih obveznosti iz obstoječega dolga

Leto	Vračilo glavnice	Plačilo obresti	Obrok	Stanje glavnice
2010	61.910.263	108.672.035	170.582.298	3.062.416.962
2011	66.675.925	109.971.041	176.646.965	3.000.506.699
2012	103.550.701	107.365.524	210.916.225	2.830.280.074
2013	142.617.913	102.992.640	245.610.553	2.687.662.161
2014	435.974.246	93.779.129	529.753.376	2.251.687.915
2015	182.744.905	79.312.254	262.057.159	2.068.943.010
2016	196.579.516	72.825.568	269.405.083	1.872.363.494
2017	194.474.752	66.029.256	260.504.008	1.677.888.742
2018	211.021.885	58.794.878	269.816.763	1.466.866.857
2019	201.683.915	51.170.912	252.854.827	1.265.182.942
2020	213.584.615	44.762.903	258.347.519	1.051.598.327
2021	149.415.071	37.736.573	187.151.644	902.183.255
2022	107.268.379	33.164.290	140.432.669	794.914.876
2023	105.602.296	29.427.309	135.029.605	689.312.580
2024	149.467.514	25.840.627	175.308.140	539.845.067
2025	148.429.274	19.824.034	168.253.308	391.415.792
2026	83.485.399	14.048.449	97.533.848	307.930.393
2027	80.485.399	11.046.384	91.531.783	227.444.994
2028	51.019.053	8.427.487	59.446.540	176.425.941
2029	39.799.678	6.498.856	46.298.534	136.626.263
2030	28.030.303	5.164.563	33.194.866	108.595.960
2031	28.030.303	4.030.515	32.060.818	80.565.657
2032	27.058.081	2.897.377	29.955.458	53.507.576
2033	16.571.970	1.911.677	18.483.647	36.935.606
2034	13.071.969	1.322.458	14.394.428	23.863.636
2035	11.363.636	850.940	12.214.576	12.500.000
2036	7.954.545	270.915	8.225.460	4.545.455
2037	4.545.455	101.966	4.647.421	0
Skupaj	3.062.416.962	1.098.240.558	4.160.657.520	0

*pregled vsebuje najeta posojila in izdane obveznice v celotnem znesku (ne dejansko črpanih zneskov); pod predpostavko, da sta 6M EURIBOR in 3M EURIBOR 3,200% do konca odplačila dolga

Predvideno stanje dolga po zaključku investicij po NPJA

Za namene dokončanja investicijskega programa, predvidenega po NPJA, bo finančna struktura investicij tudi v prihodnje temeljila na zadolževanju. Glede na predvideno višino investicij, kot je predstavljena v. Tabeli 2, bi se morala družba DARS dodatno zadolžiti še za okoli 1,1 mrd €. Ker se DARS v bodoče ne bo financiral oz. se ne bo zadolževal za investicije v okviru gradnje cest, ki ne sodijo v omrežje AC in HC (t.i. necestninske ceste) bodo te financirane iz prihodkov od cestnine. Za namene modeliranja je predpostavljena dodatna zadolžitev v višini okoli 350,5 mio € oz. kot kaže Tabela 4 v nadaljevanju:

Tabela 4: Predvidena zadolžitev do dokončanja osnovnega programa NPJA (do 2013 brez investicij v necestninske ceste)

Leto zadolžitve	Višina predvidene zadolžitve
2010	70 mio €
2011	126,08 mio €
2012	87,74 mio €
2013	66,72 mio €

Tabela 5: Pregled finančnih obveznosti z novim dolgom za realizacijo NPIA

Leto	Vračilo glavnice	Plačilo obresti	Obrok	Stanje glavnice
				3.412.956.962
2010	61.910.263	109.953.035	171.863.298	3.351.046.699
2011	66.675.925	114.840.305	181.516.229	3.284.370.775
2012	103.550.701	116.140.694	219.691.395	3.180.820.074
2013	142.617.913	114.581.820	257.199.733	3.038.202.161
2014	435.974.246	106.580.511	542.554.758	2.602.227.915
2015	189.744.905	92.049.914	281.794.819	2.412.483.010
2016	216.187.516	85.197.973	301.385.488	2.196.295.494
2017	222.856.752	77.601.852	300.458.605	1.973.438.742
2018	246.075.885	69.268.381	315.344.266	1.727.362.857
2019	236.737.915	60.362.472	297.100.387	1.490.624.942
2020	248.638.615	52.678.357	301.316.972	1.241.986.327
2021	184.469.071	44.370.255	228.839.327	1.057.517.255
2022	142.322.379	38.517.240	180.839.619	915.194.876
2023	140.656.296	33.498.185	174.154.481	774.538.580
2024	184.521.514	28.633.153	213.154.667	590.017.067
2025	176.483.275	21.400.373	197.883.647	413.533.792
2026	98.931.399	14.715.759	113.647.159	314.602.393
2027	87.157.399	11.228.863	98.386.262	227.444.994
2028	51.019.053	8.427.487	59.446.540	176.425.941
2029	39.799.678	6.498.856	46.298.534	136.626.263
2030	28.030.303	5.164.563	33.194.866	108.595.960
2031	28.030.303	4.030.515	32.060.818	80.565.657
2032	27.058.081	2.897.377	29.955.458	53.507.576
2033	16.571.970	1.911.677	18.483.647	36.935.606
2034	13.071.969	1.322.458	14.394.428	23.863.636
2035	11.363.636	850.940	12.214.576	12.500.000
2036	7.954.545	270.915	8.225.460	4.545.455
2037	4.545.455	101.966	4.647.421	0
Skupaj	3.412.956.962	1.223.095.895	4.636.052.857	0

**pod predpostavko, da sta 6M EURIBOR in 3M EURIBOR 3,200% do konca odplačila dolga

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

Predlog zakona ne predvideva porabe proračunskih sredstev.

5. PRIKAZ UREDITVE V DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH EU IN NEKATERIH DRUGIH PRAVNIH REDIH TER PRILAGOJENOSTI PREDLAGANE UREDITVE PRAVU EVROPSKE UNIJE

5.1. Ureditev na Portugalskem

Na Portugalskem se je izgradnja, vzdrževanje in upravljanje avtocestnega omrežja sistematično preneslo v zasebni sektor, s postopno privatizacijo sprva javnega podjetja BRISA, ustanovljenega leta 1972. Podjetje je najprej gradilo AC omrežje v okviru državnega lastništva, pri čemer je podobno kot DARS akumuliralo dolg iz naslova izgradnje in upravljanja. Slaba stroškovna u činkovitost in stagnacija razvoja poslovnih aktivnosti, z naraščajočim bremenom akumuliranega dolga, je državo v letu 1997 spodbudilo k postopni privatizaciji družbe, z odprodajo prve tretjine podjetja ter kotacijo delnic na domači borzi, končala pa s polnim umikom države iz aktivnega lastništva v letu 2001.

Podjetje se je v obdobju po privatizaciji začelo hitro razvijati. Danes se poleg upravljanja z avtocestami ukvarja tudi s parkirišči, letališči, tehničnimi pregledi za vozila idr. Poleg Portugalske, v kateri izvajajo največji del svojih aktivnosti, so svoje aktivnosti razširili tudi na druge države EU, Brazilijo in ZDA, kjer so pridobili koncesije za upravljanje z infrastrukturnimi sistemi ali solastništvo v vsebinsko sorodnih podjetjih. Danes delnice podjetja kotirajo na nekaj svetovnih borzah, njihova tržna vrednost pa se giblje okoli 4 milijarde EUR. Družba BRISA upravlja približno 1.500 km AC na podlagi 30 letne koncesijske pogodbe, po potrebi pa pridobiva nove koncesije BOT ter dograjuje obstoječe cestno omrežje.

Poleg BRISA obstajajo še drugi zasebni koncesionarji, ki so bili z javnimi natečaji izbrani, da upravljajo z omrežjem AC. Štirje od enajstih koncesionarjev pobirajo cestnino (dodatno v dveh primerih še mostnino), preostali pa so deležni transfernih cestnin, ki jih država namenja na podlagi izmerjenega prometa. Tveganje nizkega prometa je porazdeljeno s pomočjo vnaprej izračunanih prometnih pasov, ki učinkovito zagotavljajo delitev tovrstnega tveganja. Pri tem sistemu je v začetku prihajalo do težav in pritiska koncesionarja za dodatna sredstva in posledično spremembo sistema izračunavanja transfernih cestnin. V nekaterih primerih so uvedli celo neposredno cestninjenje.

Gradnja se financira pretežno iz zasebnih virov, uporabljena pa so bila tudi že sredstva obstoječih cestnin oziroma mostnin, sredstva Evropskega kohezijskega sklada, EIB in državnih subvencij. Oddajo del na cestni infrastrukturi izvaja državno podjetje Estradas de Portugal (EPE). Pristojno je za izvajanje politike, zapisane v nacionalnem cestnem načrtu, za gradnjo in vzdrževanje cest po tem načrtu, za nadzor nad koncesijami in drugimi cestnimi pogodbami, hkrati pa izvaja storitve za državo kot koncedent pri plačevanju transfernih cestnin koncesionarjem. Razpise za nove koncesnine pripravlja Parpublica, enota Ministrstva za Finance na podlagi zakona o JZP, uvedene leta 2003.

5.2. Ureditev v Avstriji

V Avstriji izvaja naloge gradnje in upravljanja avtocest družba ASFINAG, ki je bila ustanovljena leta 1982 kot podjetje za opravljanje finančnih storitev v 100% lasti Avstrije. ASFINAG so bile v letu 1997 dodeljene nove naloge, in sicer: gradnja, upravljanje, cestninjenje in financiranje avstrijskega omrežja AC in HC. Istega leta je ASFINAG od države prevzel okoli 5,7 milijard evrov dolgov, kar je približno ustrezalo vrednosti kapitala v obliki infrastrukture prevzete v upravljanje. Avstrijska zvezna agencija za financiranje je izdala obveznice v tej vrednosti in družbi ASFINAG nakazala kupnino v obliki posojil z namenom izvzetja teh zneskov iz javnega dolga. Ta shema pa ni

bila priznana s strani Eurostata. Naposled se je ASFINAG obrnila h kapitalnim trgom in izdala v letu 2003 obveznice v svojem imenu. Program je dobil rating AAA, ker je za njegovo odplačilo jamčila Avstrija, kar je privedlo do obrestne mere, ki je bila zgolj malenkost višja, od tiste, po kateri se zadolžuje Avstrija. To shemo je Eurostat sprejel kot dolg, ni pa del javnofinančnega dolga.

V letu 2005 je ASFINAG vzpostavil novo poslovno strukturo z osmimi odvisnimi družbami, od katerih so štiri v njegovi lasti, v preostalih pa je večinski delničar ob manjšinskih deležih pokrajin. Upravljalca cestninjenja je odprodal italijanski družbi Autostrade. Odvisne družbe se ukvarjajo z novimi gradnjami, štiri družbe v pokrajinskem solastništvu pa vzdržujejo lokalno pokrajinsko infrastrukturo, se ukvarjajo s telekomunikacijami, s cestninjenjem in s svetovalno dejavnostjo zunanjim naročnikom.

Danes je delniška družba ASFINAG odgovorna za celotni cestni sistem (gradnja, financiranje, vzdrževanje AC), ki znaša približno 2.305 km AC in HC ter pobiranje cestnin, medtem ko infrastruktura ostaja v lasti države.

Prihodki družbe so sestavljeni iz: pobrane cestnine iz elektronskega cestninjenja, pobrane cestnine iz vinjet in iz cestnine 6 cestnih omrežij, ki se zaradi visokih stroškov izgradnje (območje Alp) cestninijo posebej. Cestnine so najpomembnejša osnova za delovanje, saj ASFINAG ne prejema sredstev od države, kljub temu, da je v njenem popolnem lastništvu.

V letu 2006 je ASFINAG vstopil v svoje prvo JZP, pri čemer je predal koncesionarju 30 letno pogodbo za načrtovanje, izgradnjo, vzdrževanje in upravljanje. Gre za avstrijsko severno avtocesto A5. Pri tem je cestninjenje še vedno v domeni ASFINAGa, ker mu zakon ne dovoljuje prenosa te pravice na tretjo osebo.

Zanimivo je dejstvo, da cestninjenje ASFINAGu kljub rasti prihodkov od prodaje vinjet in drugih prevoznin ne zagotavlja izvedbe načrtovanih investicij in odplačila posojil skupaj z obrestmi. Pri čakuje pa dodatna vplačila s strani pokrajinskih proračunov, pri čemer pa je v primeru, da država ne sprejme odločitve o možnosti vstopa zasebnega sektorja v lastništvo ASFINAG (bodisi dokapitalizacija, bodisi zgolj prodaja dela obstoječega kapitala) država primorana vložiti dodatni kapital ali pa izdati jamstva za nova posojila.

5.3. Ureditev v Franciji

V Franciji so cestninske avtoceste in cestni objekti (predori) v upravljanju koncesionarjev, ki so združeni v organizaciji ASFA. To združenje sestavlja 14 koncesionarjev, ki so pridobili koncesijo gradnje in upravljanja avtocest in ki skupaj upravljajo okoli 8.629 km avtocest (podatek za 31. 12. 2009), poleg tega pa še dve družbi, ki imata le koncesijo za upravljanje.

V letu 2010 naj bi se navedena dolžina avtocestnih odsekov v koncesiji povečala še za 35 km. Trenutno je v gradnji približno 293 km avtocest, 62,5 km pa je v fazi načrtovanja. Promet koncesionarjev iz upravljanja avtocest vztrajno raste. Tako so v letu 2009 prihodki znašali 7,78 mlrd €, v primerjavi s 6,41 mlrd € v letu 2006, kar je povezano s strmim naraščanjem uporabe avtocest. Največji koncesionar je družba ASF, ki upravlja skupno 2.628 km avtocest na jugu Francije.

Novejše aktivnosti koncesionarjev se nanašajo predvsem na uvajanje cestninskih sistemov v prostem prometnem toku in na ukrepe za izboljšanje varnosti prometne infrastrukture. Francoska avtocestna

infrastruktura naj bi bil namreč kar štirikrat varnejša od druge cestne infrastrukture v Franciji, v zadnjih nekaj letih pa naj bi pojavnost prometnih nesreč s smrtnim izidom zmanjšali kar za 40%. Poleg ukrepov v fazi gradnje infrastrukture, koncesionarji na svoje stroške izvajajo tudi številne akcije namenjene voznikom (npr. o uporabi varnostnih pasov, počitkom med vožnjo).

5.4. Ureditev na Hrvaškem

Na Hrvaškem deluje več koncesionarjev. Vlada Republike Hrvaške je v letu 1995 sprejela odločitev, da bo gradnjo AC omrežja izvajala preko koncesijskega modela s pobiranjem cestnine. Prva je v letu 1995 pridobila koncesijo BINA-Istra d.d., in sicer za projektiranje, financiranje, gradnjo, upravljanje in vzdrževanje Istrskega ipsilona v času trajanja 32 let, po izteku bo lastništvo prešlo na državo. Družba je v mešanem, hrvaško – francoskem lastništvu in upravlja s 145 km AC in HC v Istri. Leta 1998 je koncesionar BINA-Istra d.d. ustanovila BINA-Istra upravljanje i održavanje d.o.o., ki je zadolžena za upravljanje in vzdrževanje AC odseka ter pobiranje cestnin.

Družbo Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. je ustanovila Vlada RH z odlokom leta 1997 in je v njeni 100% lasti. Družba je odgovorna za zapiranje finančne konstrukcije, gradnjo, gospodarjenje in vzdrževanje AC odseka Reka – Zagreb, v dolžini 150 km, na podlagi pridobljene koncesije za 28 let. Družba se financira iz prihodkov od cestnin in služnosti spremljajočih objektov na trasi AC ter iz tega naslova pokriva stroške vzdrževanja AC in odplačevanja kreditov. Vlada RH je s sklepom leta 2007 družbi podaljšala in razširila področje koncesije.

Podjetje Hrvatske autoceste d.o.o. je bilo ustanovljeno leta 2001 kot eden izmed dveh pravnih naslednikov Hrvatske uprave za ceste in je v 100 % lasti države, ki je odgovorno za financiranje gradnje ter upravljanje in vzdrževanje vseh AC in HC na Hrvaškem (izven koncesijskega sistema) ter upravlja z okoli 755 km AC in HC, se financira iz davka na gorivo, cestnin ter posojil. Podjetje svoje odseke avtocest v bilanci stanja prikazuje kot javno dobro, kar pomeni, da so v lastništvu RH, medtem pa kredite za izgradnjo avtocest prikazuje kot obveznost za izgradnjo javnega dobra.

Autocesta Zagreb Macelj d.o.o. je koncesionar, ustanovljen leta 2003 kot družba za upravljanje z AC odsekom A2 od Zagreba do Velike Vesi v bližini Krapine ter izgradnjo severnega dela AC odseka od Krapine do Macelja na meji s Slovenijo. Družba je v lastništvu RH in Pyhrn Concession Holding GmbH, zasebne enote Bauholding STRABAG SE. Družba je prevzela avtocesto v upravljanje v letu 2004 in hkrati začela graditi nove odseke. Uvedli so tudi nov sistem cestninjenja. HUKA – hrvaško združenje koncesionarjev za avtoceste danes združuje 4 članice, ki gospodarijo z avtocestnim omrežjem v dolžini 1.198,7 km (leto 2008).

Prilagojenost pravnemu redu EU

Predlagani zakon ni predmet usklajevanja s pravnim redom EU.

Njegove določbe niso v ničemer v nasprotju predpisi oziroma sodbami institucij EU.

6. DRUGE POSLEDICE, KI JIH BO IMEL SPREJEM ZAKONA

6.1 Administrativne in druge posledice

a) v postopkih oziroma poslovanju javne uprave ali pravosodnih organov:

Zakon ne bo imel posledic v postopkih oziroma poslovanju javne uprave ali pravosodnih organov.

b) pri obveznostih strank do javne uprave ali pravosodnih organov:

Zakon ne bo imel posledic pri obveznostih strank do javne uprave ali pravosodnih organov.

6.2 Presoja posledic na okolje, ki vključuje tudi prostorske in varstvene vidike

Zakon ne bo imel posledic na okolje.

Zakon ne bo vplival na obseg oziroma intenzivnost gradnje avtocest, izvajanje NPJA pa se bliža koncu.

6.3 Presoja posledic na gospodarstvo

Zakon ne bo imel neposrednih posledic na gospodarstvo.

6.4 Presoja posledic na socialnem področju

Zakon ne bo imel posledic na socialnem področju.

6.5 Presoja posledic na dokumente razvojnega načrtovanja

Zakon sledi ciljem iz Izhodne strategije.

Njegovo vsebino bo treba upoštevati zlasti pri pripravi nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji.

6.6 Izvajanje sprejetega predpisa

Zakon ni bil predstavljen na predavanjih, saj ne obravnava ciljnih skupin.

Časovni okvir za zakona je opredeljen v prehodnih določbah zakona:

uskladitev pogodb v 6 mesecih po uveljavitvi zakona.

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

Vse pomembne okoliščine so bile že predstavljene v uvodnih pojasnilih.

II. BESEDILO ČLENOV

I. SPLOŠNA DOLOČBA

1. člen (namen zakona)

Ta zakon določa pogoje, po katerih DARS izvaja naloge prostorskega načrtovanja, umeščanja v prostor in pridobivanja zemljišč ter gradnjo, upravljanje in vzdrževanje avtocest v skladu z zakoni, drugimi predpisi in pogodbami, sklenjenimi na podlagi zakona, ter stvarnopravna razmerja v zvezi z

avtocestami.

2. člen (opredelitev pojmov)

(1) Pojmi, določeni v tem zakonu, imajo naslednji pomen:

1. DARS je Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji, d.d., ki je bila ustanovljena z Zakonom o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 57/93) in preoblikovana z Zakonom o spremembah in dopolnitvah zakona o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 126/03);
2. avtocestni odsek je del avtoceste, kot je določen v nacionalnem programu, ki ureja izgradnjo avtocest;
3. avtocesta je avtocesta ali hitra cesta, kot je določena v zakonu, ki ureja javne ceste;
4. avtocesta kot objekt je avtocesta z vsemi pripadajočimi cestnimi objekti in napravami ter ureditvami, ki se po zakonu, ki ureja javne ceste, štejejo za njen del, vključno z nadvozi in podvozi, razen zemljišč, po katerih poteka, ter objektov in naprav iz prve in druge alineje 13. člena tega zakona;
5. gradnja avtoceste je izvajanje gradbenih in drugih del za izgradnjo nove avtoceste kot objekta, ki je predmet koncesije za gradnjo po tem zakonu, z vsemi njegovimi sestavnimi deli ter drugimi objekti in napravami, ki so po projektni dokumentaciji vključeni v izvedbo gradnje.

(2) Izrazi uporabljeni v tem zakonu, katerih pomen ni določen v prejšnjem odstavku, imajo enak pomen, kot ga določajo predpisi s področja cest, urejanja prostora, graditve objektov ter drugi predpisi.

II. NALOGE DARS

3. člen (naloge v zvezi z aktivnostmi pred izvajanjem gradnje avtocest)

DARS opravlja v imenu in za račun Republike Slovenije naloge v zvezi s prostorskim načrtovanjem in umeščanjem avtocest v prostor ter naloge v zvezi s pridobivanjem nepremičnin za potrebe gradnje avtocest.

4. člen (gradnja avtocest)

(1) DARS izvaja gradnjo avtocest v svojem imenu in za svoj račun.

(2) Ob podelitvi koncesije za gradnjo avtocestnega odseka Republika Slovenija ustanovi v korist DARS stavbno pravico na zemljiščih, na katerih bo izvajal gradnjo, za obdobje trajanja koncesijske pogodbe iz 8. člena tega zakona.

(3) Stavbna pravica se ustanovi na zemljiščih iz prejšnjega odstavka v obsegu, ki v skladu z zakonom, ki ureja ceste, vključuje vse dele bodočega avtocestnega odseka.

(4) Stavbna pravica je neodplačna. Ob prenehanju stavbne pravice Republika Slovenija kot lastnik zemljišča imetniku stavbne pravice ne plača nadomestila.

(5) Stavbna pravica v skladu s tem členom se lahko ustanovi za največ 50 let.

5. člen

(nacionalni program o izgradnji avtocest)

(1) DARS opravlja naloge iz 3. člena tega zakona in izvaja gradnjo avtocest v skladu z nacionalnim programom, ki ureja izgradnjo avtocest v Republiki Sloveniji.

(2) V nacionalnem programu iz prejšnjega odstavka so določeni avtocestni odseki z začetno in končno točko, z roki za njihovo predajo v promet ter s predvidenimi investicijskimi vrednostmi.

(3) DARS izvaja aktivnosti iz 3. in 4. člena tega zakona za vse avtocestne odseke, za katere ni naročilo za naloge iz 3. člena tega zakona ali koncesija za gradnjo avtocestnega odseka podeljena drugemu subjektu.

(4) Vlada Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: vlada) enkrat letno poroča Državnemu zboru o izvajanju nacionalnega programa.

6. člen

(pogodba o naročilu)

(1) Republika Slovenija sklene z DARS pogodbo, s katero pogodbeni stranki uredita medsebojne pravice in obveznosti v zvezi z izvajanjem nalog iz 3. člena tega zakona, zlasti glede:

- višine nadomestila za opravljanje storitev;
- načina in rokov za zagotavljanje finančnih sredstev za izvajanje nalog;
- načina in oblike nadzora, ki ga izvaja Republika Slovenija v zvezi z izvajanjem pogodbenih obveznosti, zlasti porabe sredstev ter kvalitete in pravočasnosti izvajanja nalog.

(2) Pogodba o naročilu se sklene za čas trajanja izgradnje avtocest, oziroma za obdobje odplačevanja obveznosti iz kreditov in dolžniških vrednostnih papirjev, najetih oziroma izdanih v ta namen, če je to obdobje daljše od obdobja izgradnje avtocest.

7. člen

(koncesijska pogodba za gradnjo avtocestnega odseka)

(1) Za izvajanje gradnje avtocest sklene Republika Slovenija z DARS pogodbo o koncesiji za gradnjo posameznega avtocestnega odseka.

(2) S pogodbo iz prejšnjega odstavka pogodbeni stranki uredita:

- medsebojne pravice in obveznosti v času trajanja gradnje avtocest, zlasti vprašanja rokov in kvalitete gradnje, ki niso urejena z drugimi predpisi;

- pravice in obveznosti v zvezi z upravljanjem in vzdrževanjem avtocest;
- način in oblika nadzora, ki ga izvaja Republika Slovenija kot koncedent, zlasti glede kvalitete in rokov pri izvajanju gradnje, stanja in opremljenosti avtocestnega odseka ter upravljanja;
- sankcije za kršitev predpisov o gradnji, upravljanju ali vzdrževanju;
- vsa druga vprašanja v zvezi z izvajanjem koncesije.

(3) Koncesijska pogodba za gradnjo avtocestnega odseka se sklene za čas, ki omogoča odplačilo vseh obveznosti iz kreditov in dolžniških vrednostnih papirjev, najetih oziroma izdanih za gradnjo tega avtocestnega odseka.

(4) Za vprašanja koncesije za gradnjo avtocestnega odseka, ki jih ta zakon ne ureja drugače, se uporabljajo predpisi, ki urejajo javno-zasebno partnerstvo.

8. člen (upravljanje in vzdrževanje avtocest)

(1) DARS upravlja in vzdržuje avtocestne odseke, za katere pridobi koncesijo gradnje, od dne, ko je avtocestni odsek dan v promet, do izteka veljavnosti koncesijske pogodbe.

(2) Upravljanje avtocest obsega:

- ustanavljanje služnosti za napeljevanje vodovoda in kanalizacije, elektronskih komunikacijskih omrežij, električnih napeljav, plinovodov ter podobnih objektov in naprav javnega pomena, tako na avtocesti kot objektu kot na zemljišču, na katerem je ustanovljena stavbna pravica;
- izvajanje kot javno pooblastilo vseh upravnih nalog, v zvezi z avtocestami, v skladu z zakonom, ki ureja javne ceste, in na njegovi podlagi izdanimi predpisi.

(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 DARS stavbno pravico, ali na objektu, ki je zgrajen na tem zemljišču, ta služnost po prenehanju stavbne pravice še naprej bremeni zemljišče ali objekt.

III. FINANCIRANJE DEJAVNOSTI IZ TEGA ZAKONA

9. člen (financiranje obveznosti za naloge iz 3. člena tega zakona)

Viri sredstev za izvajanje nalog iz 3. člena tega zakona se zagotavljajo v državnem proračunu.

10. člen (financiranje gradnje avtocest)

Viri sredstev za izvajanje gradnje avtocest so:

- cestnine in drugi viri trženja avtocest;
- najeti krediti;
- sredstva zbrana z izdajanjem dolžniških vrednostnih papirjev;
- drugi viri.

11. člen
(izdajanje dolžniških vrednostnih papirjev)

DARS ni treba pridobiti dovoljenja Agencije za trg vrednostnih papirjev za izdajanje dolžniških vrednostnih papirjev, s katerimi se financira gradnja avtocest.

12. člen
(prihodki DARS ter financiranje upravljanja in vzdrževanja avtocest)

(1) DARS se glede avtocest kot objekta v njegovi lasti, za katere se plačuje cestnina, šteje za cestninskega upnika, cestnine pa so njegov prihodek do prenehanja stavbne pravice.

(2) DARS financira upravljanje in vzdrževanje avtocest iz cestnine, drugih lastnih prihodkov in drugih virov, če zakon ne določa drugače.

(3) Za druge lastne prihodke iz prejšnjega odstavka se štejejo vsi prihodki, ki izvirajo iz poslovanja DARS in iz stvarnih pravic, ki jih ima na oziroma v zvezi z avtocestami za čas trajanja stavbne pravice, vsa povračila oziroma nadomestila, ki se v skladu z zakonom, plačujejo za uporabo avtocest (povračila za izredne prevoze in podobno).

(4) Nadomestilo za služnosti, ki se ustanovijo na avtocestah, je prihodek DARS. Ne glede na določbe drugih zakonov, se za te služnosti plačuje nadomestilo, njegova višina pa se določi ob upoštevanju določb predpisov, ki urejajo stvarno premoženje države oziroma določb drugih posebnih predpisov.

IV. STVARNE PRAVICE NA AVTOCESTAH, KI SO BILE ZGRAJENE ALI SO SE PRIČELE
GRADITI PRED UVELJAVITVIJO TEGA ZAKONA

13. člen
(lastninska pravica na delih avtocest, ki so bile zgrajene ali so se pričele graditi pred uveljavitvijo tega zakona)

Ne glede na določbe zakona, ki ureja javne ceste in zakona, ki ureja stvarno premoženje države, ima DARS na podlagi tega zakona lastninsko pravico na naslednjih delih avtocest, ki so bile zgrajene ali so se pričele graditi pred uveljavitvijo tega zakona:

- zemljiščih, objektih in napravah, potrebnih za opravljanje dejavnosti vzdrževanja avtocest;
- zemljiščih, objektih in napravah, potrebnih za opravljanje spremljajočih dejavnosti (počivališča, parkirišča, bencinski servisi in podobno);
- nepremičninah, ki so bile pridobljene za gradnjo avtocest, vendar delno ali v celoti niso bile uporabljene za gradnjo avtocest oziroma za njihovo upravljanje ali vzdrževanje.

14. člen
(stavbna pravica na zemljiščih, na katerih so avtoceste, ki so bile zgrajene ali so se pričele graditi pred uveljavitvijo tega zakona)

(1) Ne glede na določbe zakona, ki ureja javne ceste, se na zemljiščih v lasti Republike Slovenije, na katerih so avtoceste kot objekt, ki so bile zgrajene ali so se pričele graditi pred uveljavitvijo tega

zakona, s tem zakonom ustanovi v korist DARS stavbna pravica.

(2) Na zemljiščih, na katerih so avtoceste kot objekt, ki so bile zgrajene ali so se pričele graditi pred uveljavitvijo tega zakona, in katerih lastnik ni Republika Slovenija, se v korist DARS s tem zakonom ustanovi stavbna pravica v trenutku, ko pridobi Republika Slovenija lastninsko pravico na teh zemljiščih.

(3) Stavbna pravica iz prejšnjih odstavkov se ustanovi v javno korist in je neodplačna. Ob prenehanju stavbne pravice Republika Slovenija kot lastnik zemljišča imetniku stavbne pravice ne plača nadomestila.

(4) Stavbna pravica v skladu s tem členom se ustanovi za 50 let.

15. člen (vpis v zemljiško knjigo)

Vpis v zemljiško knjigo lastninske in stavbne pravice, ki jo DARS pridobi na podlagi 13. in 14. člena tega zakona, nima oblikovalnega učinka. Podlaga za vpis je sklep vlade, ki vsebuje zemljiškoknjžno oznako nepremičnin in druge podatke, potrebne za vpis v zemljiško knjigo.

16. člen (prepoved obremenjevanja in razpolaganja)

(1) DARS s premoženjem iz prve in druge alineje 13. člena tega zakona, ter s stavbno pravico iz 14. člena tega zakona ne sme razpolagati ali ju obremenjevati, razen če ta zakon ne določa drugače.

(2) Ne glede na določbo prejšnjega odstavka lahko DARS na premoženju iz prejšnjega odstavka ustanavlja služnosti iz drugega odstavka 8. člena tega zakona. Za te služnosti se po prenehanju stavbne pravice uporablja določba tretjega odstavka 8. člena tega zakona.

(3) Na premoženje iz prvega odstavka tega člena ni mogoče poseči z izvršbo in ne more biti predmet stečajne mase.

17. člen (ureditev stvarnega vložka DARS)

(1) Stanje terjatev Republike Slovenije do DARS na dan 1. januarja 2010, zmanjšano za knjigovodsko vrednost zemljišč v lasti Republike Slovenije, v povezavi z avtocestami, ki jih je Republika Slovenija prenesla v upravljanje DARS, predstavlja stvarni vložek Republike Slovenije v DARS. Kot zemljišča iz prejšnjega stavka se štejejo zemljišča v lasti Republike Slovenije, po katerih potekajo avtoceste kot objekt. Stvarni vložek v DARS predstavljajo tudi nepremičnine iz 13. člena tega zakona.

(2) Ne glede na določbe zakona, ki ureja gospodarske družbe, se stvarni vložek iz prejšnjega odstavka vpiše v sodni register na podlagi sklepa vlade brez cenitve in brez revizije njegove vrednosti.

18. člen (dokončanje avtocest iz tega poglavja)

DARS dokonča gradnjo avtocest, ki so se pričele graditi pred uveljavitvijo tega zakona, v skladu s 7. členom tega zakona in Pogodbo o izvajanju naročila za opravljanje nalog v zvezi z izgradnjo in obnavljanjem avtocest ter finančnim inženiringom in drugih povezanih nalog po Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji z dne 29. aprila 2004, v delu, ki se nanaša na gradnjo avtocest, kolikor ni v nasprotju z določbami tega zakona.

19. člen

(upravljanje in vzdrževanje avtocest iz tega poglavja)

DARS upravlja in vzdržuje avtoceste, na katerih ima po določbah tega poglavja stvarne pravice, v skladu z 8. členom tega zakona in s Koncesijsko pogodbo za upravljanje in vzdrževanje avtocest v Republiki Sloveniji z dne 29. aprila 2004, kolikor ta pogodba ni v nasprotju z določbami tega zakona.

V. PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

20. člen

(uskladitev pogodbe o izvajanju naročila)

(1) Z dnem uveljavitve tega zakona je Pogodba o izvajanju naročila za opravljanje nalog v zvezi z izgradnjo in obnavljanjem avtocest ter finančnim inženiringom in drugih povezanih nalog po Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji z dne 29. aprila 2004, v delu, ki se nanaša na naloge iz 3. člena tega zakona, pogodba iz 6. člena tega zakona.

(2) Republika Slovenija in DARS najkasneje v šestih mesecih po uveljavitvi tega zakona uskladiata pogodbo iz prejšnjega odstavka s tem zakonom.

21. člen

(uskladitev koncesijske pogodbe za upravljanje in vzdrževanje avtocest)

Republika Slovenija in DARS najkasneje v šestih mesecih po uveljavitvi tega zakona uskladiata koncesijsko pogodbo iz 19. člena tega zakona s tem zakonom.

22. člen

(pravna razmerja DARS na podlagi že sklenjenih pogodb)

Z dnem uveljavitve tega zakona vstopi DARS namesto Republike Slovenije v vsa pravna razmerja, v katerih je ta bila stranka v pogodbah, ki jih je po njenem pooblastilu sklenil DARS v zvezi s premoženjem iz druge alineje 13. člena tega zakona.

23. člen

(domneva glede obdavčitve z davkom na dodano vrednost)

Za namene obdavčitve z davkom na dodano vrednost se šteje, da je DARS avtoceste kot objekte, ki so se pričele graditi pred uveljavitvijo tega zakona, gradil v svojem imenu in za svoj račun.

24. člen
(priprava računovodskih izkazov za leto 2010)

13., 14. in 17. člen tega zakona se prvič uporabijo za poslovno leto 2010 tako, da se sredstva in viri sredstev, ki jih določajo, izkazujejo in vodijo v poslovnih knjigah DARS in Republike Slovenije za celotno leto 2010 in se upoštevajo pri pripravi letnega poročila in drugih računovodskih izkazov za leto 2010.

25. člen
(prenehanje veljavnosti prejšnjih predpisov)

(1) Z dnem uveljavitve tega zakona preneha veljati Zakon o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 57/93, 126/03, 20/04- uradno prečiščeno besedilo, 45/08, 68/08-ZCestV in 38/10-ZUKN).

(2) Z dnem uveljavitve tega zakona preneha veljati Pravilnik o sodelovanju pri izvajanju štetja prometa in obveščanju javnosti o stanju cest in prometa na njih (Uradni list RS, št. 115/06), ki se uporablja še naprej.

26. člen
(začetek veljavnosti)

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

OBRAZLOŽITEV:

K 1. členu:

Namen novega zakona je določanje pogojev, po katerih družba izvaja naloge prostorskega načrtovanja, umeščanja v prostor, pridobivanja zemljišč, gradnje, upravljanja in vzdrževanja. Gre za opredelitev obsega nalog, ki jih opravlja družba DARS, d.d., ustanovljena z Zakonom o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji. Družba bo izvajala dva sklopa aktivnosti na različni pravni in finančni osnovi, in sicer naloge prostorskega načrtovanja, umeščanja v prostor in pridobivanja zemljišč, kar bo opravljala za račun in v imenu Republike Slovenije, ter gradnjo, upravljanje in vzdrževanje avtocest, kar bo izvajala v svojem imenu in za svoj račun.

Novi zakon govori o gradnji avtocest, ki pomeni izvajanje gradbenih in drugih del za izgradnjo nove avtoceste kot objekta z vsemi njegovimi sestavnimi deli, ki so po projektni dokumentaciji vključeni v izvedbo gradnje. Pojem izgradnje, določen v veljavnem zakonu, ki je obsegal tako naloge prostorskega načrtovanja in umeščanja v prostor, kot tudi graditev in rekonstrukcije, za novi zakon ni več uporaben, ker se gradnja izvaja za račun družbe, prostorsko načrtovanje in umeščanje v prostor pa ne. Prav tako se ne navaja več pojem obnov, kajti obnove so vključene v okvir investicijskega vzdrževanja in vzdrževalnih del v javno korist v skladu z zakonom o graditvi objektov in zakonom o cestah. Po zakonu o graditvi objektov je investicijsko vzdrževanje zajeto v pojmu vzdrževanje, ki ga družba v celoti izvaja za svoj račun. Poleg tega DARS pri navedenih aktivnostih za potrebe hkratnega načrtovanja, projektiranja in gradnje elektronskih komunikacijskih omrežij upošteva tudi določbe zakona, ki ureja elektronske komunikacije, s čimer se zadosti upoštevanju specifik področja elektronskih komunikacij.

Predlog zakona ureja tudi nekatera stvarnopravna razmerja v zvezi z avtocestami. DARS pridobi lastninsko pravico na avtocestah kot objektih, na zemljiščih, po katerih te avtoceste potekajo, pa ima stavbno pravico. Stvarne pravice družbe so obrazložene v nadaljevanju, v okviru kasnejših, vsebinskih določb.

K 2. členu:

V 2. členu so opredeljeni nekateri pojmi, ki se v zakonu večkrat pojavljajo in ki so za njegovo vsebino značilni. Drugi pogosto uporabljeni izrazi imajo pomen, kot je opredeljen v predpisih z njihovega matičnega področja. DARS je v zakonu definiran kot Družba za avtoceste, d.d., ustanovljena z zakonom, sprejetim v letu 1993 in kasneje statusno preoblikovana iz javnega podjetja v gospodarsko delniško družbo zasebnega prava, z zakonom, noveliranim koncem leta 2003. Ob tej priložnosti se je družba DARS tudi združila z Javnim podjetjem za vzdrževanje avtocest.

Pojem avtocesta je v tem pomenu generični terminus, ki vključuje tako avtoceste kot hitre ceste, kot so definirane v zakonu o javnih cestah, na podlagi navedenega predpisa pa so tudi kategorizirane z uredbo vlade.

Povsem nov pojem predstavlja »avtocesta kot objekt«. Pri tem gre predvsem za zgornji ustroj avtoceste, v smislu gradnje kot objekta, z izključitvijo zemljišč. Razmejitev je potrebna zlasti v povezavi s stvarnimi pravicami. Zemljišča namreč ostajajo v lasti Republike Slovenije, na njih se ustanovi stavbna pravica v korist DARS. Objekti in naprave, potrebni za vzdrževanje avtocest in za opravljanje spremljajočih dejavnosti sicer tudi fizično niso povezani z avtocesto kot objektom.

Gradnja avtoceste, kot je bilo že omenjeno v obrazložitvi k 1. členu, je definirana kot izvajanje gradbenih in drugih del za izgradnjo nove avtoceste kot objekta z vsemi njegovimi sestavnimi deli, ki so po projektni dokumentaciji vključeni v izvedbo gradnje.

K 3. členu:

Določbe 3. do 8. člena sodijo v okvir II. poglavja, ki ureja naloge družbe na področju avtocest, ki jih ta opravlja na podlagi zakona in po pogodbah, sklenjenih z Republiko Slovenijo. V 3. členu je opredeljen sklop nalog, ki jih družba izvaja za račun Republike Slovenije, torej na podlagi naročila. Pri tem gre za naloge, ki jih izvaja v imenu in za račun RS, nanašajo pa se na vse predhodne aktivnosti, ki vodijo do gradnje avtocest, torej prostorsko načrtovanje, umeščanje avtocest v prostor ter naloge v zvezi s pridobivanjem zemljišč in drugih nepremičnin, kar obsega sporazumno pridobivanje zemljišč (sklepanje pogodb) in sodelovanje v postopkih razlastitve, kjer DARS nastopa kot zastopnik RS. V tem okviru bo družba delovala na podlagi pooblastila, s pravico do nagrade za svoje storitve ter do povračila stroškov, ki jih ima v zvezi z izvajanjem teh nalog. DARS je v okviru izvajanja teh nalog dolžan upoštevati tudi vse specifične področne zakonodaje (posebne določbe vsebuje na primer Zakon o elektronskih komunikacijah).

K 4. členu:

V tem členu se urejajo razmerja v zvezi z gradnjo avtocest. Gre za aktivnosti, ki jih DARS izvaja v svojem imenu in za svoj račun, torej v okviru koncesijskega razmerja. To je tudi ena od pomembnejših novosti v primerjavi z veljavno ureditvijo, ko so se te naloge izvajale za račun Republike Slovenije. Gradnja avtocest obsega izvajanje gradbenih in drugih del na določenim odseku, logično pa se zaključi s predajo avtocestnega odseku prometu, torej ko je zgrajen avtocestni odsek mogoče začeti uporabljati. Vse nadaljnje aktivnosti po tem trenutku se nanašajo na vzdrževanje (tudi obnavljanje). Pri gradnji je vedno treba upoštevati tudi specifično drugih področij (posebne določbe vsebuje na primer zakon o elektronskih komunikacijah).

Gradnja se torej izvaja na podlagi koncesije. DARS pridobi s koncesijo za gradnjo tudi stavbno pravico na zemljiščih, na katerih bo potekala bodoča avtocesta. S tem bo pridobil lastninsko pravico na avtocesti kot objektu, kar je tudi logično, saj bo to cesto gradil v svojem imenu in za svoj račun. Trajanje stavbne pravice (ki je časovno omejena in lahko traja največ 50 let) mora biti neločljivo povezano s trajanjem koncesije, saj ni logično, da bi DARS ohranil lastninsko pravico na avtocestah še po izteku koncesijskega razmerja. Koncesijsko razmerje namreč vsebuje tudi javnopravne elemente, iz katerih izhajajo določene obveznosti za koncesionarja, utemeljene na javnem interesu, zato ločitve lastninske pravice na avtocestah kot objektu in koncesijskim razmerjem ne sme biti. Ko je avtocestni odsek formalno predan v promet (ko je gradnja torej zaključena), koncesijsko razmerje preide v naslednjo fazo, fazo upravljanja in vzdrževanja avtocest, ki so tudi del podeljene koncesije. Stavbna pravica je neodplačna. Ob prenehanju stavbne pravice Republika Slovenija kot lastnik zemljišča ne glede na določbe Stvarnopravnega zakonika družbi DARS kot imetniku stavbne pravice ne plača nadomestila.

K 5. členu:

V 5. členu je določeno, da DARS izvaja gradnjo (pa tudi naročilo) v skladu z nacionalnim programom, ki ureja gradnjo avtocest. V tem dokumentu, ki ga sprejema Državni zbor, so opredeljeni zadevni avtocestni odseki, s potrebnim časovnim in finančnim okvirom. Vlada bo morala Državnemu zboru poročati enkrat letno o izvajanju nacionalnega programa.

Bistvena sprememba v tem členu glede na veljavno ureditev se nanaša na odpravo letnega plana razvoja in obnavljanja avtocest, kot planskega dokumenta države, ki je določal naloge, ki jih je treba izvršiti v posameznem koledarskem letu, skupaj s predvidenimi sredstvi in viri financiranja. Takšen akt vlade, h kateremu je potrebno soglasje Državnega zbora, je bil smiseln le v sistemu, ki je predvideval izključno financiranje s strani Republike Slovenije za namene gradnje in obnavljanja. V sistemu, v katerem se bosta tako graditev kot obnavljanje avtocest izvajala v imenu in za račun DARS, pa takšen dokument ni več smiseln. DARS bo namreč vsa finančna sredstva dolžan zagotoviti sam, soglasje države k temu ni potrebno. Poudariti je treba še, da letni plan temelji izključno na nacionalnem programu kot strateškem razvojnem dokumentu države, zato se je vsakoletni dokument moral popolnoma ujemati z nacionalnim programom tako glede vsebinskih, rokovnih kot finančnih postavk. Predstavljal je torej le izvedbeni akt dolgoročnejšega dokumenta. Tudi s tega vidika letni plan ni več potreben, saj DARS tudi v novem sistemu ne bo mogel prosto odločati o prioritetnih odsekih, temveč bo moral ravnati v skladu z nacionalnim programom, ki pa je še vedno v pristojnosti Državnega zbora. Lahko pa bo v okviru tega dokumenta fleksibilneje sprejemal določene odločitve.

5. člen vsebuje še splošno določbo, iz katere je razvidno, kdaj DARS izvaja posamezne aktivnosti. DARS gradi vse avtocestne odseke (avtoceste in hitre ceste) iz nacionalnega programa, kolikor za gradnjo posameznih odsekov ni podeljena koncesija drugemu koncesionarju. Enako velja za izvajanje nalog, ki jih opravlja po naročilu države. Te opravlja, če naročilo ni podeljeno drugemu subjektu. S tem se zagotavlja nemoteno in tekoče izvajanje nacionalnega programa.

K 6. členu:

Za naloge, ki se izvajajo v imenu in za račun Republike Slovenije (prostorsko načrtovanje, umeščanje v prostor, pridobivanje zemljišč) se med DARS in RS sklene pogodba o naročilu. Pogodba o izvajanju naročila, ki je bila že sklenjena na podlagi ZDARS (3.b člen), ostaja v skladu s prehodno določbo 18. člena še naprej v veljavi, spreminjajo se samo določena vprašanja, ki jih je treba urediti glede na spremenjeno naravo nalog. Tako kot po veljavni ureditvi je pogodba sklenjena za čas trajanja izgradnje avtocest oziroma za obdobje odplačevanja obveznosti iz kreditov oziroma dolžniških vrednostnih papirjev, najetih ali izdanih v ta namen.

K 7. členu:

DARS bo, kot izhaja iz 4. člena, gradnjo avtocest izvajal v svojem imenu in za svoj račun. Pogodba o izvajanju naročila, sklenjena na podlagi 3.b člena veljavnega ZDARS, tako ne bo več ustrezna pravna podlaga za urejanje pogodbenih razmerij med DARS in Republiko Slovenijo. Pri tem novem razmerju namreč ne gre več za naročilo, temveč za koncesijo, zato bo potrebna nova pogodba, ki bo sklenjena za vsak posamezni avtocestni odsek, za katerega bo DARS pridobil koncesijo gradnje. Koncesija gradnje po predaji avtocestnega odseka v promet, torej po zaključku gradnje preide v upravljanje in vzdrževanje avtocest. V pogodbi je treba urediti medsebojne pravice in obveznosti pogodbenih strank v času trajanja gradnje avtocest, zlasti vprašanja rokov in kvalitete gradnje, ter njune pravice in obveznosti v zvezi z upravljanjem in vzdrževanjem avtocest. Sicer pa je DARS pri izvajanju gradnje, upravljanja in vzdrževanja dolžan ravnati v skladu z veljavnimi predpisi. Pogodba glede tega ureja le vprašanja, ki v predpisih niso urejena ter določa pogodbene sankcije za kršitev predpisov. Koncesijska pogodba za gradnjo se sklene s za obdobje, ki omogoča da bodo v okviru trajanja koncesijskega razmerja odplačane vse obveznosti iz kreditov in dolžniških vrednostnih papirjev, najetih oziroma izdanih v ta namen. Za vsak posamezni odsek avtoceste se sklene posebna pogodba, ki določa tudi natančno trajanje koncesijskega razmerja.

Glede drugih vprašanj koncesije za gradnjo zakon napotuje na subsidiarno uporabo predpisov o javno-zasebnem partnerstvu.

K 8. členu:

Tako kot po veljavni ureditvi DARS bo, tako kot po veljavni ureditvi, upravljal in vzdrževal avtoceste v koncesijskem razmerju, in sicer v okviru koncesije za gradnjo. Avtoceste so kljub temu, da niso več v lasti Republike Slovenije še naprej javno dobro, saj status javnega dobra ni odvisen od lastnine, kar je v zakonu tudi izrecno navedeno. Te ceste so namreč javna dobrina, vsakomur dostopna pod enakimi pogoji, zato država v javnem interesu tudi predpisuje način oziroma pogoje, po katerih se izvaja upravljanje ali vzdrževanje.

DARS upravlja in vzdržuje avtoceste, za katere ima koncesijo gradnje, in sicer od zaključka gradnje, ko je avtocesta predana v promet, do izteka veljavnosti koncesijske pogodbe. Upravljanje obsega poleg ustanavljanja služnosti tudi izvajanje upravnih nalog v zvezi z avtocestami (izdajanje dovoljenj, soglasij, nadzor), pri čemer ima DARS kot upravljavec avtocest enake pravice in pristojnosti kot upravljavec drugih državnih cest. Pri tem mora spoštovati tiste predpise (zakone in podzakonske akte) o cestah in varnosti prometa na njih, ki določajo obveznosti upravljavca.

V okvir upravljanja sodi tudi ustanavljanje služnosti za napeljevanje objektov in naprav javnega pomena (vodovod, kanalizacija, elektrovi, plinovodi, elektronska komunikacijska omrežja in podobno). Slednje sodi v okvir upravljanja, kajti gre za naprave, ki so javnega pomena in torej v javnem interesu, in zato praviloma tudi urejene v predpisih. Ustanavljanje služnosti v teh primerih torej ne more biti odvisno zgolj od volje DARS kot lastnika služnega zemljišča, temveč je ta dolžan trpeti obveznosti, določene v predpisih. V stvarnopravnem smislu lahko služnost obremeni tudi zemljišče, na katerem je ustanovljena stavbna pravica, katerega lastnik pa ni DARS temveč Republika Slovenija. Pooblastilo, dano z zakonom, pomeni, da je DARS tudi v tem primeru služnostni zavezanec. Drugi stvarnopravni problem, ki bi lahko nastal je, da bi z združitvijo zemljišča in objekta po prenehanju stavbne pravice služnost ugasnila. To je rešeno z določbo, da služnost, ki je ustanovljena za nedoločen čas ali za čas, ki presega trajanje stavbne pravice, po prenehanju stavbne pravice še naprej bremeni zemljišče, na katerem je stavbna pravica ustanovljena.

V primerjavi z veljavno ureditvijo se upravljanje ne nanaša več na oddajanje površin za spremljajoče

dejavnosti, saj ima na teh zemljiščih lastninsko pravico, funkcija takšnih površin pa sodi prav v okvir tržne dejavnosti.

Vzdrževanje obsega tudi investicijsko vzdrževanje, torej naloge, ki so se prej izvajale v okviru pogodbe o izvajanju naročila za račun Republike Slovenije. Pri tem mora DARS upoštevati vse predpise, ki urejajo vzdrževanje cest in cestnih objektov.

K 9. členu:

Z določbami III. poglavja (9. do 12. člen) se ureja financiranje dejavnosti, ki jih DARS izvaja.. V 9. členu se urejajo viri sredstev za izvajanje nalog iz 3. člena zakona, torej nalog, ki jih DARS opravlja za račun države. Republika Slovenija ta sredstva zagotavlja v državnem proračunu.

K 10. členu:

V 10. členu se urejajo viri sredstev za gradnjo avtocest in odplačilo kreditov, najetih v ta namen. Pri tem je upoštevan nov koncept financiranja, ki izhaja iz drugih določb tega zakona. Gradnja avtocest se torej ne izvaja več za račun Republike Slovenije. Za ta namen lahko DARS (poleg ostalih sredstev, ki jih sam zagotavlja, med katere sodijo zlasti cestnine) uporabi tudi kredite, ki jih najame v ta namen in sredstva, zbrana z izdajanjem dolžniških vrednostnih papirjev. V okviru drugih virov trženja avtocest, je treba upoštevati omejitve področne zakonodaje, pri čemer je mišljen Zakon o elektronskih komunikacijah (ZEKom), ki operaterjem s posebnimi ali izključnimi pravicami in z določenim letnim prihodkom na področju elektronskih komunikacij nalaga obveznosti glede ločenega vodenja računovodskih evidenc. Med drugimi viri, ki jih DARS lahko uporabi za gradnjo avtocest, bodo zlasti sredstva iz evropskih skladov ter zasebni kapital.

K 11. členu:

Z 11. členom se nadomešča 6.a člen veljavnega ZDARS. Odpravljena je določba o državnem poroštvu za najetje kreditov. Ker bo DARS kot koncesionar avtoceste gradil v svojem imenu in za svoj račun, državno poroštvo ni več potrebno. Določba, da za izdajanje dolžniških vrednostnih papirjev, s katerimi se financira gradnja avtocest, ni treba pridobiti dovoljenja Agencije za trg vrednostnih papirjev, ostaja glede na veljavno ureditev nespremenjena.

K 12. členu:

Z 12. členom se urejajo prihodki DARS ter financiranje upravljanja in vzdrževanja. Zakon določa, da DARS vse dejavnosti upravljanja in vzdrževanja avtocest financira z lastnimi prihodki. Lastni prihodki obsegajo cestnine (glede katerih je DARS cestninski upnik), ter vsa sredstva, ki izvirajo iz poslovanja družbe, sredstva, ki izvirajo iz uživanja njenih stvarnih pravic (na primer trženje spremljajočih dejavnosti – počivališča, bencinski servisi, nadomestila za služnost), sredstva, za katera zakon (ta ali drug zakon) določa, da so prihodek družbe, nadomestila ali povračila, predpisana za uporabo avtocest (npr. povračila za izredne prevoze) ali drugi viri (npr. krediti, kohezijska sredstva, zasebni kapital).

Pri financiranju upravljanja in vzdrževanja avtocest je DARS omejen z določbami drugih posebnih predpisov. ZEKom tako določa (10. člen), da morajo operaterji, ki imajo posebne ali izključne pravice za izvajanje druge gospodarske dejavnosti (torej lahko tudi DARS) in imajo letni prihodek na področju elektronskih komunikacijskih omrežij ali storitev večji od dveh milijard slovenskih tolarjev (to je cca 8.345.852 EUR), zagotavljati elektronska komunikacijska omrežja oziroma storitve v pravno samostojni družbi, ali pa voditi ločene računovodske evidence za aktivnosti, povezane z izvajanjem oziroma zagotavljanjem elektronskih komunikacijskih storitev ali omrežij, tako kot da bi te aktivnosti opravljali v pravno samostojni družbi. Z vidika jasnosti ureditve je torej potrebno opozoriti na omejitve, ki izhajajo iz druge področne zakonodaje, da z napačno razlago ne

bi prišlo do njenih kršitev.

V tem členu je določeno še, da se za služnosti na avtocestah plačuje nadomestilo, ki je prihodek DARS. Višina nadomestila se določi ob upoštevanju predpisov o stvarnem premoženju države oziroma posebnih predpisov, ki urejajo določanje višine nadomestila za služnost. Tako npr. Zakon o elektronskih komunikacijah (ZEKom) v drugem odstavku 78. člena določa, da denarno nadomestilo obsega zmanjšanje vrednosti služneče nepremičnine ali dejansko škodo in izgubljeni dobiček, vključno zaradi dopustnosti skupne uporabe zgrajenih zmogljivosti služnostnega upravičenca s strani le-tega ter drugih fizičnih in pravnih oseb, ki zagotavljajo elektronska komunikacijska omrežja, skladno z določbami ZEKom in omejitev, ki za investitorja izhajajo iz prvega do tretjega odstavka 83. člena ZEKom ob prestavitvi javnih komunikacijskih omrežij.

K 13. členu:

V IV. poglavju so urejena stvarnopravna razmerja v zvezi z avtocestami. Na avtocestah kot objektih, ki so bile zgrajene ali so se pričele graditi pred uveljavitvijo tega zakona. Na avtocestah kot objektih pridobi lastninsko pravico že na podlagi stavbne pravice. Poleg tega pa pridobi lastninsko pravico zemljiščih, objektih in napravah, potrebnih za opravljanje dejavnosti vzdrževanja avtocest, zemljiščih, objektih in napravah za opravljanje spremljajočih dejavnosti (počivališča, parkirišča, bencinski servisi in podobno) ter na ti. presežnih nepremičninah (nepremičnine, ki so bile pridobljene za gradnjo avtocest, vendar niso bile v celoti uporabljene za gradnjo, upravljanje ali vzdrževanje avtocest). Vse to premoženje predstavlja stvarni vložek Republike Slovenije v DARS.

Navedena ureditev predstavlja odstop od zakona o javnih cestah, ki določa, da so javne ceste javno dobro, ki je izven pravnega prometa. Razlogov za posebno ureditev je več. Avtoceste so se ne glede na načelno zakonsko ureditev zlasti v zadnjih letih praviloma financirale z lastnimi sredstvi DARS, torej s sredstvi iz kreditov, ki jih je ta najel v lastnem imenu in za svoj račun, in jih bo tudi odplačal. Cestnina, kot glavni prihodek iz upravljanja z avtocestami, že po veljavni ureditvi pripada DARS in predstavlja glavni vir za odplačilo kreditov. Naslednji razlog pa je v dejstvu, da se je 31. 12. 2009 izteklo prehodno obdobje iz slovenskih računovodskih standardov (SRS35), ki so omogočali vodenje sredstev v upravljanju. Avtoceste in pripadajoče kredite bi po veljavnih računovodskih standardih, ki so se v tem smislu morali prilagoditi evropskim standardom, bilo torej treba voditi v poslovnih knjigah države. S tem bi se navidezno povečal javni dolg. Takšna posledica bi bila povsem neutemeljena, saj dolg, ki ga predstavljajo krediti, dejansko (in tudi pravno) ni dolg države, temveč dolg družbe DARS, ki ga je najela v svojem imenu in za svoj račun, in ki anuitete tudi redno odplačuje. Vlada je v začetku aprila 2010 ob analizi najboljših možnih rešitev za to vprašanje ugotovila, da je model, po katerem avtoceste kot finančni vložek ostanejo v lasti DARS, najboljša možna rešitev.

K 14. členu:

Na zemljiščih v lasti Republike Slovenije, na katerih so avtoceste kot objekt, ki so bile že zgrajene ali so se pričele graditi pred uveljavitvijo novega zakona, se ustanovi stavbna pravica v korist DARS. To pomeni, da zemljišča ostajajo v lasti države, DARS je lastnik zgolj infrastrukture v ožjem smislu, torej ceste kot objekta. Stavbna pravica se iz razlogov, ki so bili podrobneje navedeni v obrazložitvi k prejšnjemu členu, ustanavlja v javno korist. Zato je tudi neodplačna, kar omogočajo tudi določbe Zakona o stvarnem premoženju države, pokrajin in občin. Ob prenehanju stavbne pravice Republika Slovenija kot lastnik zemljišča družbi DARS kot imetniku stavbne pravice ni zavezana plačati nobenega nadomestila. Zemljišča bodo po preteku obdobja, za katerega je stavbna pravica ustanovljena, torej prešla nazaj na Republiko Slovenijo brezplačno. Z drugim odstavkom se urejajo razmerja za primere, kjer lastninska pravica na zemljiščih še ni pridobljena zaradi dolgotrajnih postopkov pridobivanja zemljišč.

K 15. členu:

Vpis lastninske in stavbne pravice v zemljiško knjigo nima oblikovalnega učinka. DARS pridobi stvarne pravice na avtocestah, ki so se pričele graditi ali so bile zgrajene pred uveljavitvijo zakona, že na podlagi samega zakona z njegovo uveljavitvijo, zato je zemljiškoknjižni vpis zgolj deklaratorne narave. Vpis se opravi na podlagi sklepa vlade, ki vsebuje zemljiškoknjižno oznako nepremičnin in druge podatke, potrebne za izvedbo vpisa.

K 16. členu:

Z lastninsko pravico, ki jo ima DARS na avtocestah kot objektih, pravice države ali uporabnikov cest nikakor niso okrnjene. Z avtocestami, kakor tudi z nepremičninami za vzdrževanje avtocest in za opravljanje spremljajočih dejavnosti, je prepovedano razpolagati ali jih obremenjevati. Edina izjema je predvidena glede ustanavljanja služnosti, ki pa so v javnem interesu. Prav tako avtoceste ne morejo biti predmet stečajnega postopka, nanje tudi ni mogoče poseči z izvršbo. Njihov prehod v stvarnopravno sfero drugega subjekta je torej v celoti izključen.

K 17. členu:

Avtoceste, kot objekt, ki jih ni zgradil DARS in ostale nepremičnine, katerih lastnik v skladu s tem zakonom postane DARS, predstavljajo stvarni vložek Republike Slovenije. Višina stvarnega vložka se določi v višini izkazanega stanja terjatev Republike Slovenije do DARS na dan 1.1.2010, zmanjšana za knjigovodsko vrednost zemljišč v lasti Republike Slovenije in na katerih potekajo avtoceste kot objekt in povečana za nepremičnine, ki niso javno dobro.

Vpis vložka v sodbi register se opravi na podlagi sklepa vlade (ki je glede na neposredni zakonski učinek deklaratorne narave), brez cenitve in brez revizije njegove vrednosti, kar omogoča bistveno zmanjšanje stroškov postopka dokapitalizacije.

K 18. členu:

Avtoceste, ki so se pričele graditi pred uveljavitvijo zakona, pa njihova gradnja ob uveljavitvi zakona še ni zaključena, se dokončajo v skladu z določbami novega zakona, torej v imenu in za račun družbe. Gradnja še ne dokončanih odsekov (za katere torej še ni bilo izdano uporabno oziroma obratovalno dovoljenje) se namreč v celoti financira s sredstvi iz kreditov, ki jih je DARS najel za svoj račun. Glede na takšen način financiranja gradnje tudi za še ne dokončane odseke ni potreben letni plan razvoja in obnavljanja, kajti gradnja se ne financira s sredstvi državnega proračuna.

K 19. členu:

V 19. členu je urejeno upravljanje in vzdrževanje avtocest, ki niso oziroma ne bodo zgrajene v koncesijskem razmerju. Takšne avtoceste DARS upravlja in jih vzdržuje v skladu z ureditvijo, ki jo ta zakon predvideva za upravljanje in vzdrževanje avtocest, zgrajenih v koncesijskem razmerju, saj je DARS v obeh primerih lastnik infrastrukture. Upravljanje in vzdrževanje pa je treba urediti tudi s koncesijsko pogodbo. Če se avtocesta gradi v koncesijskem razmerju, je upravljanje in vzdrževanje že vsebina koncesijske pogodbe o gradnji, v primerih, določenih v 19. členu, pa je zato potrebna posebna pogodba izključno za urejanje teh vprašanj. V ta namen se bo še naprej uporabljala Koncesijska pogodba za upravljanje in vzdrževanje avtocest, sklenjena na podlagi 3.d člena ZDARS, ki jo je v šestih mesecih po uveljavitvi novega zakona treba uskladiti z njegovimi določbami.

K 20. členu:

V 20. členu je jasno določena pravna kontinuiteta pogodbe, sklenjene na podlagi 3.b člena veljavnega ZDARS. Določbe te pogodbe je najkasneje v roku šestih po uveljavitvi zakona treba prilagoditi novim zakonskim določbam.

K 21. členu:

Upravljanje in vzdrževanje avtocest, ki niso bile zgrajene v koncesijskem razmerju, se bo izvajalo predvsem na podlagi Koncesijske pogodbe za upravljanje in vzdrževanje avtocest, ki jo je treba v šestih mesecih po uveljavitvi zakona uskladiti z novim zakonom.

K 22. členu:

Republika Slovenija je stranka v pogodbenih razmerjih, ki jih je DARS po njenem pooblastilu sklepal z drugimi subjekti v zvezi z uporabo površin za spremljajoče dejavnosti (počivališča, bencinski servisi). Ker te površine postanejo last DARS, bo ta družba na podlagi zakona v pogodbenih razmerjih zamenjala Republiko Slovenijo kot pogodbeno stranko.

K 23. členu:

DARS je vse od leta 2004 dalje, ko je začel delovati kot gospodarska družba zasebnega prava, avtoceste gradil v svojem imenu in za svoj račun. Glede na to je obračunaval vstopni DDV po Zakonu o davku za dodano vrednost, ki ga je uporabil za izgradnjo avtocest. Glede na takšno dejansko stanje in na porabo sredstev v javnem interesu, se za potrebe tega davka tudi formalno šteje, da je DARS avtoceste gradil v svojem imenu in za svoj račun, kar v celoti ustreza dejanskemu stanju.

K 24. členu:

Pri pripravi letnega poročila in drugih računovodskih izkazov DARS ter pri vodenju poslovnih knjig države za leto 2010 se upoštevajo stvarnopravna razmerja, ki jih določa ta zakon. To pomeni, da se pri pripravi teh izkazov oziroma evidenc upošteva lastništvo DARS na avtocestah.

K 25. členu:

V 22. členu je določeno prenehanje veljavnosti do sedaj veljavnega zakona o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji. Veljati preneha tudi podzakonski akt, sprejet na podlagi ZDARS, ki pa se uporablja še naprej.

K 26. členu:

V 23. členu je določen vakacijski rok za uveljavitev zakona. Ker je uskladitev z računovodskimi standardi nujna že v letošnjem letu je določeno, da začne zakon veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu. Ker določbe zakona ne posegajo v pravice oziroma obveznosti posameznikov, je takšna določba utemeljena.

IV. BESEDILO ČLENOV, KI SE SPREMINJAJO

/

V. PREDLOG, DA SE PREDLOG ZAKONA OBRAVNAVA PO NUJNEM OZIROMA SKRAJŠANEM POSTOPKU

/

VI. PRILOGE

– /