



Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00  
F: 01 478 81 39  
E: [gp.mzi@gov.si](mailto:gp.mzi@gov.si)  
[www.mzi.gov.si](http://www.mzi.gov.si)

Številka: 007-629/2021/21-00211728
Ljubljana, 15. 2. 2022
EVA 2021-2430-0101
GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE <a href="mailto:Gp.gs@gov.si">Gp.gs@gov.si</a>
<b>ZADEVA: Zakon o poroštvu Republike Slovenije za obveznosti družbe DARS d. d. iz naslova kreditov in dolžniških vrednostnih papirjev, najetih oziroma izdanih za financiranje avtocestnih projektov v višini do 392,44 mio eurov – NUJNI POSTOPEK – predlog za obravnavo</b>
<b>1. Predlog sklepov vlade:</b>
<p>Na podlagi drugega odstavka 2. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 - ZDU - 1G, 65/14 in 55/17) je Vlada Republike Slovenije na svoji ..... seji dne ..... sprejela naslednji</p> <p style="text-align: center;">SKLEP:</p> <p>Vlada Republike Slovenije je določila besedilo predloga Zakona o poroštvu Republike Slovenije za obveznosti družbe DARS d. d. iz naslova kreditov in dolžniških vrednostnih papirjev, najetih oziroma izdanih za financiranje avtocestnih projektov v višini do 392,44 mio eurov ter ga pošlje Državnemu zboru Republike Slovenije v obravnavo in sprejetje po nujnem zakonodajnem postopku.</p> <p style="text-align: right;">Mag. Janja Garvas Hočevar v. d. generalnega sekretarja</p> <p>Priloga:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Predlog Zakona o poroštvu Republike Slovenije za obveznosti družbe DARS d. d. iz naslova kreditov in dolžniških vrednostnih papirjev, najetih oziroma izdanih za financiranje avtocestnih projektov v višini do 392,44 mio eurov</li></ul> <p>Sklep prejmejo:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Ministrstvo za infrastrukturo</li><li>- Ministrstvo za finance</li><li>- Služba vlade za zakonodajo</li><li>- Urad Vlade Republike Slovenije za komuniciranje</li><li>- Generalni sekretariat Vlade RS</li></ul>
<b>2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:</b>
<p>Predlaga se obravnava predloga zakona po nujnem zakonodajnem postopku, da se preprečijo težko popravljive posledice za delovanje države. Podelitev poroštva je pogoj za najetje posojila in začetek financiranja del. Družba DARS d.d. mora imeti pred začetkom postopka javnega naročanja zagotovljena potrebna finančna sredstva. Brez poroštva teh sredstev ne more zagotoviti. Zaradi zamud pri izvajanju projekta bi nastala težko popravljiva škoda.</p>

<b>3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:</b>		
- Aleš Mihelič, državni sekretar - dr. Anita Goršek, namestnica generalne direktorice Direktorata za kopenski promet		
<b>3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:</b>		
Pri pripravi gradiva niso sodelovali zunanji strokovnjaki.		
<b>4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:</b>		
Pri delu Državnega zbora in njegovih delovnih teles bodo sodelovali:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jernej Vrtovec, minister za infrastrukturo;</li> <li>- Aleš Mihelič, državni sekretar,</li> <li>- Blaž Košorok, državni sekretar;</li> <li>- Monika Pintar Mesarič, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet,</li> <li>- dr. Anita Goršek, namestnica generalne direktorice Direktorata za kopenski promet,</li> <li>- mag. Andreja Knez, vodja Sektorja za ceste in cestni promet,</li> <li>- Damijan Leskovšek, vodja Oddelka za ceste,</li> <li>- Drago Bregar, sekretar.</li> </ul>		
<b>5. Kratek povzetek gradiva:</b>		
S predlogom zakona se ureja podelitev državnega poročstva družbi DARS d.d. za financiranje izgradnje dveh odsekov na 3. razvojni osi, odseka Koseze – Kozarje (širitev v šestpasovnico) in odsekov Markovci – Gorišnica ter Gorišnica. Skupna višina poročstva po tem predlogu zakona je 392,44 mio evrov.		
<b>6. Presoja posledic za:</b>		
a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	DA/NE
b)	usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	DA/NE
c)	administrativne posledice	DA/NE
č)	gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij	DA/NE
d)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki	DA/NE
e)	socialno področje	DA/NE
f)	dokumente razvojnega načrtovanja: <ul style="list-style-type: none"> <li>- nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja</li> <li>- razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna</li> <li>- razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij</li> </ul>	DA/NE
<b>7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR:</b>		
<b>(Samo če izberete DA pod točko 6.a.)</b>		

<b>I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu</b>				
	Tekoče leto (t)	t + 1	t + 2	t + 3
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) obveznosti za druga javnofinančna sredstva				
<b>II. Finančne posledice za državni proračun</b>				
<b>II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:</b>				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t) (t=2018)	Znesek za t + 1
<b>SKUPAJ</b>				
<b>II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:</b>				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
<b>SKUPAJ</b>				
<b>II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:</b>				
Novi prihodki		Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1	
<b>SKUPAJ</b>				
<b>OBRAZLOŽITEV:</b>				
<b>I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu</b>				
V zvezi s predlaganim vladnim gradivom se navedejo predvidene spremembe (povečanje, zmanjšanje):				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- prihodkov državnega proračuna in občinskih proračunov,</li> <li>- odhodkov državnega proračuna, ki niso načrtovani na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov,</li> <li>- obveznosti za druga javnofinančna sredstva (drugi viri), ki niso načrtovana na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov.</li> </ul>				
<b>II. Finančne posledice za državni proračun</b>				

Prikazane morajo biti finančne posledice za državni proračun, ki so na proračunskih postavkah načrtovane v dinamiki projektov oziroma ukrepov:

**II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:**

Navedejo se proračunski uporabnik, ki financira projekt oziroma ukrep; projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in proračunske postavke (kot proračunski vir financiranja), na katerih so v celoti ali delno zagotovljene pravice porabe (v tem primeru je nujna povezava s točko II.b). Pri uvrstitvi novega projekta oziroma ukrepa v načrt razvojnih programov se navedejo:

- proračunski uporabnik, ki bo financiral novi projekt oziroma ukrep,
- projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in
- proračunske postavke.

Za zagotovitev pravic porabe na proračunskih postavkah, s katerih se bo financiral novi projekt oziroma ukrep, je treba izpolniti tudi točko II.b, saj je za novi projekt oziroma ukrep mogoče zagotoviti pravice porabe le s prerazporeditvijo s proračunskih postavk, s katerih se financirajo že sprejeti oziroma veljavni projekti in ukrepi.

**II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:**

Navedejo se proračunski uporabniki, sprejeti (veljavni) ukrepi oziroma projekti, ki jih proračunski uporabnik izvaja, in proračunske postavke tega proračunskega uporabnika, ki so v dinamiki teh projektov oziroma ukrepov ter s katerih se bodo s prerazporeditvijo zagotovile pravice porabe za dodatne aktivnosti pri obstoječih projektih oziroma ukrepih ali novih projektih oziroma ukrepih, navedenih v točki II.a.

**II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:**

Če se povečani odhodki (pravice porabe) ne bodo zagotovili tako, kot je določeno v točkah II.a in II.b, je povečanje odhodkov in izdatkov proračuna mogoče na podlagi zakona, ki ureja izvrševanje državnega proračuna (npr. priliv namenskih sredstev EU). Ukrepanje ob zmanjšanju prihodkov in prejemkov proračuna je določeno z zakonom, ki ureja javne finance, in zakonom, ki ureja izvrševanje državnega proračuna.

**7.b Predstavitev ocene finančnih posledic pod 40.000 EUR:**

**8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:**

Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na:

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

DA/NE

Gradivo (predpis) je bilo poslano v mnenje:

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

**9. Predstavitev sodelovanja javnosti:**

Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja:

DA/NE

Gradivo je bilo objavljeno na spletni strani e-demokracija 12. 11. 2021.

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

DA/NE

DA/NE

<b>11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:</b>	
Blaž KOŠOROK DRŽAVNI SEKRETAR	

Priloga:

- Predlog Zakona o poroštvu Republike Slovenije za obveznosti družbe DARS d.d. iz naslova kreditov in dolžniških vrednostnih papirjev, najetih oziroma izdanih za financiranje avtocestnih projektov v višini do 392,44 mio eurov

**ZAKON  
O POROŠTVU REPUBLIKE SLOVENIJE ZA OBVEZNOSTI DRUŽBE DARS D.D.  
IZ NASLOVA KREDITOV IN DOLŽNIŠKIH VREDNOSTNIH PAPIRJEV, NAJETIH  
OZIROMA IZDANIH ZA FINANCIRANJE AVTOCESTNIH PROJEKTOV V VIŠINI  
DO 392,44 MIO EUROV**

**I. UVOD**

**1 OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJETJE PREDLOGA ZAKONA**

**1.1 OCENA STANJA**

Republika Slovenija je takoj po osamosvojitvi začela graditi državno avtocestno omrežje, s čimer je omogočila ustrezno notranjo, zlasti medregijsko povezanost države in njeno ustrezno vključevanje v mednarodne cestnoprometne tokove. Za finančni inženiring, pripravo, organiziranje in vodenje gradnje in vzdrževanja omrežja avtocest ter upravljanje avtocest v Republiki Sloveniji je bila leta 1995 ustanovljena Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji, d. d. (v nadaljnjem besedilu: DARS, d.d.). V letu 2010 je DARS, d. d. v celoti prevzel financiranje graditve in obnavljanja avtocest ter hitrih cest.

V skoraj treh desetletjih je bilo sprejetih in izvedenih več državnih strateških aktov. Po izvedbi najosnovnejših avtocestnih projektov, se je začel nov cikel razvoja prometnih povezav z novimi cestnimi povezavami, ki se kažejo kot nujno potrebne za ustrezno prometno povezanost Republike Slovenije in za uravnotežen gospodarski razvoj. Na podlagi Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (v nadaljnjem besedilu: strategija), ki jo je Vlada RS sprejela 29. julija 2015 (sklep št. 37000-3/2015/8), je Državni zbor RS 22. novembra 2016 sprejel Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030. Gre za dokument, ki pomeni prehod od splošnih ukrepov, opredeljenih v strategiji, h konkretnim nalogam za njihovo pripravo in izvedbo. Pri opredelitvi ukrepov so bili določeni roki in nosilci posameznih aktivnosti.

**1.1.1 TRETJA RAZVOJNA OS**

Eden od najpomembnejših projektov Republike Slovenije, ki jih v zadnjem obdobju pripravlja družba DARS d.d. kot nosilec izvedbe na področju avtocestnih in hitrocestnih povezav, je zagotovo projekt 3. razvojne osi.

Tretja razvojna os ima poseben pomen v povezovanju pomembnih regionalnih gospodarskih središč in je ena ključnih čezmejnih povezav. Iz smeri avstrijske Koroške se prek Slovenj Gradca in Velenja navezuje na avtocesto A1 Šentilj–Koper, nadaljuje se proti Novemu mestu, kjer se navezuje na avtocesto A2 Karavanke–Obrežje, nato se nadaljuje proti Metliki in Črnomlju ter naprej proti Vinici in Republiki Hrvaški. Gre za razvojno os, ki ni le pomembna prometna medregijska cestna povezava, ampak tudi instrument, ki prispeva

h gospodarski, družbeni in teritorialni koheziji ter k bolj uravnoteženemu razvoju tako slovenskih regij kot neposrednega evropskega prostora.

Z infrastrukturnega vidika je 3. razvojna os cesta visoke kakovosti, ki je sekundarna prečna povezava med sredozemskim in baltsko-jadranskim koridorjem. Sodobna cestna povezava regijskih središč treh držav omogoča navezovanje tovornega in osebnega cestnega prometa vseh regij na glavne evropske prometne smeri. Projekt nedvomno izboljšuje prometne povezave posameznih prometno zapostavljenih regij z mednarodnimi prometnimi povezavami, hkrati pa izboljšuje tehnične in varnostne razmere ter prispeva k skrajšanju potovalnih časov. Ta projekt ni le enostranski pristop k načrtovanju razvoja cestne infrastrukture, ki bi upošteval le zdajšnje prometno povpraševanje, saj upošteva tudi razvojne vidike širšega vplivnega prostora.

Uresničevanje projekta mora upoštevati prednostne odločitve posameznih regij in območij z vidika prometnih potreb in potreb za gospodarski razvoj. Nedvomno je treba pri tem projektu prednostno zagotoviti ustrezno propustnost in kakovost prometnih povezav na prometnih smereh avtocest A1 proti Republiki Avstriji in A2 proti Republiki Hrvaški.

Projekt 3. razvojne osi poteka v okviru treh ločenih delov, in sicer:

- a) 3. razvojna os sever (od meje z Republiko Avstrijo do avtocestnega odseka A1–Šentrupert);
- b) 3. razvojna os sredina (od avtocestnega odseka A1– Celje do avtocestnega odseka A2–Novo mesto);
- c) 3. razvojna os jug (od avtocestnega odseka A2 do meje z Republiko Hrvaško).

**a) 3. razvojna os sever (od meje z Republiko Avstrijo do navezave na avtocesto A1 pri Šentrupertu):** projekt je razdeljen na štiri prometno in funkcionalno sklenjene odseke:

- odsek 1 od Šentruperta do priključka Velenje jug,
- odsek 2 od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug,
- odsek 3 od priključka Slovenj Gradec jug do Dravograda in
- odsek 4 od Otiškega Vrha do Holmca.

Pripravljalna dela potrebna za začetek gradnje na odseku 1 od Šentruperta do priključka Velenje jug (zagotovitev dokumentacije, zemljišč in vseh dovoljenj za gradnjo) so v izvajanju. Aktivnosti priprave projektne dokumentacije ter pridobivanja nepremičnin potekajo s pospešeno dinamiko. Gradnja odseka 1 je glede na prvotno načrtovano dinamiko zamaknjena za čas enega leta, ko je bil prostorski akt v presoji pri Ustavnem sodišču RS.

Za odsek 2, od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug, je bilo poročilo že podeljeno. Za pospešitev aktivnosti na tem odseku je bil celoten odsek razdeljen na devet sklopov (A – Velenje, B – Škalsko Jezero, C – Škale, D – Gaberke, E – Velunja, F – Jenina, G – Podgorje, G-1 priključek Podgorje in H – Konovo), med katerimi so bili določeni trije prednostni sklopi oziroma lokacije (B – Škalsko Jezero, D – Gaberke in F – Jenina). Predvideno je postopno pridobivanje več delnih gradbenih dovoljenj, odvisno od izpolnitve pogojev za pridobitev gradbenih dovoljenj (dokumentacija, zemljišča, mnenja, arheologija). Prvo dokončno gradbeno dovoljenje je bilo pridobljeno na sklopu D - Gaberke, v marcu 2020, ki je postalo pravnomočno v juniju 2020. V juniju 2021 je

pridobljeno tudi pravnomočno gradbeno dovoljenje na sklopu F – Jenina. Na Ministrstvo za okolje in prostor je vložena vloga za izdajo gradbenega dovoljenja za sklop G-1 - priključek Podgorje, sklop B – Škalsko Jezero in sklop H – Konovo. Na sklopu D – Gaberke se je gradnja začela oktobra 2021, na sklopu F – Jenina pa avgusta 2021. Vzporedno tečejo vse aktivnosti na preostalih sklopih.

Za odseka 3 in 4 od Slovenj Gradca do Dravograda oziroma od Otiškega Vrha do Holmca je izdelana študija posodobitve cestnih povezav, s katero je bila preverjena izvedljivosti različnih scenarijev posodobitve. Na podlagi rezultatov študije je bil avgusta 2018 izbran optimalni scenarij zmožljivosti novih cestnih povezav. Cestna povezava od Slovenj Gradca do Raven na Koroškem naj bi bila zgrajena kot cestninska štiripasovna cesta, navezava Dravograda in odsek od Raven na Koroškem do Prevalj pa kot nova dvopasovna cesta. Na odseku od Prevalj do Holmca, katerega investitor bo Direkcija RS za infrastrukturo, je predvidena temeljita posodobitev obstoječe ceste, zato ta cesta ne bo cestninska. Na odseku 3 naj bi bilo prostorsko umeščanje zaključeno v prvi polovici leta 2023, na odseku 4 pa konec leta 2023. Za odsek 3 Slovenj Gradec–Dravograd je predvideno cestninjenje na novi cestni povezavi od Slovenj Gradca do Otiškega Vrha. Na odseku 4 Otiški vrh–Holmec je cestninjenje predvideno samo na novogradnji od Otiškega Vrha do priključka Prevalje, torej na cesti, katere investitor je družba DARS, d. d.

**b) 3. razvojna os sredina (od avtocestnega odseka A1–Celje do avtocestnega odseka A2 – Novo mesto).** Investitor sredinskega dela 3. razvojne osi je Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo. Na tem delu najustreznejša varianta še ni izbrana. Kot najustreznejša je predlagana varianta v sredinskem koridorju s potekom od avtoceste A1 preko Celja, Laškega in Zidanega Mosta, nato prek Tržišča, Mokronoga in Šmarjeških Toplic do Novega mesta. Predlagana rešitev po tej možnosti je novogradnja dvopasovne ceste z možnostjo prihodnje širitve v štiripasovnico, dolge približno 57 km. V okviru primerjalnih variant je bila proučena tudi varianta s potekom trase po zdajšnjih cestah z delnimi rekonstrukcijami ozkih grl in varianta z večjim obsegom novogradenj.

**c) 3. razvojna os jug (od avtoceste A2 do meje z Republiko Hrvaško).** Ta projekt poteka v okviru ločenih odsekov, in sicer:

- odsek 1 od avtocestnega odseka A2–Novo mesto vzhod do priključka Maline,
- odsek 2 od priključka Maline do Metlike, s krakom do Črnomlja.

Odsek 1 od avtocestnega odseka A2–Novo mesto vzhod do priključka Maline je razdeljen na štiri etape, in sicer na prvi del (etapa 1 in etapa 2) od priključka na avtocesto A2 pri Novem mestu do priključka Osredok, in drugi del (etapa 3 in etapa 4) od priključka Osredok (Revoz) do priključka Maline. Projekt južnega dela 3. razvojne osi je v fazi izvedbe po scenariju čimprejšnje ureditve povezave z Belo krajino. Dinamika aktivnosti intenzivno poteka na prvem delu od avtoceste A2–Novo mesto do priključka Maline. Priprave na gradnjo potekajo za 1. in 2. etapo, to je na pododseku od avtoceste A2 do priključka Osredok (Revoz). Za ta del odseka je bil v letu 2019 sprejet poroštveni zakon. Za gradnjo 1. in 2. etape sta pridobljeni dve gradbeni dovoljenji. Integralno gradbeno dovoljenje za gradnjo hitre ceste je bilo pridobljeno v oktobru 2021, gradbeno dovoljenje za prestavitev magistralnega plinovoda pa je bilo pridobljeno aprila 2021 in je postalo pravnomočno junija 2021. V teku je druga faza izvedbe javnega naročila za izbiro izvajalca gradnje. Prva faza izvedbe javnega naročila za izbor izvajalca del (priznanje sposobnosti)



je bila izvedena, v teku je druga faza izvedbe javnega naročila. Gradnja se bo začela ob pravnomočnem gradbenem dovoljenju in ko bo izbran izvajalec del.

Izvedbi 1. in 2. etape bo sledila izgradnja 3. in 4. etape, ki obsega drugi del odseka in se končuje pri priključku Maline. Pripravljalna dela, potrebna za začetek gradnje na 3. in 4. etape (zagotovitev dokumentacije, zemljišč in vseh dovoljenj za gradnjo), so se začela izvajati v letu 2020 in še potekajo. Ker je z vidika finančnega vrednotenja gradnja prvih dveh etap pogojena z izgradnjo 3. in 4. etape, morata biti do leta 2023, ko bo predvidoma končan pododsek avtoceste A2 Novo mesto vzhod–Osredek, 3. in 4. etapa pripravljena za gradnjo s predvidenim začetkom v letu 2024.

Na odseku 2 od priključka Maline do Metlike oziroma Črnomlja je bil v oktobru 2021 izbran izvajalec izdelave študije izvedbe projekta in predinvesticijske zasnove za gradnjo 2. odseka 3. razvojne osi jug, od priključka Maline do MMP Metlika in do priključka Črnomelj jug. Poteka izvedba naročila za sklenitev inženirske pogodbe za izvajanje strokovno svetovalnih storitev v fazi priprav na gradnje (zagotovitev dokumentacije, zemljišč in vseh dovoljenj za gradnjo).

**Poroštvo po tem zakonu se ne podeljuje za financiranje projekta 3. razvojne osi v celoti, temveč samo za financiranje naslednjih odsekov 3. razvojne osi, ki izpolnjujeta pogoje za podelitev poroštva (sprejetje investicijskega programa), vendar v letu 2019 nista bila vključena v poroštveni zakon, in sicer:**

- 3. razvojna os sever – odsek 1; od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj – Koper do priključka Velenje jug in
- 3. razvojna os jug – odsek 1; avtocesta A2 Ljubljana Obrežje do priključka Maline, od priključka Osredek (Revoz) do priključka Maline (3. in 4. etapa).

Investicijski program za navedena projekta je bil potrjen 8. decembra 2021.

### **1.1.2 GLAVNA CESTA HAJDINA – ORMOŽ, ODSEKA GORIŠNICA – ORMOŽ in MARKOVCI – GORIŠNICA**

Izgradnja navedenih odsekov glavne ceste je del koncesije za gradnjo avtocest in hitrih cest v skladu z Zakonom o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 97/10 in 40/12 - ZUJF), ki v 3. členu določa, da se za avtocesto šteje tudi druga državna cesta, ki je bila načrtovana v nacionalnem programu, ki ureja izgradnjo avtocest. Glavna cesta Hajdina – Ormož je bila načrtovana v Resoluciji o nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji.

Predvidena nova cestna povezava od Ptuja do Ormoža (odseka GC Markovci–Gorišnica in GC Gorišnica–Ormož) bo preusmerila tranzitni promet iz glavne na novo povezovalno cesto, povečala prometno varnost, povečala potovalne hitrosti, izboljšala povezanost podravskega območja z osrednjo Slovenijo, izboljšala dostopnost, ki bo vplivala na konkurenčnost in regionalni razvoj ter zmanjšala emisije hrupa in škodljivih vplivov na okolje.

Glavna cesta poteka po popolnoma novi trasi od Ptujja do Ormoža in je povezava med AC križem in kraji jugovzhodno od AC ter navezavo na obvoznico Ormož v smeri hrvaške meje. Odseka Markovci–Gorišnica in Gorišnica–Ormož sta del povezave Hajdina–Ormož, kjer poteka daljinski promet med Ptujem in Ormožem, oziroma v nadaljevanju poteka promet v osrednji del Slovenije (smer Ljubljana), severovzhodni del Slovenije (smer Prekmurje, Madžarska) in na Hrvaško (smer Čakovec). Oba odseka skupaj bosta prevzela prometne tokove s Hrvaške in Madžarske, ki se povezujejo z osrednjo Slovenijo, zagotovljena bo višja raven prometne varnosti, saj bo nova prometnica rezervirana samo za motorni promet.

Odsek celotne nove cestne povezave Hajdina–Ormož poteka od križišča z glavno cesto Maribor–m. p. Vič (Zagreb) mimo Ptujja (severne variante po severni strani Ptujjskega jezera, južne variante po južni strani Ptujjskega jezera), pri Markovcih prečka staro strugo reke Drave in v nadaljevanju poteka južno od dovodnega kanala HE Formin. Odsek Markovci–Gorišnica v celoti poteka južno od dovodnega kanala HE Formin in se naveže na odsek Gorišnica–Ormož, ki za naseljem Formin in HE prečka odvodni kanal ter naprej poteka po severnem robu, prečka potok Sejanco in železniško progo Pragersko–Čakovec ter se vključi v obstoječo obvoznico Ormož.

Odsek Gorišnica – Ormož se ne navezuje na obstoječe državno cestno omrežje in ne omogoča prevoznosti na celotnem potezu. Da bo omogočena prevoznost odseka in navezava na omrežje, mora biti istočasno predan v promet tudi predhodni odsek Markovci – Gorišnica, ki se naveže na obstoječo regionalno cesto R1-228/1291 Spuhlja □ Zavrč.

Odsek glavne ceste Gorišnica□Ormož v dolžini 10,36 km se začne južno od naselja Gorišnica in je zadnji odsek trase glavne ceste od Ptujja do Ormoža. Trasa na začetku poteka južno od kanala HE Formin v večini po ravninskem terenu v blagem nasipu. V km 5+807 prečka kanal z mostom v dolžini 270 m in v nadaljevanju poteka po severni strani kanala. V km 9+402 z viaduktom Sejanca, dolžine 195 m, prečka železniško progo Pragersko–Čakovec in potok Sejanca. Na koncu se trasa v km 10+400 priključi na obstoječo obvoznico Ormož. Poleg trase bosta v sklopu tega odseka zgrajena izven nivojska priključka Formin in Ormož, štiri nadvozi, most čez Pesnico in več deviacij. Gradbena dovoljenja so pridobljena in pravnomočna. Gradnja viadukta Sejanca (1. faza) je zaključena (2020).

Odsek glavne ceste Markovci – Gorišnica v skupni dolžini 5,727 km poteka zunaj naselij, južno ob dovodnem kanalu HE Formin. Na trasi je predvidena navezava na obstoječo cesto R 1/228 Spuhlja – Zavrč kot začasni priključek Markovci; na koncu pododseka (v km 6,940) se naveže na pododsek Gorišnica–Ormož. V km 4+749 je predviden nadvoz Zagojiči, dolžine 30,90 m. Poteka pridobitev gradbenega dovoljenja po integralnem postopku.

Prav tako poteka postopek javnega naročila po omejenem postopku (objava 17. 9. 2020) za gradnjo glavne ceste G 1-2 Hajdina–Ormož; odsek Markovci–Gorišnica–Ormož (skupaj oba odseka).

Državno poroštvo se predlaga za obveznosti za financiranje obeh navedenih odsekov, ker odseka izpolnjujeta potrebne pogoje določenosti investicije, torej vseh elementov poroštva. Investicijski program je bil potrjen 28. marca 2018.

### **1.1.3 AVTOCESTA KOSEZE–KOZARJE (širitev v šestpasovnico)**

Odsek avtoceste Koseze–Kozarje je del sistema obvoznih cest, ki obkrožajo mesto Ljubljana in hkrati navezujejo posamezne avtocestne krake v avtocestni sistem. Po svoji funkciji je cesta daljinska in je izredno pomemben del mednarodnih prometnih povezav med srednjo Evropo in Balkanom (nekdanji koridor X). Nova šestpasovnica bo z dodatnimi voznimi pasovi in štirimetrskim srednjim pasom namenjena prometu motornih vozil z najvišjo stopnjo varnosti in udobja.

Predmet investicije je razširitev obstoječe štiripasovne avtoceste A2 Karavanke–Obrežje na odsekih 0014 in 0614 Koseze–Brdo ter 0015 in 0615 Brdo–Kozarje, v skupni dolžini 2,67 km, v šestpasovno avtocesto z vsemi spremljajočimi posegi. Ukrep zaradi navezave na obstoječe omrežje v dolžini 67 m sega tudi na odsek 0115, ki je del priključka Kozarje.

Cilji investicije so: zagotoviti prepustnost TEN-T omrežja, izboljšati kakovost potovanj – nova šestpasovna avtocesta bo omogočala večjo prepustnost kot obstoječa štiripasovna avtocesta, povečanje hitrosti in s tem zmanjšanje potovalnega časa, razbremenitev mestnega omrežja prometnic, predvsem v času prometnih konic, izboljšanje prometne varnosti, znižanje stroškov prevoza zaradi bolj pretočnih prometnih tokov in povečanje zanesljivosti povezave na obravnavanem območju. Vložena je bila vloga za izdajo gradbenega dovoljenja po integralnem postopku. Postopek je v teku.

Investicijski program za navedeni projekt je bil potrjen 8. decembra 2021.

### **1.2 RAZLOGI ZA SPREJETJE ZAKONA**

Skladno s sprejeto Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 je treba za financiranje projektov, pri katerih je nosilec izvedbe družba DARS, d. d., zagotoviti tudi ustrezno poroštvo države, saj lastna sredstva družbe ne zadoščajo za izvedbo investicij. Ključni vir za poplačilo obveznosti iz naslova kreditov in dolžniških vrednostnih papirjev so cestninski prihodki (vinjete za vozila, katerih največja dovoljena masa ne presega 3.500 kg, in cestnina za vozila, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg), zato je pogoj za izvedbo projektov cestninjenje novih cestnih povezav.

Družba DARS d.d. je v tem trenutku določena kot nosilec izvedbe celotnega severnega dela 3. razvojne osi in 1. odseka južnega dela 3. razvojne osi ter obvoznice Ptuj (povezava Ptuj–Markovci, še ni umeščena v prostor) in novogradnje od Ptuja do Ormoža (odseka Markovci–Gorišnica in Gorišnica–Ormož) ter AC Koseze–Kozarje (širitev v šestpasovnico). Navedenih projektov brez državnega porošstva ne bi zmogla financirati, zlasti pa jih ne bi bilo mogoče izvesti v predvidenem času.

Za izvedbo investicij družbe DARS d.d. na 3. razvojni osi, od Ptuja do Ormoža in AC Koseze–Kozarje (širitev v šestpasovnico), določenih z nacionalnim programom, ki ga je sprejel Državni zbor RS, je torej treba nujno zagotoviti dodatne vire financiranja s krediti ali z izdajo dolžniških vrednostnih papirjev. Družbi DARS, d. d. je treba za financiranje dela 3. razvojne osi, GC od Ptuja do Ormoža in AC Koseze–Kozarje (širitev v šestpasovnico) omogočiti zadolžitev s poroštvom Republike Slovenije v skupni višini do 392,44 milijona evrov.

Preglednica 1: Pregled investicijskih projektov na 3. razvojni osi ter odsekih Markovci–Gorišnica in Gorišnica–Ormož ter Koseze–Kozarje, za katere je predvideno državno poroštvo, je prikazan v naslednji preglednici:

Št.	Naziv investicije	Ocenjena vrednost (v milijonih evrov)		Ocenjena vrednost tekoče cene (v milijonih evrov)	
		Vrednost brez DDV in stroškov financiranja	Vrednost z DDV in stroški financiranja	Vrednost brez DDV in stroškov financiranja	Vrednost z DDV in stroški financiranja
		Stalne cene december 2019			
1.	3. razvojna os jug, odsek 1, AC A2 Ljubljana–Obrežje do priključka Maline, Osredok–Maline (3. in 4. etapa)	287,49	377,41	325,24	426,65
		Stalne cene november 2019			
2.	3. razvojna os sever, odsek 1, Šentrupert–Velenje jug	333,68	443,75	364,30	483,97
		Stalne cene februar 2018			
3.	Odsek Markovci–Gorišnica	9,52	12,12	9,82	12,52
		Stalne cene januar 2018			
4.	Odsek Gorišnica–Ormož	35,11	48,17	36,76	50,27
		Stalne cene november 2020			
5.	AC Koseze–Kozarje (širitev v šestpasovnico)	45,91	57,82	48,77	61,34
<b>Skupaj</b>		<b>711,71</b>	<b>939,27</b>	<b>784,89</b>	<b>1.034,75</b>

Opomba: Navedene vrednosti ne vključujejo stroškov prostorskega načrtovanja, umeščanja v prostor in pridobivanja nepremičnin.

V preglednici so navedene tudi vrednosti z vključenim DDV in stroški financiranja. Stroški financiranja v tem primeru pomenijo stroške odobritve kredita in obresti, ki se pripišejo investicijski vrednosti v času gradnje. Po predaji odseka v promet se obresti pripoznajo kot finančni odhodki družbe DARS d.d. in imajo vpliv na poslovni izid. Skupna ocenjena vrednost navedenih investicij po tekočih cenah tako znaša 784,89 milijona evrov brez DDV in stroškov financiranja. Metodološka pravila, po katerih Eurostat presoja javne koncesionarje, dopuščajo možnost zagotavljanja državnega poroštva za financiranje novih investicij do 50 % vrednosti novih sredstev, s čimer bo omogočeno pridobivanje virov financiranja za projekte. Ob upoštevanju omenjenih pravil bi bilo za izvedbo projekta potrebno poroštvo Republike Slovenije v višini 50 % vrednosti investicije, tj. v višini 392,44 milijona evrov (50 % od 784,89 milijona evrov znaša 392,44 milijona evrov).

## 2. CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

### 2.1 CILJI

Cilj predlaganega zakona je omogočiti zagotovitev vseh potrebnih virov sredstev, ki so temeljni pogoj za izvedbo projekta dela 3. razvojne osi, novogradnje od Ptuja do Ormoža (odseka Markovci–Gorišnica in Gorišnica–Ormož) in AC Koseze–Kozarje (širitev v šestpasovnico).

Na podlagi predlaganega zakona bo Republika Slovenija kreditodajalcem ali kupcem dolžniških vrednostnih papirjev jamčila izpolnitev obveznosti za družbo. Na tej podlagi bo družbi omogočeno zagotoviti vire financiranja iz naslova zadolževanja v obliki kreditov ali izdaje dolžniških vrednostnih papirjev v skupni višini, kot je opredeljena z zakonom, kar bo zagotovilo gladko izvajanje projekta.

## 2.2 NAČELA

Predlog zakona upošteva zlasti naslednja načela:

- stabilnost zadolževanja družbe DARS, d. d.,
- uravnoteženost strukture in ročnosti virov,
- vzdrževanje ustreznega finančnega položaja,
- nemotenost izvajanja investicij.

## 2.3 POGLAVITNE REŠITVE

Predlog zakona daje poroštvo za obveznosti družbe DARS, d. d. Skupna višina porošstva po tem zakonu je 392,44 milijona evrov. **Za vse projekte, za katere je predlagano državno poroštvo, je potrjen investicijski program.**

Predlog zakona za poroštvo določa naslednje pogoje:

- sredstva se lahko črpajo v več obrokih, največ do 31. decembra 2030,
- ne glede na prejšnjo alinejo se lahko v primeru refinanciranja obstoječih obveznosti nastalih s poroštvom, izdanim po tem zakonu, sredstva črpajo v več obrokih najdlje do 31. decembra 2055,
- rok odplačila je največ 25 let od dneva sklenitve posamezne kreditne pogodbe ali dneva izdaje posameznega dolžniškega vrednostnega papirja,
- končna zapadlost kreditov ali dolžniških vrednostnih papirjev ne sme biti daljša od 3. decembra 2060,
- stroški, povezani s pripravo in izdajo dolžniških vrednostnih papirjev, ne smejo presegati 1 odstotka nominalne vrednosti izdaje,
- stroški, povezani z najetjem kredita, ne smejo presegati 0,5 odstotka vrednosti glavnice posameznega kredita,
- obrestna mera kreditov mora biti primerljiva obrestnim meram primerljivih kreditov z državnim poroštvom,
- donosi na dolžniške vrednostne papirje DARS, d. d. morajo biti primerljivi z donosi državnih vrednostnih papirjev primerljive ročnosti, povečani za pribitek.

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

Sredstva za odplačila najetih kreditov oziroma izdanih dolžniških vrednostnih papirjev do skupne višine 392,44 milijona evrov bo družba DARS, d. d. zagotovila iz svojih prihodkov (sredstva iz cestnin in drugih virov trženja avtocest), za kar bo treba ob že vzpostavljenih mehanizmih prilagajanja višine cestnine zagotoviti njeno sprotno prilagajanje ob upoštevanju zakonodaje s področja cestninjenja. To bo omogočalo odplačilo kreditov, najetih v ta namen, kar je tudi pogoj za vlaganja družbe DARS, d. d. po nacionalnem programu. Pri tem je treba stalno spremljati vplive na finančno vzdržnost družbe DARS, d. d. in po potrebi prilagoditi dinamiko izvedbe.

**Finančne posledice po tem zakonu bi prizadele proračun Republike Slovenije le v primeru unovčitve poročstva po zakonu za omenjene kredite oziroma izdane dolžniške vrednostne papirje.** V tem primeru ima Republika Slovenija na podlagi predloga zakona pravico do regresiranja vseh plačanih zneskov, skupaj z vsemi stroški, ki so nastali v zvezi s tem.

Predlagano poročstvo nima neposrednih posledic za sredstva državnega proračuna. Ne glede na to se obravnavani odseki 3. razvojne osi, GC Hajdina–Ormož, odsek Gorišnica–Ormož in odsek Markovci–Gorišnica ter AC Koseze–Kozarje (širitev v šestpasovnico) deloma financirajo tudi iz proračunskih sredstev, in sicer za naloge prostorskega umeščanja in pridobivanja nepremičnin za gradnjo, ki jih družba DARS, d. d. izvaja v imenu in za račun Republike Slovenije. Ti stroški se financirajo iz namenskega proračunskega vira, in sicer sredstev iz naslova nadomestila za ustanovitev stavbne pravice na avtocestah, ki jih DARS, d. d. plačuje Republiki Sloveniji. Predvideni stroški za te naloge so naslednji:

Odsek	Stalne cene november 2019 (v EUR)	Tekoče cene (v EUR)
Šentrupert – Velenje jug	29.948.610	30.475.543
	Stalne cene december 2019 (v EUR)	Tekoče cene (v EUR)
3RO jug (3. in 4. etapa)*	10.200.000	10.630.828
	Stalne cene februar 2018 (v EUR)	Tekoče cene (v EUR)
Odsek Markovci □ Gorišnica	3.304.420	3.325.460
	Stalne cene januar 2018 (v EUR)	Tekoče cene (v EUR)
Odsek Gorišnica □ Ormož	4.845.714	4.858.314
	Stalne cene november	Tekoče cene

	2020 (v EUR)	
AC Koseze – Kozarje (širitev v šestpasovnico)	3.355.000	3.394.589
Skupaj	51.653.744	52.684.734

Čeprav predlog zakona nima neposrednih posledic za državni proračun, pa se pojasnjuje, da se predmetni projekti delno financirajo tudi iz državnega proračuna, in sicer za naloge prostorskega umeščanja ter za pridobivanje nepremičnin, potrebnih za gradnjo. Sredstva za izvedbo nadlog se zagotavljajo iz naslova nadomestila za stavbno pravico, ki ga družba DARS, d. d. plačuje Republiki Sloveniji, in se zbirajo na proračunski postavki 9952–»Sredstva nadomestil za služnostno in stavbno pravico«.

### 3.3 POSLEDICE ZA DRUGA JAVNOFINANČNA SREDSTVA

Predlog zakona nima neposrednih posledic za druga javnofinančna sredstva.

#### **K predlogu zakona sta dala mnenje Statistični urad Republike Slovenije in družba SDH d. d.**

Statistični urad Republike Slovenije (SURS) je mnenje podal z vidika statistične obravnave družbe DARS d. d. Družba DARS, d. d. je namreč trenutno razvrščena izven sektorja država v sektor javne nefinančne družbe. Pri odločanju o statistični razvrstitvi je bila družba DARS d.d. pripoznana kot tržna javna družba, ki je avtonomna pri izvajanju svoje dejavnosti in je ekonomski lastnik sredstev. Po metodoloških pravilih za doseganje merila tržnosti morajo biti izpolnjena ne samo kvantitativna (delež zavarovanja s poroštvom v okviru dolga), ampak tudi kvalitativna merila (avtonomnost). SURS ugotavlja, da predlagani poroštvni zakon predvideva financiranje do 50% vrednosti novih investicij na osnovi poroštva Republike Slovenije. Glede na statistična pravila knjiženja SURS meni, da Republika Slovenija ne prevzema večine tveganj financiranja in da poroštvo samo po sebi ni razlog za knjiženje investicij v sektor država in za prerazvrstitev družbe DARS d. d. v sektor država. SURS ob tem opozarja, tako kot že v svojih preteklih mnenjih, da je sicer trenutna sektorja razvrstitev družbe DARS d. d. v sektor javnih nefinančnih družb sporna glede na metodološka pravila EUROSTAT zaradi sistemskih razlogov (npr. ker so bila do leta 2019 vsa posojila krita s 100-odstotnim poroštvom RS, ker je RS edina lastnica družbe in ker ima DARS d. d. eno koncesijsko pogodbo, pridobljeno na netržni način). Ob tem SURS meni, da se bo o prerazvrstitvi DARS d. d. odločalo v vsakem primeru, ne pa izključno zaradi sprejetja novega poroštvnega zakona.

Družba SDH d. d. kot upravljavec kapitalske naložbe Republike Slovenije v DARS d. d. podpira sprejetje predlaganega zakona o poroštvu. SDH d. d. predlog novega zakona razume kot logično nadaljevanje predhodnega poroštvnega zakona iz leta 2019, ki smiselno zaokrožuje projekt financiranja oziroma izgradnje tretje razvojne osi ter dodaja še tri manjše projekte, vključene v nacionalni program razvoja prometa. Predlog zakona bo po mnenju upravljavca kapitalske naložbe družbi DARS d. d. omogočil cenejše zadolževanje, kar vidi kot gospodarno rešitev, še posebej v luči velikega obsega zadolževanja in vse glasnejših napovedi postopnega dvigovanja obrestnih mer v prihodnosti. SDH d. d. opozarja, da sredstva iz poslovanja družbe DARS d. d. ne

zadoščajo za financiranje predvidenih novih investicij do leta 2030, zato bo potrebno tako zadolževanje brez poročstva države kot zadolževanje s poročstvom države. Zaradi tveganja zmožnosti zadolževanja brez poročstva države (predvsem zaradi nezmožnosti ponuditi upnikom ustrezno zavarovanje), predvsem pri projektih, ki za družbo DARS d. d. niso finančno upravičeni (kot na primer projekt tretje razvojne osi), so pa širše gledano pomembni z vidika gospodarskega razvoja regij znotraj Republike Slovenije, je po mnenju SDH d. d. nujno potrebna pomoč države v obliki poročstvenega zakona, ki bo družbi DARS d. d. omogočil zadolževanje z nižjimi stroški. Opozarja pa, da bo v prihodnjih letih potrebno tudi prilagajanje višine cestnin ter spreminjanje faktorjev prilagoditve višine infrastrukturne pristojbine.

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

Predlog zakona ne predvideva porabe proračunskih sredstev v obdobju, za katero je že bil sprejet državni proračun.

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

Predlog zakona ni predmet usklajevanja s pravom EU.

Financiranje izgradnje avtocest in hitrih cest v državah članicah Evropske unije ni enotno. Odvisno je od zgodovinskega razvoja financiranja izgradnje avtocestne infrastrukture po posameznih državah in posameznih pristopov k njihovem financiranju.

V nadaljevanju so opisane različne vrste financiranja avtocest in hitrih cest v različnih evropskih državah. Na kratko so opisane izkušnje na področju cestnih koncesij na lokalni ravni. Glavni vir financiranja avtocest so plačila uporabnikov, ta način uporablja večina srednjeevropskih držav, torej večina Republiki Sloveniji sosednjih držav. Nekatere države uporabljajo drugačne načine financiranja, in sicer po sistemu senčnih cestnin (*shadow toll*) ali po sistemu plačila za razpoložljivost (*availability payment*). Glede na razpoložljive podatke sta opisana zakonodaja, ki se nanaša na koncesije, in s tem povezan status koncesionarja, ki je v državni ali zasebni lasti.

##### **5.1 AVSTRIJA**

Financiranje prometnih projektov v Avstriji je večinoma javno. Podobno kot Republika Slovenija ima Avstrija le enega avtocestnega koncesionarja, tj. ASFINAG, ki je v 100-odstotni lasti države. Glavni vir financiranja za izgradnjo, obnovo in vzdrževanje avtocestne mreže je cestnina, ki jo pobirajo na različne načine. Za težka vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone, med katera se poleg kamionov, avtobusov in dostavnih vozil všttevajo tudi večji avtodomi, uporabljajo elektronsko cestninjenje v prostem prometnem toku, ki temelji na mikrovalovni tehnologiji, in tako cestninijo vsak prevoženi kilometer. Za osebna vozila z največjo dovoljeno maso do 3,5 tone, med katera všttevajo tudi manjša dostavna vozila, enoprostorna vozila in motorna kolesa, se uporablja vinjetni sistem, ki je cestninjenje za neomejeno



uporabo avtocestnega omrežja v nekem časovnem okviru. Poleg naštetega cestninijo tudi posebne odseke, kot so gorski prelazi, daljši predori in drugi okoljsko občutljivi odseki, na katerih lahko pribitek znaša tudi do 25 odstotkov osnovne cene na kilometer. Vinjeta na takih odsekih ne zadostuje, osebna vozila se morajo ustaviti pred cestninsko postajo in dodatno plačati vsak odsek posebej.

ASFINAG pridobiva vire financiranja na notranjem in mednarodnih finančnih trgih. Izdani dolžniški vrednostni papirji so v celoti pokriti z garancijo, ki jo zagotavlja Republika Avstrija. Pravna podlaga za to je ustrezeni zvezni zakon o financah. Glavno jamstvo (Okvirno jamstvo) je podpora programu EMTN, *Euro Medium Term Note Programme*, v okviru katerega izdajajo dolžniške vrednostne papirje.

## 5.2 FINSKA

Financiranje vseh javnih cest na Finskem, vključno z avtocestami, je zagotovljeno iz proračuna. Ker je Finska geografsko zelo obsežna država in razmeroma redko poseljena, je primerjalno tudi precej manj prometa na celotnem cestnem omrežju. Zato ni potrebe, da bi večino hitrih cest nadgradili v polni profil avtocest. Na javnih cestah ni cestnin, niti za tovornjake, ni cestninskih mostov in ni cestninjenja predorov, niti dajatev za gost promet v mestih. Finska je visoko razvita država severne Evrope, kjer ni veliko tranzitnega prometa, največ prevozov opravijo domači uporabniki, zato so senčne cestnine kot vir financiranja avtocest za uporabnika prijazen način. Pred uvedbo sistema senčnih cestnin ni bilo treba sprejeti posebne zakonodaje, država plačuje koncesionarjem povračila za izgradnjo, upravljanje in vzdrževanje posameznih odsekov skladno s številom uporabnikov.

## 5.3 FRANCIJA

Francija je ena večjih držav srednje Evrope, ki ima urejeno izgradnjo in vzdrževanje javnih cest (tudi cestninjenje) na mnogo načinov. Približno četrtnina, tj. 3.278 km francoskih cest, je javnih in zanje je odgovorna država. Financiranje se izvaja iz državnega proračuna in iz proračunov regijskih uprav, iz posameznih cestnin ter iz posebnih namenskih računov, ki so sestavni del državnega proračuna (*Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables* □ FITTVN).

Glavni vir financiranja preostalih 9.193,4 km zgrajenih in vzdrževanih avtocest je zagotovljen s koncesijskimi pogodbami, brez javnega financiranja – celo za javne družbe. Cestnine pobirajo zasebna podjetja, ki jim je vlada zaupala koncesijo za vzdrževanje in gradnjo. Država ima podpisane pogodbe za 24 po velikosti zelo različnih koncesijskih družb. Najmanjša med njimi je ALBEA, ki od leta 2011 pokriva le dobrih 17 km avtoceste A150, večje družbe, združene v skupine, pa upravljajo tudi med dva in tri tisoč km avtocest (Groupe APRR/AREA, Groupe ASF/ESCOTA). Gre za povsem zasebno financiranje, ves denar je izposojen in vrnjen na podlagi zbranih cestnin. Največ cestnin se pobira z odprtim in zaprtim sistemom cestninjenja s cestninskimi postajami. Približno 5 odstotkov teh prihodkov so dajatve in uporabnine, na primer za most Pont de Normandie in Rungis. Za težka tovorna vozila je že od leta 1996 v veljavi tudi sistem elektronskega cestninjenja z elektronsko napravo TIS-PL (*Télépéage InterSociété Poids lourds*).

Normativna podlaga za takšno ureditev je generalni zakon iz leta 1955, nato zakon št 93–122 iz leta 1993 (ti. *Code Sapin*) in področni sklepi ministrov, nenazadnje pa se upoštevata tudi evropska direktiva o koncesijah, tj. Direktiva 2014/23/EU in

direktiva o javnih delih 2014/25/EU.

Status koncesionarjev se je z leti spreminjal. Od leta 2006 je večina družb privatiziranih, ostali sta le dve mednarodni predorski in avtocestni družbi v javni lasti in sicer: ATMB, ki upravlja del avtoceste in predor pod Mont Blancom, in SFTRF, ki upravlja del avtoceste in predor Frejus. Oba predora sta čezmejna predora z Italijo, kjer je upravljanje razdeljeno med obe državi in sta morda tudi zaradi tega ostala v državni lasti.

## **5.4 ITALIJA**

Tudi v geografsko zelo obsežni Italiji so glavni vir financiranja gradnje in vzdrževanja avtocest pobrane cestnine, nekaj pa se financira tudi iz državnega proračuna. Cestninjenje poteka pretežno z zaprtim cestninskim sistemom, za imetnike italijanskega bančnega računa lahko tudi elektronsko, z mikrovalovno tehnologijo sistema Telepass.

V državi je 26 koncesionarjev, ki imajo v upravljanju 6.038 km avtocest. Med njimi je 6 podjetij, katerih delničarji so podjetja v večinski državni lasti ali so 100-odstotno javna in upravljajo približno 1.117 km avtocest. Dobri dve tretjini vseh podjetij (20) ima večinske zasebne delničarje ali pa so družbe popolnoma zasebne, te skupaj upravljajo približno 4.921 km avtocest. Med zasebnimi podjetji skupina Autostrade per l'Italia S.p.A. upravlja okoli 3.000 km, kar je 50 % celotne cestninske mreže. Druga pomembna zasebna skupina je ASTM, ki upravlja okoli 1.285 km avtocest, kar je 21 % celotnega cestninjenega omrežja. Podobno kot v Franciji tudi v Italiji manjši koncesionar upravlja le 5,8-kilometrski čezmejni predor pod Mont Blancom, in sicer Societa Italiana Traforo Monte Bianco S.p.A., ter Societa Italiana Traforo Autostradale Frejus, ki upravlja čezmejni predor Frejus in odsek pripadajoče avtoceste. Poleg tega je še državni koncesionar ANAS S.p.A., ki brez cestnin upravlja okoli 939 km avtocestnega omrežja.

Normativna podlaga, na katero se sklicujejo Italijani, je precej obsežna. Pravno podlago sestavljajo predvsem zakonska uredba 183 iz leta 2020, zakonska uredba 109 iz leta 2018 (v veljavi) in zakonska uredba št. 50 iz leta 2016 (kodeks javnih naročil).

## **5.5 NEMČIJA**

Nemčija je med srednjeevropskimi državami še vedno velika izjema. Glavni vir financiranja gradnje avtocest so še vedno državni proračun in nekaterečasne metode financiranja. Cestninijo dobrih 50.000 km avtocest in zveznih cest za težka tovorna vozila z največjo dovoljeno maso nad 7,5 tone. Daleč največji delež, financiran iz proračuna, se izračuna na podlagi dejanskega prometa težkih tovornih vozil, težjih od 7,5 tone, merjenega s satelitskim cestninskim sistemom. Za nekatere bolj obremenjene avtocestne odseke je nadomestilo iz proračuna vezano na razpoložljivost, za druge pa na dejanski promet. Zadnji navedeni način je omejen na mostove, predore, prelaze in druge posebne cestne odseke.

Status koncesionarjev v Zvezni Republiki Nemčiji je različen. Leta 2015 je minister Dobrindt spodbudil novo generacijo projektov javno-zasebnega partnerstva. Gre za 11 projektov z novimi ukrepi pri gradnji, vzdrževanju in upravljanju avtocest, med

drugimi je tudi nova avtocesta A49 – A5 v Hesse-ju.

Nekaj primerov:

- Konzorcij VINCI Concessions in Hochtief za javno-zasebno partnerstvo sta leta 2007 dobila 30-letno koncesijo na odseku Horselberg avtoceste A4 med mestoma Gotha in Eisenach;
- Tudi Fluor Consortium, s sedežem v Teksasu, je dobil 30-letno koncesijo na avtocesti A8 med Augsburgom in Münchnom za gradnjo in vzdrževanje, in to kot prvi primer javno-zasebnega partnerstva leta 2007;
- zasebna koncesijska družbe Bouygues pa ima koncesijo nad predorom Rostock.

Nemčija je pred kratkim želela uvesti cestninjenje tudi za osebna vozila, ker pa bi se nemškimi vozniki osebnih vozil plačane cestnine povrnile (kompenzacija) pri letnih dajatvah za ceste ob registraciji avtomobilov, je ukrep na pobudo Avstrijcev in Nizozemcev pristal v obravnavi pri Sodišču EU, kjer je bila ugotovljena kršitev, saj je predlagani zakon predvideval diskriminatorne pogoje, ki bi ovirali prost pretok prometa in v EU niso dovoljeni.

## 5.6 DANSKA

Danska je z vidika cestnih povezav zelo posebna, saj glede na številne naseljene otoke potrebuje dobre intermodalne povezave. Zatorej so vodne poti, številni trajekti, mostovi in viadukti ključni za učinkovito delovanje transportnih poti. Z razvojem sodobnih tehnik gradnje Danci v zadnjem času investirajo v velike kombinirane projekte, ki občutno olajšujejo mobilnost. Z vidika avtocestnih povezav velja omeniti čezmejni projekt Fehmarn Belt, tj. podvodni predor štiripasovne avtoceste z odstavnimi pasovi in dvotirno železnico, ki bo predvidoma končan do leta 2028 in bo pomenil glavno povezavo Skandinavije z Nemčijo in s celinsko Evropo. To bo tudi najdaljši podvodni predor na svetu. Leta 2015 je danski parlament sprejel ustrezen zakon, ki ureja gradnjo in upravljanje Fehmarn Belta, in je bil podlaga za začetek dejavnosti, dogovora z Nemčijo in podrobnih finančnih izračunov. Projekt se financira po modelu državnega poročstva, ki se je v zadnjih dvajsetih letih na Danskem izkazal za zelo učinkovitega pri financiranju velikih transportno-infrastrukturnih projektov, kot sta bila Storebælt in Öresund.

Za prvo, 18-km kombinirano cestno-železniško povezavo z dvema viaduktoma in predorom pod morjem, ki so jo odprli v letih 1997 in 1998, so najeli posojila tako na Danskem kot na mednarodnih kapitalskih trgih. Za najeta posojila jamči država z državnim poročstvom, prihodki za vračilo teh posojil pa se zbirajo izključno od uporabnikov – torej iz predornin oziroma uporabnin. Poročstvo danske vlade je jasen znak posojilodajalcem o stabilnosti projekta, ki tako omogoča boljše pogoje in ugodnejšo obrestno mero. Ocenjena vrednost investicije je 2,8 milijarde evrov (21,4 milijarde danskih kron).

Za drugo investicijo (ocenjena investicijska vrednost v višini 724 milijonov evrov (5,4 milijarde danskih kron), 9 km dolgo povezavo z Öresundom, ki je bila odprta leta 1991, so najeli posojila in izdali vrednostne papirje prav tako z državnim poročstvom – tokrat Švedske in Danske, zato so zaradi visoke bonitetne ocene držav (AAA) dobili zelo ugodna dolgoročna posojila na mednarodnih finančnih trgih in tako so

stroški financiranja precej nižji, kot bi bili za zasebno financiranje.

Koncesionarja za omenjeni fiksni povezavi sta združena v Sund & Bælt Holding A/S, ki imata v lasti obe kombinirani povezavi v skupni dolžini 34 km, za kateri se zaračunava uporabnina, in to od cestnih uporabnikov ter od upravljavca železnice. Cestnina in predornina se zaračunavata na cestninskih postajah po odprtem sistemu in sicer prek 5,8-gigahertzne tehnologije DSRC in od leta 2018 tudi s prepoznavo registrskih tablic.

Vse tri projekte je kot zelo pomembne povezave tako na lokalni, regionalni kot mednarodni ravni prepoznala tudi EU in so oziroma bodo prejeli sredstva iz proračuna TEN.

## **6. PRESOJA POSLEDIC, KI JIH BO IMELO SPREJETJE ZAKONA**

### **6.1 Presoja administrativnih posledic**

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

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

#### **b) Presoja administrativnih posledic pri obveznostih strank do javne uprave ali pravosodnih organov:**

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

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

Predlog zakona nima neposrednih posledic za okolje. Posredno pa bodo vplivi na okolje ugodni zaradi večje preusmerjenosti tovornega prometa na železnico.

### **6.3 Presoja posledic za gospodarstvo:**

Predlog zakona nima neposrednih posledic za gospodarstvo.

### **6.4 Presoja posledic za socialno področje:**

Predlog zakona nima posledic za socialno področje.

### **6.5 Presoja posledic za dokumente razvojnega načrtovanja:**

Predlog zakona nima posledic za dokumente razvojnega načrtovanja.

### **6.6 Presoja posledic za druga področja**

Predlog zakona nima posledic za druga področja.

## **6.7 Izvajanje sprejetega predpisa:**

a) Predstavitev sprejetega zakona:

Posebna predstavitev zakona ne bo potrebna.

b) Spremljanje izvajanja sprejetega predpisa:

Ministrstvo, pristojno za finance, bo zagotovilo spremljanje izvajanja sprejetega predpisa tako, da bo pri izdaji poroštev Republike Slovenije po tem zakonu ravnalo v skladu s predlaganim zakonom.

Ministrstvo za infrastrukturo bo izvajalo nadzor nad namensko porabo sredstev, za katera se daje poročilo po tem zakonu.

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

V zvezi s predlogom zakona ni drugih pomembnih okoliščin.

## **7. PRIKAZ SODELOVANJA JAVNOSTI PRI PRIPRAVI PREDLOGA ZAKONA:**

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

Pri pripravi zakona niso sodelovali zunanji strokovnjaki oziroma pravne osebe. Družba DARS, d. d. je zagotovila potrebne podatke za pripravo predloga zakona.

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

Pri delu državnega zbora in njegovih delovnih teles bodo sodelovali:

- Jernej Vrtovec, minister za infrastrukturo;
  
- Aleš Mihelič, državni sekretar,
- Blaž Košorok, državni sekretar;
- Monika Pintar Mesarič, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet,
- dr. Anita Goršek, namestnica generalne direktorice Direktorata za kopenski promet,
- mag. Andreja Knez, vodja Sektorja za ceste in cestni promet,
- Damijan Leskovšek, vodja Oddelka za ceste,
- Drago Bregar, sekretar.

## II. BESEDILO ČLENOV

### 1. člen

(1) Republika Slovenija daje poroštvo za obveznosti Družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji, d. d. (v nadaljnjem besedilu: družba DARS, d. d.) iz naslova najetih kreditov oziroma izdanih dolžniških vrednostnih papirjev za financiranje dela 3. razvojne osi, GC Hajdina–Ormož, odsek Gorišnica–Ormož in odsek Markovci–Gorišnica ter AC Koseze–Kozarje (širitev v šestpasovnico).

(2) Republika Slovenija daje poroštvo iz prejšnjega odstavka do skupne višine 392,44 milijona eurov glavnice kreditov ali izdanih dolžniških vrednostnih papirjev in za pripadajoče obresti.

(3) Poroštvo po tem zakonu se daje do 50 % vrednosti posameznega odseka.

### 2. člen

(1) Republika Slovenija daje poroštvo iz prejšnjega člena pod naslednjimi pogoji:

- sredstva se lahko črpajo v več obrokih, največ do 31. decembra 2030,
- ne glede na prejšnjo alinejo se lahko v primeru refinanciranja obstoječih obveznosti, nastalih s poroštvom, izdanim po tem zakonu, sredstva črpajo v več obrokih najdlje do 31. decembra 2055,
- rok odplačila je največ 25 let od dneva sklenitve posamezne kreditne pogodbe ali dneva izdaje posameznega dolžniškega vrednostnega papirja,
- končna zapadlost kreditov ali dolžniških vrednostnih papirjev ne sme biti poznejša od 3. decembra 2060,
- stroški, povezani z najetjem kredita ne smejo presegati 0,5 odstotka vrednosti glavnice posameznega kredita,
- stroški organiziranja izdaje dolžniških vrednostnih papirjev ne smejo presegati 1 odstotka nominalne vrednosti izdaje,
- obrestna mera kreditov mora biti primerljiva obrestnim meram primerljivih kreditov z državnim poroštvom,
- donosi na dolžniške vrednostne papirje družbe DARS, d. d. morajo biti primerljivi z donosi državnih vrednostnih papirjev primerljive ročnosti, povečani za pribitek.

(2) Obveznosti družbe DARS, d. d. iz najetih kreditov, zavarovanih s poroštvom po tem zakonu, se lahko refinancirajo z državnim poroštvom po tem zakonu, če se izpostavljenost Republike Slovenije ob refinanciranju ne poveča.

### 3. člen

Sredstva kreditov oziroma dolžniških vrednostnih papirjev iz prejšnjega člena bodo namenjena za financiranje izgradnje novega odseka na 3. razvojni osi sever (odsek 1:

Šentrupert–Velenje jug) in novega odseka na 3. razvojni osi jug (odsek 1: Osredek–Maline, 3. in 4. etapa) ter GC Hajdina–Ormož, odsek Gorišnica–Ormož in odsek Markovci–Gorišnica in AC Koseze–Kozarje (širitev v šestpasovnico).

#### 4. člen

Če družba DARS, d. d. ne bo poravnala obveznosti iz naslova najetih kreditov, za katere je Republika Slovenije dala poroštvo po tem zakonu, bo Republika Slovenija namesto družbe DARS, d. d., na podlagi predhodnega pisnega poziva kreditodajalca ali drugega upravičenca brezpogojno, nepreklicno in na prvi poziv poravnala zapadlo obveznost.

#### 5. člen

(1) Če družba DARS, d. d. ne bo sposobna poravnati obveznosti iz naslova izdanih dolžniških vrednostnih papirjev, za katere je Republika Slovenija dala poroštvo po tem zakonu, bo Republika Slovenija, namesto družbe DARS, d. d., na podlagi njenega predhodnega pisnega obvestila poroku na dan zapadlosti posamezne obveznosti brezpogojno in nepreklicno poravnala zapadlo obveznost zakonitemu imetniku dolžniškega vrednostnega papirja ali drugemu upravičencu.

(2) Če družba DARS, d. d. ne bo poravnala obveznosti iz naslova izdanih dolžniških vrednostnih papirjev, za katere je Republika Slovenija dala poroštvo po tem zakonu, in ne bo predhodno pisno obvestila poroka, da ne bo sposobna poravnati obveznosti, bo Republika Slovenija namesto nje na podlagi predhodnega pisnega poziva zakonitega imetnika dolžniškega vrednostnega papirja ali drugega upravičenca brezpogojno in nepreklicno poravnala zapadlo obveznost zakonitemu imetniku dolžniškega vrednostnega papirja ali drugemu upravičencu.

(3) Republika Slovenija in družba DARS, d. d. podrobneje opredelita način in vsebino obvestila iz drugega odstavka tega člena s pogodbo iz prvega odstavka 9. člena tega zakona.

#### 6. člen

Sredstva za poravnavo poroštvenih obveznosti po tem zakonu se zagotovijo v proračunu Republike Slovenije.

#### 7. člen

(1) Obseg izdajanja poroštev Republike Slovenije po tem zakonu se zmanjšuje z vsakokratnim zneskom najetega kredita oziroma izdanih dolžniških vrednostnih papirjev, za katerega bo dano poroštvo Republike Slovenije, razen če je poroštvo izdano za najeti kredit ali izdajo dolžniških vrednostnih papirjev za refinanciranje dolga s poroštvom, ki je bilo izdano na podlagi tega zakona.

(2) Obseg izdajanja poroštev po tem zakonu se všteva v kvoto izdajanja poroštev države, ki jo za posamezno leto določa zakon, ki ureja izvrševanje državnega proračuna, razen če je poroštvo izdano za najeti kredit ali izdajo dolžniških vrednostnih papirjev za refinanciranje dolga s poroštvom, ki je bilo izdano na podlagi tega zakona.

#### 8. člen

(1) V primeru zadolžitve s krediti sklene pogodbo o poroštvu s kreditodajalci v imenu in za račun Republike Slovenije ministrica ali minister (v nadaljnjem besedilu: minister), pristojen

za finance, ali oseba, ki jo za to pooblasti Vlada Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: vlada).

(2) V primeru zadolžitve z izdajo dolžniških vrednostnih papirjev izda poroštveno izjavo v imenu in za račun Republike Slovenije minister, pristojen za finance, ali oseba, ki jo za to pooblasti vlada.

#### 9. člen

(1) Najpozneje ob sklenitvi poroštvene pogodbe oziroma izdaji poroštvene izjave skleneta družba DARS, d. d. ter v imenu in za račun Republike Slovenije minister, pristojen za finance, ali oseba, ki jo za to pooblasti vlada, pogodbo, s katero uredita način zavarovanja poroštva Republike Slovenije.

(2) Če Republika Slovenija izpolni poroštveno obveznost po tem zakonu, pridobi pravico do regresiranja izplačanih zneskov skupaj z vsemi stroški, ki so nastali v zvezi s tem. Poroštvo se zavaruje z menicami.

#### 10. člen

(1) Za izvajanje tega zakona in vseh pravic ter obveznosti Republike Slovenije, ki iz njega izhajajo, skrbi ministrstvo, pristojno za finance.

(2) Ne glede na prejšnji odstavek izvaja nadzor nad namensko porabo sredstev, za katera se daje poroštvo s tem zakonom, ministrstvo, pristojno za infrastrukturo.

### KONČNA DOLOČBA

#### 11. člen

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



### **III. OBRAZLOŽITEV ČLENOV**

#### K 1. členu

V 1. členu je naveden namen poročstva, ki ga po tem zakonu Republika Slovenija daje družbi DARS, d. d.

Določena je dovoljena skupna višina glavnice kreditov ali vrednost izdanih dolžniških vrednostnih papirjev, do katere se sme izdati poročstvo po tem zakonu. Poleg poročstva za glavnice kreditov ali za vrednost izdanih dolžniških vrednostnih papirjev se poročstvo lahko izda tudi za pripadajoče stroške obresti. Poročstvo se daje do 50 odstotkov vrednosti posameznega odseka, kar odraža pravila EUROSTAT.

#### K 2. členu

V tem členu so določeni pogoji glede najetih kreditov ali izdanih vrednostnih papirjev, za katere daje Republika Slovenije poročstvo po tem zakonu.

Določen sta maksimalni rok odplačila dolga po posamezni kreditni pogodbi ali izdaji posameznega dolžniškega vrednostnega papirja ter končna zapadlost kreditov ali dolžniških vrednostnih papirjev, zavarovanih s poročstvom po tem zakonu.

Eden od pogojev glede najetih kreditov se nanaša na obrestno mero, in sicer mora biti višina obrestne mere primerljiva obrestnim meram primerljivih kreditov z državnim poročstvom. V praksi se ta pogoj izvaja tako, da zadevni kreditojemalec, čigar posojilo se zavaruje z državnim poročstvom, pripravi analizo primerljivih kreditov podobnih gospodarskih subjektov v Republiki Sloveniji oziroma v drugih državah. Pri tem podrobno pojasni, kako je glede na druge obravnavane kredite izpolnjen pogoj primerljivosti.

Donosi na dolžniške vrednostni papirje družbe DARS, d. d. morajo biti primerljivi z donosi državnih vrednostnih papirjev primerljive ročnosti, povečani za pribitek. Donosi slovenskih državnih obveznic in pribitki so odraz bonitetne ocene, razmer na finančnih trgih v trenutku izdaje ter značilnosti konkretne izdaje dolžniških vrednostnih papirjev. Referenčni donosi oziroma donosi na slovenske državne obveznice so vedno odraz trenutnih razmer na finančnih trgih, ki se dnevno spreminjajo. Donosi se razlikujejo glede na različne ročnosti zadolževanja, ročnost (natančneje povprečna ročnost oziroma trajanje) pa je znana šele ob zadolžitvi (predvidoma med 10 in 20 let). Povprečna ročnost oziroma trajanje je odvisna tudi od strukture dolžniških vrednostnih papirjev (amortizacijska struktura, bullet), ki je znana šele ob sami zadolžitvi glede na optimalne pogoje zadolževanja. Donosi dolžniških vrednostnih papirjev DARS d. d. so vedno odvisni od donosnosti referenčne obrestne mere, bonitete DARS, d. d. višine poročstva in pribitkov (vsaj pribitek za nelikvidnost v primeru izdaje nižje vrednosti, za novo izdajo). Pribitki niso konstantni, kajti povečujejo se z ročnostjo, ročnost pa je znana šele ob zadolžitvi.

V tem členu se ureja tudi možnost refinanciranja z državnim poročstvom za kredite, zavarovane s poročstvom po tem zakonu. Za vzdrževanje finančnega položaja družbe DARS, d. d., ki odplačuje še druge kredite, bo treba glede na dolgoročnost investicije, kjer običajni dolgoročni viri bank ne morejo slediti ročnosti odplačil, najete vire pri bankah ustrezno podaljšati oziroma nadomestiti (refinancirati). Končna ročnost finančnih virov najetih na osnovi tega zakona je v zakonu jasno opredeljena. V tem okviru možnosti refinanciranja za družbo DARS, d. d. niso omejene. Predvidena transakcija učinkuje le na trajanje poročstva in ne povečuje nominalne izpostavljenosti.

#### K 3. členu

Ta člen določa namen uporabe sredstev, pridobljenih z najetjem kreditov ali izdajo vrednostnih papirjev s poroštvom po tem zakonu.

#### K 4. členu

Ta člen določa poroštveno obveznost Republike Slovenije, če družba ne bi poravnala svojih obveznosti iz kreditnih pogodb z izpolnjevanjem meril primernosti Eurosistema. Banke bodo lahko finančno premoženje s tem poroštvom dale v zavarovanje za kreditne operacije denarne politike Eurosistema.

#### K 5. členu

Ta člen določa poroštveno obveznost Republike Slovenije, če družba ne bi poravnala svojih obveznosti iz izdanih dolžniških vrednostnih papirjev, z izpolnjevanjem meril primernosti Eurosistema. Zakoniti imetniki dolžniškega vrednostnega papirja ali drugi upravičenci bodo lahko finančno premoženje s tem poroštvom dali v zavarovanje za kreditne operacije denarne politike Eurosistema.

#### K 6. členu

Ta člen določa, da se sredstva za poravnavo poroštvenih obveznosti zagotovijo v državnem proračunu.

#### K 7. členu

V prvem odstavku tega člena je določeno, da se z vsakokratnim izdanim poroštvom za najeti kredit ali za izdane vrednostne papirje obseg izdajanja poroštev po tem zakonu zmanjšuje. Izjema je izdano poroštvo za refinanciranje obveznosti, ki so zavarovane s poroštvom, izdanim na podlagi tega zakona.

V drugem odstavku je določeno, da se zadolževanje s poroštvom po tem zakonu šteje v kvoto izdajanja poroštev države, ki je določena z zakonom, ki ureja izvrševanje državnega proračuna. Če se poroštvo po tem zakonu izda za kredit, ki se najame, ali vrednostne papirje, ki se izdajo za refinanciranje obveznosti s poroštvom države, izdanim na podlagi tega zakona, se tako izdano poroštvo ne šteje v kvoto izdajanja poroštev države, ki je določena z zakonom, ki ureja izvrševanje državnega proračuna.

#### K 8. členu

Poroštvene pogodbe s kreditodajalci ali poroštvene izjave v primeru izdaje vrednostnih papirjev sklepa ali podpisuje minister, pristojen za finance, ali oseba, ki jo za to pooblasti Vlada Republike Slovenije.

#### K 9. členu

Ta člen določa, da zadevna družba ter v imenu in za račun Republike Slovenije minister, pristojen za finance, ali oseba, ki jo za to pooblasti Vlada Republike Slovenije, najpozneje ob sklenitvi poroštvene pogodbe ali izdaji poroštvene izjave sklene pogodbo, s katero uredita način zavarovanja poroštva Republike Slovenije, in sicer je predvideno zavarovanje z menicami.

#### K 10. členu

V tem členu je določeno, da je za izvajanje zakona, zlasti vseh pravic in obveznosti Republike Slovenije, ki izhajajo iz poroštva, pristojno ministrstvo za finance. Ministrstvo za

infrastrukturo pa je kot resorno ministrstvo pristojno za izvajanje nadzora nad namensko porabo sredstev, za katera se daje poročilo.

K 11. členu

Ta člen določa, da začne zakon veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

#### **IV. PREDLOG, DA SE PREDLOG ZAKONA OBRAVNAVA PO NUJNEM ZAKONODAJNEM POSTOPKU**

Predlagatelj zakona v skladu s 143. členom Poslovnika državnega zbora (št. 92/07 – uradno prečiščeno besedilo, 105/10, 80/13, 38/17, 46/20, 105/21 – odl. US in 111/21) predlaga, naj Državni zbor Republike Slovenije obravnava predlog zakona po nujnem postopku, zato da se omogoči čimprejšnji začetek izvajanja del na avtocestnih odsekih, ki so predmet predloga zakona.

Podelitev poročila je pogoj za najetje posojila in začetek financiranja del. Družba DARS, d. d. mora imeti pred začetkom postopka javnega naročanja zagotovljena potrebna finančna sredstva. Brez poročila teh sredstev ne more zagotoviti. Zaradi zamud pri izvajanju projekta bi nastala težko popravljiva škoda.

Iz navedenih razlogov Vlada Republike Slovenije predlaga obravnavo predloga zakona po nujnem postopku, saj gre za preprečitev težko popravljivih posledic za delovanje države.